

spirit

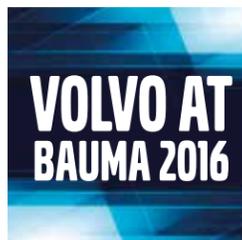
ПОГОНЯ ЗА ЗОЛОТОМ
Горное дело в Гане

**ВТОРАЯ ЖИЗНЬ
АВТОСТРАДЫ**
В самом центре Флориды

**ПЕРВОПРОХОДЦЫ
ПАТАГОНИИ**
Прокладка трубопроводов в Аргентине



ВАЖНЫЕ НОВОСТИ



Мюнхен, 11–17 апреля
Зал C4:327
и площадка FM510

www.volvoce.com

Хранить секреты в тайне нелегко,
особенно, если это большие секреты.
Подробности — на выставке Bauma

Строительство завтрашнего дня

Volvo Construction Equipment



ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Приспособленный для движения по рельсам
колесный погрузчик Volvo представлен на стр. 34



Поиск решения — ключ к успеху для Volvo Construction Equipment

В компании Volvo Construction Equipment говорят: «Не существует проблем, есть только решения». В этом выпуске представлены некоторые из множества творческих и новаторских подходов, которые используют наши сотрудники, чтобы помочь свежими идеями и незаурядными решениями клиентам во всем мире.

В рубрике «Кратчайший путь к успеху» (стр. 6) Коэн Сипс рассказывает о том, как нашей компании удалось создать широкий ассортимент высокотехнологичных услуг, призванных повысить срок службы, безопасность, производительность и топливную экономичность машин.

Сотрудничество между Volvo Construction Equipment и Volvo Trucks помогает существенно сократить производственные затраты на золотодобывающем предприятии в Гане (стр. 25). У Volvo Group есть уникальная в отрасли возможность предлагать, помимо множества других преимуществ, функционально совместимые дорожные самосвалы и внедорожные машины.

В нынешнее непростое время мы делаем исключительное предложение, позволяющее сэкономить не менее 40 % от стоимости новой машины: Volvo Construction Equipment реализует мировую программу по модернизации, запущенную несколько лет назад на французском рынке (стр. 30). Эта программа позволяет дилерам за счет комплексной реконструкции полностью восстанавливать старые машины до состояния новых.

Что касается новых моделей, посетители торгово-промышленной выставки Bauma 2016 в Мюнхене смогут увидеть на открытой площадке, как работает наш новый колесный экскаватор EWR150E с малым радиусом поворота платформы. Эта машина, созданная для работы в городских условиях — новейшее достижение инженерного искусства (стр. 38).

Благодаря шведскому железнодорожному подрядчику инженеры компании Volvo CE совместно с партнерами спроектировали и создали конструкцию, позволяющую экскаватору EWR150E передвигаться по рельсам (стр. 34). Подрядчик надеется пополнить свой парк, состоящий из 20 машин, экскаваторами новых моделей и уже приобрел один из них. Он также рассказал нам, что вместе с 14 операторами из его команды собирается посетить выставку Bauma, чтобы посмотреть на сюрпризы, подготовленные компанией Volvo. Ищите нас в павильоне на стенде C4:327 и на площадке FM510. Ждем вас с нетерпением! 🇸🇪



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 © Густав Мортенсон, портрет © Пит Гералс V558 RU

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

3 ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Не существует проблем, есть только решения

6 КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ К УСПЕХУ

Интервью с вице-президентом и главой группы Volvo CE по работе с клиентами

10 США

Более 60 машин Volvo работает на главном дорожном проекте в Центральной Флориде

16 ГЕРМАНИЯ

Парк машин Volvo помогает знаменитому лесопитомнику пересаживать взрослые деревья

25 ГАНА

Новаторский подход при поддержке Volvo CE и Volvo Trucks

30 ФРАНЦИЯ

Новая программа, запущенная Volvo CE, позволяет дилерам восстанавливать машины

34 ШВЕЦИЯ

Благодаря группе разработки специализированных решений Volvo CE, железнодорожный подрядчик использует свои машины не только на дорогах, но и на рельсах

38 ГЕРМАНИЯ

Все внимание на новый колесный экскаватор EWR150E с малым радиусом поворота платформы

42 ИСТОРИЯ

Легендарный сочлененный самосвал Volvo, «Гравийный Чарли», празднует 50-летие

47 УГОЛОК ОПЕРАТОРА

Не каждый оператор может похвастаться собственным каналом на YouTube

НА ОБЛОЖКЕ

Один из четырех трубоукладчиков Volvo PL3005D играет важную роль в энергетической революции Аргентины. Он работает в компании Oilfield Production Services SRL (OPS) в Патагонии © Патрисио Мерфи

20 АРГЕНТИНА

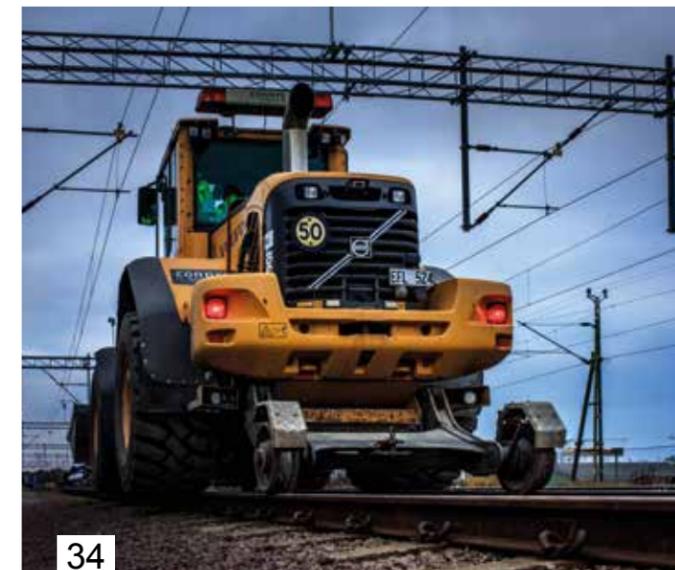
На освоении нефтегазовых месторождений работают 20 разных машин Volvo. Они ежедневно проходят испытание жарой и сильными ветрами Патагонской пустыни



25



10



34



6

ЖУРНАЛ VOLVO CE SPIRIT

Март, апрель, май 2016 НОМЕР ВЫПУСКА: 58

ИЗДАТЕЛЬ: Volvo Construction Equipment SA

ГЛАВНЫЙ РЕДА КТОР: Торстен Пошва

ПОМОЩНИК РЕДАКТОРА: Криста Уолш

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

В ПОДГОТОВКЕ ВЫПУСКА УЧАСТВОВАЛИ: Кэрл Кэссиди, Лорен Клиффорд-Холмс, Найджел Гриффитс, Дэйв Китинг, Патрисио Келли, Ричард Оранж, Марк Роджерс, Кэти Смит
ФОТОГРАФИИ: Себастьян Бергер, Дженнифер Бойлз, Мадлен Хронье, Эрик Лунтанг, Густав Мортенсон, Патрисио Мерфи, Хайнц-Йоахим Петрус, Брайан Риган, Юха Ройнинен, Брайан Тиц, Саидер де Уайльд



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.

ПЕРЕДОВЫЕ РЕШЕНИЯ

Покупатели техники Volvo CE получают не только машину

Патрисия Келли

Роль Volvo CE как производителя строительного оборудования уже давно не ограничивается продажей машин. Компания традиционно предлагает запасные части и навесное оборудование, а также сервисные контракты и расширенные гарантийные обязательства. Однако помимо этого компания создала широкий ассортимент высокотехнологичных услуг, призванных повысить срок службы, безопасность, производительность и топливную экономичность машин.

«Потребности современного рынка сильно отличаются от тех, что существовали много лет назад, — рассказывает Коэн Сипс, вице-президент и глава группы по работе с клиентами. — Мы все больше инвестируем в функциональное развитие машин, чтобы повысить их эффективность». «Средства связи с машиной позволяют нам удаленно отслеживать ее параметры и контролировать ее рабочее состояние, — объясняет Сипс. — В результате мы можем предложить больше услуг, направленных на увеличение времени безотказной работы, повышение производительности, топливной экономичности и безопасности. По мере нашего развития техника становится более интеллектуальной. Если эффективность наших машин повышается, наши клиенты добиваются большего».

Современная система управления машинами Volvo CE позволяет операторам сравнивать выполняемые машиной действия с техническими планами прямо на мониторе. По словам Сипса, расширение возможностей оператора позволяет увеличить скорость его работы, а также рациональнее использовать кадровые ресурсы.

«Мы наблюдаем прирост производительности труда на 20–25 %, — утверждает Сипс. — Это значит, что расходы сокращаются, а прибыль увеличивается».

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Отдел по работе с клиентами наладил всестороннее и многоплановое взаимодействие со всеми подразделениями компании и находится в

постоянном контакте с сотрудниками Volvo CE по всему миру, а также с технологическим отделом и представителями различных направлений продукции.

«Мы тесно сотрудничаем и детально обсуждаем, что еще нужно сделать для развития, что уже успешно работает и что можно улучшить», — рассказывает Сипс. «Мы напряженно трудимся над созданием новых продуктов и услуг, и некоторые из них уже готовы к выпуску», — продолжает он, намекая на новую разработку, которая вскоре выйдет на рынок и позволит повысить эффективность колесных погрузчиков.

КЛИЕНТЫ ИГРАЮТ ВАЖНУЮ РОЛЬ В ТЕСТИРОВАНИИ НОВЫХ ИДЕЙ

Как утверждает Сипс, независимо от того, какие улучшения вносит в машины компания, «клиенты по-прежнему желают получить фирменный стиль и эргономику Volvo». При этом сами клиенты играют важную роль в тестировании новых идей, реализуемых Volvo CE.

«Когда у нас появляется идея, мы идем с ней на целевой рынок или к конкретному клиенту, чтобы протестировать ее, — объясняет Сипс. — Если она работает, мы запускаем ее в широкое производство, привлекаем новых клиентов или охватываем новые регионы. Таким образом, заказчики активно участвуют в

тестировании наших идей в реальных рабочих условиях. Мы стараемся создавать такие подходы и системы, которые могут быть реализованы на разных рынках и адаптированы к местным условиям».

ДОВЕРИЕ

Сипс родился в Нидерландах, получил диплом инженера. Работал на заводе специалистом по автоматике и одновременно готовился получить степень MBA.

«Думаю, очень важно оценивать бизнес с разных точек зрения и с учетом опыта других отраслей, — говорит он. — В разных отраслях можно найти общие проблемы. Пусть под другим углом и в иных условиях, но они всегда касаются как клиентов, так и самой компании». →

МЫ ВСЕ БОЛЬШЕ ИНВЕСТИРУЕМ В ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ МАШИН, ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Сипс перешел в Volvo CE из независимого дилерского центра Volvo.

«Такому производителю строительного оборудования, как Volvo, для достижения успеха крайне важны дилерские центры, поскольку дилеры — это своеобразный мост между нами и клиентами, которые очень надеются получить не только продукт, но и предоставляемое дилером обслуживание, — считает Сипс. — Клиенту нужна гарантия послепродажной поддержки». Зачастую хорошие отношения между клиентами и дилерами являются залогом успешного заключения сделки.

«Наличие у Volvo CE обширной дистрибьюторской сети имеет важное значение, так как на фоне конкуренции с другими брендами обслуживание дилерскими центрами и доверие к ним клиентов позволяет увеличить как уровень продаж, так и долю рынка».

Первым рабочим заданием Сипса в Volvo CE стало продвижение экскаваторов, производимых компанией в Корее. Позже, в ходе работы в коммерческом отделе, ему предстояло прогнозировать спрос, что позволило бы компании выпустить ровно столько машин, сколько необходимо для продажи. Для решения этой задачи он побывал во многих странах.

«Очень важно произвести нужное количество машин, — говорит он. — Если выпускать слишком много машин, растут запасы и оборотные средства. Кроме того, важно производить машины требуемого типа в конкретном регионе. Общаясь по этому вопросу с руководителями предприятий в разных странах, я убедился в их доверии. Когда речь идет о значительных объемах, а людям нужно инвестировать в персонал или в производственные мощности, очень важно, чтобы они доверяли цифрам, которые мы им предоставляем, и чтобы их запросы были реальными».

Свой успех в формировании всестороннего ассортимента высокотехнологичных услуг, которым Сипс занимается на нынешней должности в отделе по работе с клиентами, он во многом объясняет опытом работы в дилерском центре.

«Такая работа помогает понять потребности рынка и образ мышления дилера. Все то, что мы создаем и реализуем усилиями нашей глобальной группы, — это фактически средства и инструменты, а также совокупность методов и подходов к рынку, которые позволят дилерам повысить качество обслуживания клиентов. Этот опыт научил меня быстро понимать, будут работать наши идеи или нет, а также подмечать новшества на рынке и оперативно оценивать ситуацию».

Я заряжаюсь энергией от общения со своей командой и людьми по всему миру. Это общение рождает множество идей и заставляет постоянно повышать планку, чтобы предлагать клиентам новые качественные услуги, — говорит он. — Именно благодаря людям и за счет наших предложений мы создаем основы бренда и движемся вперед».

Для просмотра видео интервью посетите
веб-сайт Spirit или загрузите приложение Spirit

РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОСТРАДЫ: ВО ИМЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Перегруженные автомагистрали Флориды требуют
срочного вмешательства людей и техники →

Кэрл Кэссиди





Эшли Лоренс управляет гусеничным экскаватором Volvo ECR305C



Оператор Джон Кукс

Миллионы автомобилей на дорогах Орlando во Флориде затрудняют движение по основной магистрали, ведущей к парку «Всемирный центр отдыха Уолта Диснея». Федеральная автострада I-4 в Центральной Флориде настолько перегружена и имеет столько сужений, что поток машин местами замедляется почти до полной остановки. В докладе Техасского дорожно-транспортного института за 2012 год Орlando занимает 13-е место среди городов США по дорожным заторам, причем по автостраде I-4 совершается более 1,5 млн поездок ежедневно. Из доклада следует, что каждый, кто регулярно ездит по этой магистрали, ежегодно теряет в пробках около 45 часов.

Каждый год Центральную Флориду посещают 59 млн человек. Эксперты в области транспорта сходятся во мнении, что автострада I-4 не соответствует современным требованиям, изношена и нуждается в значительной капитальной модернизации.

Три инфраструктурных гиганта с многолетним опытом в сфере капитального строительства — Skanska USA Civil Southeast, Granite Construction и Lane Construction, образующие совместное строительное предприятие SGL Constructors, — реализуют в рамках беспрецедентного партнерства проект по реконструкции и модернизации автострады I-4 стоимостью 2,3 млрд долл., который они называют «I-4 Ultimate».

По оценкам экспертов, на реализацию этого проекта ушло бы 27 лет, если бы он финансировался только транспортным департаментом Флориды. Однако партнерство государственного и частного секторов позволит завершить его менее чем за семь лет. В соответствии с соглашением транспортный департамент разделяет финансовый риск с частными компаниями, также вложившими средства в данный проект.

В работах по реализации проекта примут участие почти 2000 рабочих. В план модернизации включено 140 мостов: 13 из них будут расширены, свыше 74 — заменены, 53 — возведены вновь на участках автострады протяженностью почти 34 км.

Инновационный подход предполагает повторное использование материалов, например бетона и известняка. Тщательная планировка озеленения, освещения, оформления мостов и фонтанов, а также художественные решения призваны сделать поездку по этой магистрали более привлекательной.

Модернизация внутригородских магистралей — опасное и сложное занятие. Правила охраны труда компании SGL позволяют каждому сотруднику на объекте остановить работу, если он заметит потенциальную угрозу безопасности. Джон Уолкер, помощник руководителя проекта SGL Constructors, отмечает, что каждый сотрудник должен следить за безопасностью окружающих.

«Когда мы работаем безопасно и качественно, мы строим продуктивно и точно укладываемся в график, — рассказывает Уолкер. — Все возвращаются домой целыми и невредимыми».

Высокие требования по безопасности также определили участие в данном проекте Volvo Construction Equipment.

Эрик Бир, помощник директора компании Flagler Construction Equipment, регионального дилера Volvo CE в Орlando, рассказывает, что SGL заказала для этого проекта более 60 машин Volvo, включая 31 одновальцовый каток (модели SD45, SD75 и SD115), 32 гидравлических экскаватора (модели EC160E, EC350E и EC480E) и экскаваторы с малым радиусом поворота платформы — ECR235D и компактный ECR88D. Бир предполагает, что по мере реализации проекта будет заказана дополнительная техника.

Машины Volvo будут задействованы для расчистки и подготовки рабочих площадок, укладки труб, а также при демонтаже мостов посредством молотов Volvo HB450 Plus и HB2400 Plus. Кабины экскаваторов Volvo оснащены всем необходимым для максимально безопасной, эффективной и комфортной работы оператора. Эргономичные манипуляторы, кнопочные панели и цифровые информационные дисплеи значительно упрощают управление машиной.

«Безопасность имеет огромное значение в нашей работе, — рассказывает Эшли Лоренс, оператор экскаватора Volvo. — Я с радостью прихожу на работу, а после работы спешу вернуться домой к семье, ради которой я работаю».

Лоренс управляет гусеничным экскаватором Volvo ECR305C, предназначенным для безопасной работы в ограниченном пространстве. При повороте малогабаритный корпус машины лишь незначительно выступает за пределы гусеничной колеи. Это особенно важно на автостраде I-4, так как почти вся работа выполняется рядом с частными домами и коммерческими строениями, а большинство дорог будет открыто для движения во время строительства.

Лоренс положительно оценивает устойчивость и распределение веса этой машины. «Если экскаватор стоит под наклоном или часть колеи обваливается, его можно легко переместить в другое место», — поясняет он. Лоренс отмечает, что у этих машин «гусеницы намного шире и устойчивей», чем у моделей других производителей, которыми ему довелось управлять. У машин Volvo нет эффекта раскачивания, присущего другим гусеничным экскаваторам. «Машины Volvo не перегружены в верхней части. Они отлично сбалансированы».

ЧЕТКОСТЬ ГРАНИЦ

Безопасность важна и оператору Джону Куксу, который управляет мощным экскаватором Volvo EC480EL. «Вокруг меня находится много других рабочих, и их жизнь зависит от моих действий, — говорит Кукс. — При повороте нужно оценить, как далеко находятся рабочие, чтобы никого не ударить и не причинить вреда противовесом. Это очень важно — знать габариты своей машины».

У Кукса особое мнение о рабочем месте оператора. «Я чувствую себя единым целым со своей машиной», — делится он.

Операторы могут нажатием кнопки запустить диагностическую проверку. И если обнаружится ослабление какого-либо ремня или утечка в шланге, оператор получит соответствующее уведомление. Машина обнаруживает любые неполадки, фиксирует их и оповещает оператора. Система также отслеживает уровни гидравлической жидкости, масла и воды.

«Все рабочие и смазочные жидкости — это жизненная сила машины», — говорит Кукс. Важно, что автоматическая система смазки машины выполняет грязную работу без участия оператора.

«Мне приходилось работать на таких машинах, плановое обслуживание которых похоже на каторгу, — рассказывает он. — Если ты вынужден держать в кабине смазочный шприц, машина и одежда постоянно пачкаются. С автоматической системой смазки такой проблемы нет».

ВЫСОКАЯ ПЛАНКА

Филипп Эрнандес, один из координаторов по техобслуживанию в этом проекте, соглашается с Куксом. «Профилактическое обслуживание имеет большое значение для тяжелой техники», — говорит Эрнандес. В этом проекте он отвечает за поддержание в рабочем состоянии примерно 1500 машин. По словам Эрнандеса, он тесно сотрудничает с Flagler CE, чтобы быть уверенным в том, что для выполнения той или иной задачи он получит нужную технику, и что все оборудование находится в отличном рабочем состоянии.

Эрнандес отмечает, что возлагает особые надежды на телематическую систему Volvo CareTrack, позволяющую отследить такие показатели, как расход топлива и уровни рабочих жидкостей, которые в значительной степени определяют возможное воздействие машины на окружающую среду. Масло, топливо, охлаждающая, гидравлическая и прочие жидкости не должны попасть в грунт или каналы рядом с автострадой I-4. →

КАБИНЫ ЭКСКАВАТОРОВ ОБЕСПЕЧИВАЮТ МАКСИМАЛЬНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ



Оператор Стивен Брасс за рулем одновальцового катка SD115



Билл Рид, компания SGL



Джон Уолкер, компания SGL

На территориях реализации проекта пролегает множество водных путей и располагаются экологически уязвимые природные зоны, где обитает множество видов рыб и диких животных. В SGL отмечают, что ведется профилактика негативного воздействия на природные ресурсы. Осуществляется контроль разливов и эрозии на рабочих площадках, используются машины Volvo CE с малотоксичными и топливосберегающими двигателями. В рамках озеленения региона будут высажены луговые травы и более 93 000 растений, деревьев и

кустарников местных пород. Компания SGL также поставила перед собой цель повторно использовать и/или перерабатывать 98 % всех строительных отходов и мусора, образующихся при реализации проекта.

БЕЗОПАСНОСТЬ НА РАБОТЕ

Билл Рид, директор отдела SGL по охране труда и экологии, отвечает за безопасность производственной среды. Он считает, что во многом успех его отдела — заслуга Volvo CE. Как и для Volvo CE, безопасность — одна из главных ценностей SGL. Это корпоративная культура, а не политика.

«Когда SGL приобрела экскаваторы Volvo, компания Volvo CE предоставила тренажер для обучения операторов экскаваторов, который воспроизводит рабочие условия в динамичных учебных упражнениях, — объясняет Рид. — Когда мы берем на работу оператора, мы можем проверить его навыки на тренажере». Рид говорит, что для такого огромного проекта трудно найти нужное количество квалифицированных операторов экскаваторов. «Для обучения наших операторов безошибочным приемам работы мы используем тренажер Volvo. Это очень важно для обеспечения безопасности в данном проекте», — добавляет он.

Рид очень серьезно относится к вопросам безопасности и работе своего отдела: «Каждый сотрудник хочет вернуться домой живым и здоровым. Для меня крайне важно, чтобы мы делали все безупречно».

Для координаторов и операторов, жителей и гостей Центральной Флориды автострада I-4 — это не только дорога к всемирно известным аттракционам Орландо. Она должна также стать безопасной дорогой домой. 🏠

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

ПЕРЕСАДКА ДЕРЕВЬЕВ

Пополнение парка машинами Volvo позволит знаменитому лесопитомнику повысить производительность

Найджел Гриффитс



Фотографии: Хайнц-Йоахим Петрус

В Гамбурге, в офисе компании Lorenz von Ehren Nurseries, специалисты по озеленению с нетерпением ожидают прибытия нового колесного погрузчика L120, который пополнит их парк машин Volvo. Новая машина позволит модернизировать и ускорить пересадку множества крупных взрослых деревьев, выращиваемых компанией, в том числе 40-летних дубов.

L120 будет оснащен 4-тонным, 2-метровым гидравлическим агрегатом для пересадки деревьев — специализированным навесным компонентом, способным за считанные минуты извлекать из почвы корневой ком крупных деревьев, сохраняя его целостность.

Старейший и один из крупнейших в Европе лесопитомников Lorenz von Ehren был основан в 1865 году. Созданный Йоханнесом фон Эреном, сыном капитана из Гамбурга, он по-прежнему остается семейной компанией, которой в настоящее время руководит представитель пятого поколения — директор Бернард фон Эрен.

«Сегодня у нас растет свыше полумиллиона деревьев и кустарников на 550 гектарах плодородных земель в трех районах, — говорит он. — Гигантские дубы — это только один из живописных видов взрослых деревьев, которые мы поставляем во многие страны Европы».

Помимо полутора миллиона зеленых насаждений питомника, ежегодно отправляемых в разные концы Европы, ежедневного внимания требуют тысячи саженцев. Главная забота — это взрослые деревья, в частности дубы.

РАСШИРЕНИЕ БИЗНЕСА

В 1904 году Лоренц фон Эрен, сын Йоханнеса и представитель второго поколения в семейном бизнесе, преуспел в транспортировке 40-летнего плакучего бука на расстояние около 9 км. По тем временам это было огромное достижение! В октябре 2014 года, то есть 110 лет спустя, раскидистый дуб из этого питомника был доставлен в Лондон для

украшения площади у вокзала Кингс-Кросс. 63-летний дуб, или дуб болотный (*Quercus Palustris*), высотой 12 метров прибыл в Англию на пароме.

Теперь это дерево является доминантной на озелененной территории площадью 27 гектар в одном из наиболее оживленных кварталов Лондона. А в 2013 году питомник отправил 37 таких дубов в одну из британских усадеб близ Манчестера. Компания заслужила отличную репутацию у клиентов из разных стран: от Швейцарии до России.

«Есть только несколько лесопитомников, которые готовы предложить такие зрелые деревья, — говорит Эрен. — Нас хорошо знают по всей Европе, а ландшафтные архитекторы и просто частные лица из разных стран приезжают к нам, чтобы осмотреть наши деревья и подобрать нужные экземпляры».

Для роста зеленых насаждений требуется много времени и места. Выращиванием деревьев на участках питомника в коммунах Бад-Цвишенан и Реллинген вблизи Гамбурга занимаются почти 170 сотрудников. На аллеях и в парковых насаждениях встречаются образцы, возраст которых насчитывает 100 лет.

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

Как правило, в период роста дерева нужно пересаживать каждые 4–5 лет. В это время допускается подрезка корневого кома. Для выкапывания крупных деревьев в питомнике традиционно используются две машины. Колесный экскаватор EW160D выбирает почву вокруг подножия дерева, чтобы открыть доступ к корневому кому. Затем колесный погрузчик L90C с помощью стандартного вилочного захвата извлекает из земли дерево вместе с корневым комом. Потом дерево опускают в кузов грузовика и надежно закрепляют для транспортировки. →



Управляющий директор Бернхард фон Эрен

Сейчас этот процесс занимает около часа, но с прибытием нового L120 все изменится. Эта машина Volvo оснащена мощным гидравлическим агрегатом для пересадки деревьев, позволяющим извлекать дерево и корневой ком практически без земли менее чем за пять минут.

Компания уже много лет использует технику Volvo, и сейчас ее парк насчитывает восемь колесных погрузчиков: модели L35B, L60F, L70D и L90C, а также высококомбинированный колесный экскаватор EW160D.

Новый агрегат для пересадки деревьев оснащен четырьмя лезвиями и способен без усилий поднять корневой ком шириной 2 м из глубины около 126 см.

Первоначально концепцию навесного агрегата для пересадки деревьев, который уже стал стандартным инструментом в отрасли разведения зеленых насаждений, разработали конструкторы из Нюрнберга при содействии компании Lorenz von Ehren Nurseries.

Volvo L120 дополнительно оснащен манипулятором, специально спроектированным для управления 4-тонной насадкой.

«Мы также помогли в разработке этого инновационного манипулятора», — уточняет Кай Хакмак, начальник производства. «Он позволяет по отдельности контролировать каждое из четырех лезвий, не отрываясь от управления колесным погрузчиком, — объясняет он. — Кроме того, внутри агрегата установлена видеочамера, повышающая обзорность и точность работы оператора».

ФАМИЛЬНОЕ ДРЕВО

В лесопитомнике уже используется уменьшенная версия системы для молодых деревьев, требующих регулярной пересадки. На колесный погрузчик Volvo L60F установлен 1,4-метровый агрегат для пересадки, позволяющий за считанные минуты извлекать дерево из земли. Таким образом за день можно пересадить до 100 молодых деревьев.

Вскоре в питомнике настолько же продуктивно будет осуществляться пересадка намного более зрелых и крупных деревьев. «С помощью L120 мы сможем подготавливать деревья намного быстрее, а сэкономленное время можно будет потратить с пользой», — отмечает фон Эрен.

«Дубы, выкапываемые сегодня, были посажены еще моим отцом, а те, которые мы сажаем сейчас, будут выкопаны моими детьми лет через 20», — поясняет он. И добавляет: «Но откуда мы знаем, в каких



Пересаженный дуб у лондонского вокзала Кингс-Кросс

условиях дерева будут расти через 20 лет?». За ответом на этот вопрос фон Эрен обратился к современной науке.

«Уже не одно десятилетие мы участвуем в научно-исследовательских проектах, и сейчас мы уделяем основное внимание городским деревьям. Мы знаем, что через 20 лет мы должны будем поставлять деревья, которые устойчивы к жаре, морозу и климатическим колебаниям».

ЗЕЛЕННЫЕ ПЕРВОПРОХОДЦЫ

В сентябре 2015 года лесопитомник отпраздновал 150-летний юбилей, по случаю которого одновременно с вручением премии European Garden Awards был проведен симпозиум Lorenz von Ehren Green Pioneers.

«Несмотря на изменения в технологиях, требованиях и окружающей среде, наш главный стимул остался прежним: мы любим деревья», — говорит фон Эрен.

Основательный подход лесопитомника к выращиванию зеленых насаждений был отмечен высокой наградой Esorprofit от немецкой ассоциации по сертификации региональных предприятий за экологические программы.

В ноябре 2015 года лесопитомник пополнил свою коллекцию наград, получив звание «Лесопитомник 2015 года» в рамках престижной премии TASPO, присуждаемой отраслевым еженедельником за достижения в области озеленения. 🌳

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

ЗА ДЕНЬ МОЖНО ПЕРЕСАДИТЬ ДО 100 МОЛОДЫХ ДЕРЕВЬЕВ



Агрегат для пересадки используется для извлечения дерева из почвы

СИЛЬНЫЕ ИГРОКИ

Трубоукладчики Volvo CE играют важную роль в энергетической революции Аргентины →

Марк Роджерс

В 1931 году, после нескольких лет исследований Патагонской пустыни, североамериканский геолог Чарльз Эдвин Уивер писал, что по всем признакам крупная формация горных пород, находящаяся примерно в 1000 км к юго-западу от Буэнос-Айреса, богата нефтью. Однако собирать плоды, которые месторождение Vaca Muerta, что означает «мертвая корова», может принести экономике Аргентины, начали только по прошествии почти 80 лет — после того, как появились новые технологии бурения.

В 2011 году аргентинская нефтедобывающая компания YPF (на тот момент с контролирующим участием компании Repsol) объявила, что обнаружила в сланцевых пластах на глубине нескольких километров огромные залежи нефти и газа. Годом позже правительство Аргентины национализировало YPF и приступило к реализации амбициозного плана по освоению в регионе нетрадиционных запасов полезных ископаемых.

По оценкам экспертов, в регионе Вака Муэрта, на площади около 30 000 км² (сопоставимо с территорией Бельгии) могут содержаться нетрадиционные запасы газа и нефти, значимость которых в мире занимает второе и четвертое места соответственно. В YPF рады тому, что эксплуатация даже части формации позволит покрыть все энергетические потребности Аргентины на десятилетия вперед.

Это месторождение обещает вдохнуть новую жизнь в провинцию Неукен, где нефть добывается уже более века, но традиционная добыча годами находилась в упадке. Разработка месторождения открывает новые возможности и для местных предприятий, таких как Oilfield Production Services SRL (OPS) — региональной компании, предоставляющей разнообразные инженерно-технические и строительные услуги для нефтехимической отрасли.

«Освоение Вака Муэрта оказало осязаемое воздействие на регион, поскольку привлекло огромные инвестиции, — рассказывает Игнасио Паскуаль, исполнительный директор из компании OPS. — Мы очень заинтересованы в этой разработке, потому что добытый газ нужно сжимать перед закачкой в магистральные газопроводы, а это уже наше поле деятельности».

Компания OPS, основанная в 2001 году для выполнения общестроительных работ небольшого масштаба, решила вложить значительные средства в новое оборудование, чтобы повысить свою прибыльность, участвуя в этой энергетической революции. «Наше сотрудничество с Volvo Construction Equipment началось примерно пять лет назад, — вспоминает Паскуаль. — Мы испытали одну из машин — она оказалась по-настоящему эффективной и надежной. Поэтому мы решили инвестировать исключительно в технику Volvo, которая сейчас составляет почти 85 % нашего парка».

Впоследствии OPS расширила ассортимент техники Volvo до 20 машин, среди которых экскаваторы EC220DL, колесные погрузчики L70F, экскаваторы-погрузчики BL70B, автогрейдеры G930, а также новые «звезды» — четыре трубоукладчика PL3005D.

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

Решение приобрести трубоукладчики Volvo, которые прибыли в 2015 году, было принято в 2014-м в рамках плана компании OPS по

расширению своей деятельности в этом секторе. Изначально компания использовала вместо трубоукладчиков экскаваторы-погрузчики, но это оказалось неудобно и неэффективно, особенно при реализации новых крупномасштабных проектов.

«Мы всегда специализировались на газокompрессорных станциях, и у нас родилась идея усовершенствовать работу по укладке трубопроводов, — поясняет Паскуаль. — Новые машины Volvo помогли нам в этом за счет значительной экономии времени».

Алехандро Фарис, директор OPS по логистике, считает, что покупка новых трубоукладчиков принесла ощутимую пользу: «Вчера на объекте мы смогли уложить 2800 метров 61-сантиметрового газопровода с помощью одного трубоукладчика, управляемого одним оператором. Раньше для этого нужно было человек десять, а укладка 2800 метров занимала 7–8 дней».

Фарис отмечает, что сэкономленное время идет на подготовку к запуску новых проектов, что немаловажно для Патагонии, где расстояния велики, а качество большинства подъездных дорог к удаленным районам оставляет желать лучшего.

«Раньше нам приходилось частями транспортировать нашу рабочую технику на объект. Процесс растягивался на 7–10 дней, — говорит он. — Теперь благодаря машинам Volvo, поставляемым в полном сборе, нам достаточно двух–трех дней, чтобы укомплектовать и перевезти на объект всю нашу технику».

КАК ДОМА

Регулярным поставкам современных машин Volvo радо не только руководство OPS. В то время как компания изо всех сил стремится заключить новые контракты и закончить в срок одновременно реализуемые проекты на объектах, расположенных в радиусе 100 км, операторы машин трудятся на протяжении долгих рабочих смен в безводной и обдуваемой всеми ветрами Патагонской пустыне.

«Эта машина по-настоящему просторна и удобна для работы, — рассказывает Клаудио Велосо, один из четырех операторов, обученных управлению новыми трубоукладчиками PL3005D. — Благодаря отличному обзору чувствуешь себя в безопасности во время работы. К тому же опрокидывание машины практически исключено».

Еще один оператор, Кристоаль Акунья, который работает в OPS уже 11 лет, говорит, что не может представить возврата к арендованной технике, на которой он начинал. «Раньше мне не доводилось работать на такой совершенной машине. Сиденье — прямо как кровать, где можно отдохнуть во время перерыва. Есть музыка, отличный кондиционер и обогреватель. Безусловно, такое оснащение помогает операторам сохранять работоспособность, иначе 30- или 40-градусная жара нас бы просто сломила».

Сами машины тоже проходят испытание тяжелыми условиями этого региона. «В Патагонии чрезвычайно сухой климат, иногда просто экстремальный для техники, поскольку грунт может быть очень плотным и твердым, — объясняет Патрик Суайрис, директор компании Tecnodiesel и региональный представитель Volvo CE. — Это трудная задача как для машин, особенно во время землеройных работ, так и для →



Гильермо Фернандес, компания YPF



Оператор Клаудио Велосо



Алехандро Фарис, компания OPS



Игнасио Паскуаль, компания OPS



Патрик Суайрис, компания Tecnodiesel



Оператор Кристоаль Акунья



**НАША КОМПАНИЯ
ПОВЕРИЛА В VOLVO**

компании Volvo CE, которая должна оперативно реагировать на запросы клиента, чтобы поддержать эксплуатационную производительность и обеспечить исправность компонентов для рытья и выемки».

ВО ВСЬ РОСТ

В компании OPS надеются, что повышение эффективности и функциональной надежности позволит ей выделиться среди поставщиков услуг для основных игроков нефтегазовой отрасли и получить больше контрактов как на региональном, так и национальном уровне. И факты говорят сами за себя. Компании уже удалось всего за 45 дней завершить проект, на который обычно требуется год. Недавно она заключила ряд контрактов с YPF на завершение незаконченных либо оставленных конкурентами в неудовлетворительном состоянии проектов.

«Компания OPS непрерывно работает с нами два года, и количество проектов, которые она получает от нас, постоянно растет. Мы уверены в этом партнере, — объясняет Гильермо Фернандес, директор YPF по строительству инженерно-технических сооружений в Лома-ла-

Лата. — Замена машин оказалась очень эффективной: Volvo производит оборудование по передовым технологиям, что вселяет в нас уверенность в надежности выполнения землеройных работ за счет маневренности в условиях ограниченных пространств».

Увеличение объема работ требует вложения средств в новую технику. В ноябре компания OPS получила совершенно новую модель экскаватора — EC220D, что, по словам Суайриса, отражает неизменность отношения его компании к оборудованию в Volvo CE. И это отношение можно описать тремя словами: убежденность, преданность и уверенность.

«Наша компания поверила в Volvo, — говорит Фарис. — Мы полностью довольны не только техникой, но и всем, что к ней прилагается: техобслуживанием и помощью на рабочих площадках. Учитывая новые проекты 2016 года, компания намерена модернизировать и расширить парк своих машин. Вот почему мы купили этот новый экскаватор». ▣

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

ПОГОНЯ ЗА ЗОЛОТОМ

Золотопромышленный рудник Kinross Chirano на западе Ганы использует новаторский подход при поддержке Volvo CE и Volvo Trucks →

Лорен Клиффорд-Холмс



Фотографии: Мадлен Хронье



Volvo CE и Volvo Trucks играют значительную роль



Сочлененные самосвалы А40 быстро поднимают и опускают кузов



Машины и грузовики работают глубоко под землей



Загрузка FMX 8x4 под землей



На шахте работает около 80 машин Volvo

В четырех часах езды от Кумаси, второго по величине мегаполиса Ганы, в сельском районе страны находится современное золотодобывающее предприятие с большим шахтным поселком. Небольшая компания по карьерной добыче золота Chirano была основана в 2005 году, а в 2010-м ее приобрела канадская корпорация Kinross Gold Corporation. Со временем компания увеличила объемы разработки, открыв несколько карьеров и два подземных рудника. Ежегодно здесь добывается около 250 000 унций золота. В марте 2015 года шахта торжественно отметила добычу двухмиллионной унции.

В результате снижения цен на сырьевые товары, вызванного неблагоприятной глобальной экономической обстановкой в последние годы, горнодобывающая промышленность начала испытывать значительные трудности. Цены на золото достигли пика в 2011 году, когда стоимость унции составляла более 1900 долл. США, и с тех пор снизились примерно до 1100 долл. США за унцию.

«Несмотря на сложности, с которыми столкнулась отрасль, нашей компании удалось сохранить прибыльность за счет серьезных преобразований и нововведений, в частности благодаря переходу от заключения контрактов на добычу к самостоятельной разработке», — рассказывает Кеннет Норрис, вице-президент и генеральный директор Chirano. Такие реформы обеспечили компании Chirano большой контроль над производственными затратами и позволили добиться их снижения. Значительную роль в этом играют Volvo CE и Volvo Trucks.

УНИКАЛЬНЫЕ

На золотодобывающем предприятии Chirano работает около 80 машин Volvo, включая сочлененные самосвалы А40, колесные погрузчики и экскаваторы-погрузчики Volvo CE, а также самосвалы FMX 8x4 и 10x4 компании Volvo Trucks. Парк техники также включает различные

вспомогательные транспортные средства, такие как водовозы, бензовозы и передвижные станции технического обслуживания.

Поскольку нестандартное мышление — это часть философии Chirano, неудивительно, что шахта нашла еще один отличный способ кардинально преобразовать производственный процесс: она осваивает одновременное использование сочлененных самосвалов Volvo и грузовиков Volvo FMX для выполнения работ под землей. Это замечательный пример синергии между Volvo CE и Volvo Trucks.

Коммерческий директор Volvo CE в Центральной и Западной Африке Фрэнк Шмитт поясняет, что Volvo Group занимает уникальное положение в отрасли. «Мы предлагаем грузовики для использования на дорогах, а также внедорожные машины, такие как сочлененные самосвалы Volvo, — рассказывает он. — Это предоставляет нашим клиентам целый ряд преимуществ в плане совместимости, а также сводит к минимуму стоимость перевозки материалов с места работ до перерабатывающего завода или хранилища пустой породы».

Относительно низкие капитальные затраты на машины, разумные цены на запасные детали и эффективное обслуживание на месте эксплуатации — вот те факторы, которые привели Chirano Gold Mines Ltd (CGML) к выбору машин Volvo. «Мы получаем очень качественное обслуживание на месте, а это крайне важно для работы в такой стране, как Гана. Учитывая сложные условия эксплуатации, нам нужна обширная поддержка местного дилера в плане предоставления запасных частей и технического обслуживания, чтобы машины продолжали работать в круглосуточном режиме», — поясняет Норрис. И здесь в игру вступает SMT, официальный дистрибьютор Volvo в Центральной и Западной Африке.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ

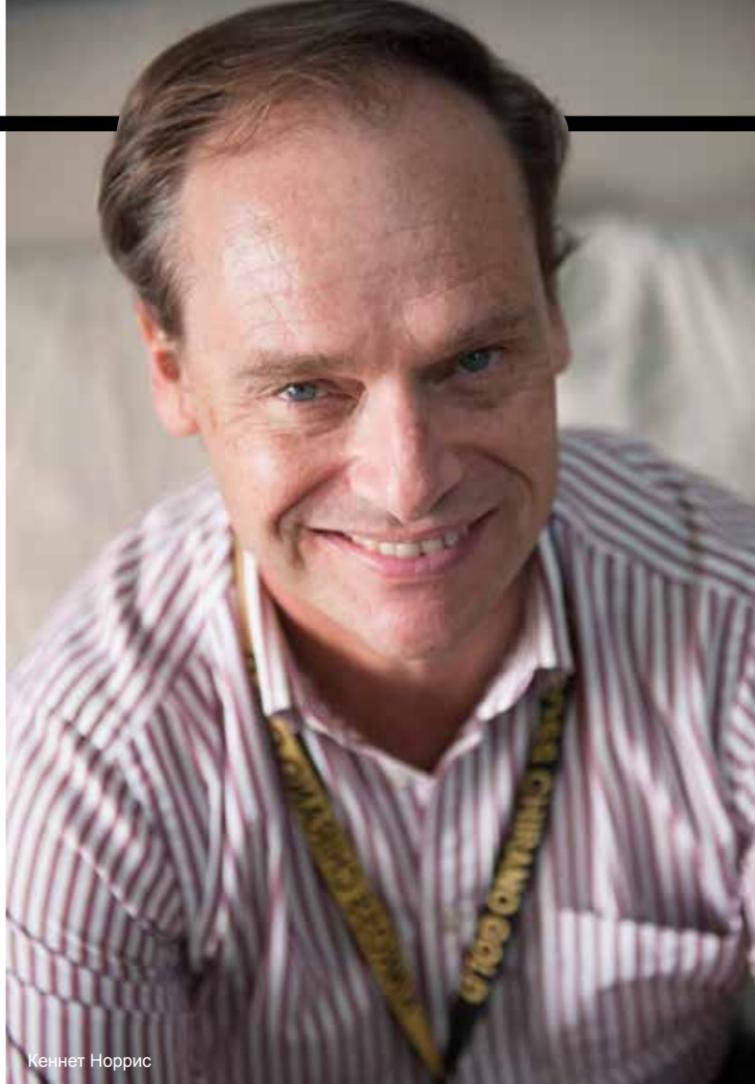
Управляющий директор SMT в Гане Дэнис Пайлизер подчеркивает важность обеспечения надежного технического обслуживания и ремонта. Компания SMT является частью SMT Group, которая работает →



Дэнис Пайлизер



Рафаэль Комла Окаи



Кеннет Норрис



Фрэнк Шмитт и Пол Арвона Беджеле

в 26 странах Африки и Европы, и имеет штаб-квартиру в Бельгии. В Гане функционируют три подразделения SMT. В мастерской на месте эксплуатации работают восемь технических специалистов, которые обслуживают исключительно компанию Chirano и незамедлительно реагируют на любые проблемы с машинами Volvo. «Эти технические специалисты сводят время простоя оборудования к минимуму, что способствует оптимизации выработки рудника», — говорит Пайлизер.

«Уникальным является тот факт, что самосвалы 8x4 работают в подземной шахте, а самосвалы 10x4 — в открытом карьере. И там, и там им помогают сочлененные самосвалы Volvo и другие вспомогательные машины», — продолжает он. Благодаря подвижности шарнирного соединения и высокой точности управления сочлененные самосвалы особенно хорошо подходят для работы в подземных рудниках.

Руководитель открытой карьерной разработки Chirano Пол Арвона Беджеле объясняет, что для сокращения производственных издержек необходимо было принять ряд «тщательно взвешенных решений». «При открытой добыче одним из основных источников затрат является перевозка горных пород, — рассказывает он. — Мы поняли, что разумный выбор — это Volvo. При низком расходе топлива машины имеют высокую маневренность, то есть нам не нужно разрабатывать огромные площади, чтобы предоставить им доступ в разработки. Кроме того, машины быстро добираются до мест выгрузки и возвращаются обратно на карьеры».

Если учесть, что расходы на топливо являются одной из крупнейших статей ежегодных расходов CGML, уступая только расходам на оплату труда, экономия оказывается весьма значительной.

«Все машины Volvo оснащены двигателями Volvo, которые имеют высокий крутящий момент на низких оборотах, — поясняет Шмитт. — Это сокращает потребление топлива, а значит, эксплуатационные расходы клиентов снижаются».

Для работы машин требуется меньше различных жидкостей, что является еще одним фактором экономии. «При разработке машин мы постарались увеличить интервалы обслуживания, чтобы сократить потребность в различных жидкостях для обслуживания: масла, смазочных материалов и охлаждающих жидкостей, —

говорит Шмитт. — Например, для 12 000 часов работы сочлененному самосвалу требуется примерно на треть меньше жидкостей, чем машинам конкурентов».

ПОПУЛЯРНЫЕ

Сочлененные самосвалы пользуются невероятной популярностью у операторов. С гордостью положив руку на возвышающийся желтый корпус своей машины, оператор Коллинз Худекпор объясняет, почему на ней так хорошо работать. «Ее удобно использовать в узких местах, и она очень быстро разгружается. А еще она не застревает в грязи, — рассказывает он. — Но что мне нравится больше всего, так это очень

VOLVO SE И VOLVO TRUCKS ИГРАЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ РОЛЬ

эффективная тормозная система, благодаря которой при работе на склонах не нужно постоянно жать на тормоз».

Еще один поклонник сочлененного самосвала — это Беджеле. «Это надежная универсальная машина для любых условий. И, помимо, самая подходящая для нашей отрасли», — говорит он. Стоя на краю одного из огромных открытых карьеров и наблюдая за тем, как машины, чтобы избавиться от своей ноши, держат путь по извилистым, покрытым рыжей пылью дорогам, Беджеле рассказывает о возможностях разгрузки самосвалов. «Кузов, даже загруженный, очень быстро поднимается и так же быстро опускается. В результате сокращается время рабочего цикла машины, а значит, повышается общая производительность, что помогает нам выжить в сложной для горнодобывающей отрасли экономической обстановке», — говорит он.

УБЕДИТЕЛЬНЫЕ

Руководитель подземной шахты Chirano Рафаэль Комла Окаи работал в ней еще до того, как компания перешла к самостоятельной разработке. Он помнит, что предыдущие подрядчики использовали под землей дорогостоящие машины большой мощности, которые отличались высокими эксплуатационными расходами. Когда компания приняла решение о переходе на технику Volvo, у него были определенные опасения. «Поначалу мы думали, что грузовики FMX не особо подходят для подземных работ, но за два года мы убедились, что они по-настоящему эффективны», — говорит Окаи.

Опасения казались обоснованными, поскольку грузовики этого типа обычно не используются под землей. Однако Норрис наблюдал за их успешной работой под землей в Испании и Перу и посчитал, что они справятся с работой и в Гане. Сегодня работники шахты уже не удивляются, глядя, как грузовики FMX и сочлененные самосвалы уверенно спускаются под землю, на глубину 300–500 метров.

«Мы первыми в Африке стали использовать эти машины под землей, и, думаю, многие обратили внимание на такую возможность, — говорит Норрис. — Чтобы выжить во времена низких цен на сырьевые товары и золото, необходимо мыслить нетрадиционно и находить новые способы решения стоящих перед нами задач».

Согласно текущим прогнозам, ресурсов этой шахты должно хватить до 2020 года, однако Chirano продолжает вести разведку, и, если будут найдены дополнительные залежи, срок может быть продлен. Техника Volvo играет не последнюю роль в обеспечении такой возможности. Благодаря сокращению производственных затрат перед Chirano открылись возможности разработки новых месторождений золота, которые раньше могли быть нерентабельными. «Для нас это стало существенным преимуществом, — говорит Норрис. — Снижение затрат на добычу золота за счет использования более эффективного и в целом более дешевого оборудования открывает возможности для продления срока службы шахты».

МЫ ПОНЯЛИ, ЧТО РАЗУМНЫЙ ВЫБОР — ЭТО VOLVO

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

КАК НОВЫЕ

В трудные времена восстановление машин — это заманчивая возможность →

Дэйв Китинг



Себастьян Эмбер (слева) и его руководитель Марк Ботэн, генеральный директор Solomat Location (в центре), с Лораном Пести из Kléber Malécot



Генеральный директор Стефан Малек из Kléber Malécot в мастерской

Для строительного сектора Франции настали тяжелые времена. В результате общего экономического кризиса реализуется все меньше и меньше проектов. По оценкам специалистов, на конец 2015 года сокращение французского рынка по сравнению с предыдущим годом составило 22 %. Множество проектов по всей Франции остались незавершенными из-за нехватки рабочей силы и увеличения затрат на строительство.

Особенно ощутили резкое снижение активности поставщики строительного оборудования. Если клиентам нужно меньше оборудования, продажи падают. Так что же делать клиенту, когда приходит время пополнять запасы, но полученные заказы не окупают расходы?

С этой дилеммой столкнулась компания по аренде техники Solomat Location, которая относится к предприятиям среднего бизнеса. Она находится в окрестностях Орлеана и предоставляет в аренду все виды строительных машин с 17 складов, расположенных в центральной Франции. Недавно компания Solomat заказала несколько новых машин, в том числе два экскаватора EC300E и EC380E (оба с расширенной гарантией). Однако у компании есть четыре сочлененных самосвала Volvo моделей A30D и A30E, которые в прошлом году подошли к завершению срока службы, и их также необходимо заменить.

В текущей экономической ситуации приобретение еще четырех строительных машин вряд ли окупится. Даже с учетом того, что имеющееся оборудование уже не работает.

В поисках лучшего предложения специалисты Solomat сравнили

цены нескольких дилеров. Одним из таких дилеров Volvo CE стала французская семейная компания среднего размера Kléber Malécot, с которой Solomat работает на протяжении трех десятилетий. И здесь им сделали заманчивое предложение.

«Для наших клиентов настали нелегкие времена, поэтому мы понимали, что должны предложить что-то новое, — рассказывает Стефан Малек, владелец дилерского центра. — И мы предложили восстановление».

Компания Solomat приняла предложение, и работа закипела.

ВЫХОД НА МИРОВОЙ РЫНОК

Восстановление является частью новой программы Volvo CE, позволяющей дилерам полностью восстанавливать старые машины путем замены внутренних компонентов. После восстановления машина работает так же хорошо, как новая. Эта дополнительная услуга является отличной альтернативой покупке новой машины в сложной экономической ситуации. В отличие от ремонта, восстановление подразумевает полную замену двигателя и других важных деталей. А если клиент выберет вариант максимально полного восстановления, дилер может восстановить внешний вид машины внутри и снаружи, а также механические компоненты, чтобы она выглядела как совершенно новая.

«Программа была запущена на французском рынке несколько лет назад, и теперь мы консолидируем ее и выводим на мировой уровень

с грифом одобрения Volvo, — говорит Ясер Овейда, руководитель международной программы сертифицированного восстановления Volvo. — Наше уникальное торговое предложение обеспечивает клиентам экономию минимум 40 % от цены новой машины».

Kléber Malécot выполнит восстановление четырех машин для Solomat. Первые три должны были быть готовы в январе, а четвертая к марту 2016 года — как раз к началу строительного сезона.

КОСМЕТИЧЕСКАЯ ХИРУРГИЯ

Безусловно, разобранный сочлененный самосвал испещрен следами долгой и трудной жизни, особенно если сравнивать его с блестящими новенькими машинами. Но после восстановления он будет выглядеть как новый. Компания Solomat выбрала вариант полного восстановления, включая косметическую реставрацию. Выбор был между базовым пакетом восстановления характеристик машины («Сертифицированное восстановление трансмиссии Volvo») и полным восстановлением, включающим капитальный ремонт кабины, обновление экстерьера и восстановление трансмиссии.

Из окон своего офиса Марк Ботэн, директор главного объекта Solomat, расположенного неподалеку от города Сенс, видит множество машин, которые ожидают арендаторов. «Мы решили выбрать полный пакет, потому что хотим, чтобы наши машины хорошо выглядели, — говорит он. — Это важно и для операторов, и для клиентов». Операторы транспортных средств всегда рады поработать на новой машине, а

в данном случае на машине, которая выглядит как новая. При этом машина сохраняет все элементы управления и характеристики, так что операторам не придется изучать новую систему.

Работа над машинами ведется в штаб-квартире Kléber Malécot, расположенной в часе езды отсюда. Восстановление начинается с пустого корпуса, из которого извлечен двигатель. Сначала работа ведется над функциональными частями, а затем — через месяц или около того — выполняются косметические работы.

СТРАХОВАНИЕ

Хотя сочлененные самосвалы, подлежащие восстановлению, подвергаются регулярному ремонту, работы, которые планируется провести на этих машинах, гораздо сложнее. По словам Лорана Пести, технического директора Kléber Malécot, занимающегося процессом восстановления, они разработали стандартную процедуру. «Во-первых мы осматриваем машину, чтобы оценить требуемый объем работ, — рассказывает он. — Мы провели уже 12 процедур восстановления и можем достаточно эффективно оценить возможности оптимизации процесса».

Разумеется, убедить клиента в том, что лучшим вариантом является восстановление, не всегда просто. Клиенты беспокоятся о том, продолжит ли действовать их страховка, и о том, что машины на несколько месяцев окажутся выведены из эксплуатации. По словам Пести, для устранения подобных опасений можно предложить специальную страховку на срок восстановления, а сами работы провести в зимнее время, когда у строителей меньше заказов.

У дилеров тоже есть определенные сомнения, признает Пести. Ведь если они начнут предлагать привлекательные пакеты восстановления, клиенты могут перестать покупать новое оборудование. Однако в текущей экономической ситуации их выбор может быть несколько ограничен.

По словам Малек, такое предложение является идеальным выходом в столь трудные для строительного сектора времена. «Это идеальное решение в кризисные времена, — говорит он. — Если бы я был клиентом и проанализировал совокупную стоимость владения, я бы выбрал восстановление».

КОНЕЧНЫЙ ПРОДУКТ

В начале 2016 года в распоряжении Solomat оказались свежеекрашенные, «совсем как новые» машины с новыми средствами безопасности: оранжевыми защитными дугами и видеокамерами заднего вида. Причем, поскольку машины на самом деле не являются новыми, они не должны соответствовать новым нормативам, которые могут привести к дополнительным расходам клиента.

По словам Малек, в следующем году он надеется подписать контракт с Solomat на восстановление еще четырех машин. Со своей стороны, Ботэн из Solomat с оптимизмом смотрит на перспективу будущего сотрудничества. Он признает, что важное значение для такого большого проекта имеет доверие. А он доверяет Kléber Malécot и Volvo CE. «Такое сотрудничество строится на доверии», — говорит он.

Компания Volvo CE хочет расширить практику заключения крупных контрактов на восстановление по всему миру, и укрепление доверия между дилерами и клиентами имеет решающее значение для заключения дополнительных сделок. ☞

Фотографии восстановленных машин можно будет увидеть на странице Spirit в Facebook после 16 марта.

НА ВЕРНОМ ПУТИ

Клиенты помогают Volvo CE разрабатывать машины для решения особых задач →

Ричард Оранж

В холодном влажном воздухе раздается приглушенный грохот. Мимо проносится поезд, окрашенный в фирменные пастельно-синие цвета Rågatåg. Этот региональный оператор отвечает за железнодорожное сообщение в самом южном регионе Швеции — Сконе.

«Некоторые поезда развивают скорость до 200 км/ч», — говорит Конни Андерссон, владелец подрядной компании Connys Entreprenad, которая специализируется на железнодорожных работах.

К счастью, от железнодорожной линии, соединяющей исторический город Хельсингборг с Мальме, третьим по величине городом Швеции, Андерссона отделяют не менее 50 метров и прочное ограждение.

Андерссон приехал в железнодорожное депо возле Хельсингборга, с которым он заключил контракт на прокладку дополнительных 300 м железнодорожного полотна. Он показывает, что фронтальный погрузчик Volvo L90F может работать на железнодорожных путях благодаря ряду изменений, внесенных группой разработки специализированных решений Volvo CE.

Железнодорожные подрядчики — особые люди. Они получают весьма ограниченный доступ к путям для модернизации и ремонта: как правило, всего на несколько часов и зачастую ночью, в выходные или в дни государственных праздников. Нарушение сроков приводит к штрафам, так что большое значение имеет надежность.

Установка колесного погрузчика на рельсы занимает не больше минуты. На рельсы машину ставит Даниэль Нильссон, один из 14 операторов, работающих в Connys Entreprenad.

Connys Entreprenad владеет тремя колесными погрузчиками Volvo, которые адаптированы к передвижению по рельсам

«Необходимо отъехать немного назад, а затем проехать немного вперед, постоянно следя за положением колес», — поясняет Андерссон, пока Нильссон занимается размещением машины.

«Колесные погрузчики Volvo невероятно хороши, — говорит он. — Эта машина отработала 8000 часов практически без простоев и поломок». Андерссон показывает на крепление железнодорожного колеса. «Важно, чтобы оно не занимало слишком много места и было очень компактным, — поясняет он, указывая на просвет под шасси. — Оно постоянно установлено на машине, так что нужен достаточный клиренс как на железной, так и на обычной дороге».

УСПЕШНОЕ РЕШЕНИЕ

На передней и задней раме погрузчика установлены две тележки, которые опускаются на рельсы с помощью гидравлического привода. Вес машины постепенно переносится на железнодорожные колеса, пока не будет обеспечено оптимальное сцепление резиновых шин с поверхностью. После этого Нильссон получает возможность перемещать колесный погрузчик по рельсам.

«Именно так они и работают, — удовлетворенно отмечает Андерссон, наблюдая за отъезжающей машиной. — Если бы мы использовали экскаватор, он бы поднялся на рельсы точно так же».

На процесс может в любой момент повлиять целый ряд факторов, например вес груза в ковше. Компании Volvo CE приходится учитывать все эти тонкости, и в этом ей помогают клиенты.

Коммерческим руководителем проектов в группе разработки специализированных решений Volvo CE является Перйохан Росдаль. Он считает, что для компании, которая стремится поддерживать клиентов с нестандартными требованиями, адаптируя машины Volvo CE к специальным областям применения, участие заинтересованных заказчиков-первопроходцев, таких как Андерссон, имеет огромное значение.

«Конни Андерссон находится на переднем крае развития этой железнодорожной сферы, — говорит Росдаль. — Он держит нас в тонусе, ведь он, как и мы, постоянно ищет возможности для повышения эффективности».

Андерссон помог инженерам Volvo CE и компаний-партнеров в проектировании и разработке рельсовой версии нового колесного экскаватора EWR150E с малым радиусом поворота (см. статью на стр. 38).

В настоящее время парк техники Андерссона насчитывает 20 машин. Он надеется заменить существующие машины несколькими новыми моделями Volvo и уже приобрел первый экскаватор.

В состав парка входят три адаптированных для движения по рельсам колесных погрузчика Volvo, купленных в 2008, 2010 и 2012 годах. Первая машина марки Volvo, приобретенная Андерссоном в 2006 году, проработала 18 000 часов и была отправлена на заслуженный отдых.

Адаптация колесных погрузчиков и экскаваторов для перемещения по рельсам отвечает потребностям специализированных подрядчиков и в то же время не мешает использовать эти машины для решения обычных задач, когда движение по рельсам не требуется или затруднено погодными условиями. Владение «двумя машинами в одной» обеспечивает гибкость, которая гарантирует более полную загрузку машины и максимальную отдачу от инвестиций.

РАСТУЩИЙ ИНТЕРЕС

Интерес Андерссона к строительному оборудованию возник, когда он был еще подростком и бывал на местных фермах.

«Мой отец водил лесозаготовительную машину, а у бабушки была ферма с несколькими тракторами. Когда в юности я начал работать на ферме, у нашего соседа был экскаватор-погрузчик».

К 24 годам, — а сейчас ему 35, — Андерссон уже основал собственную подрядную компанию. Через два года он купил свою первую машину, а несколько лет спустя выиграл контракт

на строительство 16 железнодорожных станций, обеспечивающих сообщение окрестных городов и деревень с городами Мальме и Копенгаген. Эта работа была завершена в 2014 году.

Адаптация фронтальных погрузчиков к железнодорожному строительству полностью себя оправдала. В настоящее время у Андерссона восемь действующих контрактов, и он говорит, что часто испытывает серьезную нехватку машин для выполнения требуемого типа работ.

«В регионе работает около 150 колесных погрузчиков, но, наверно, только каждый пятый способен перемещаться по рельсам», — поясняет он.

Работая в тандеме, два его рельсовых колесных погрузчика способны заменить 20-тонный набор железнодорожных стрелок всего за час, в то

время как у обычного колесного погрузчика на выполнение этой задачи ушло бы шесть часов. Рельсовые машины способны быстро перевозить щебень и другие материалы по рельсам на объекты, удаленные от ближайшего места подъезда на десятки километров.

Однако для использования на железной дороге машины должны соответствовать строгим нормативам, которые установлены в конкретной стране и постоянно меняются. Например, согласно новым правилам ЕС, к 2017 году Андерссон должен оснастить свои экскаваторы индикаторами номинальной грузоподъемности. Эта система

контроля нагрузки помогает предотвратить переворачивание рельсового экскаватора в случае его перегрузки.

Кроме того, эти правила требуют ограничить высоту экскаваторов и колесных погрузчиков, чтобы стрела или ковш не могли коснуться проходящего над рельсами контактного провода, находящегося под напряжением 16 кВ. Машины также должны быть заземлены на случай непреднамеренного касания. Кроме того, обязательной является блокировка разворота, чтобы при работе рядом с эксплуатируемыми путями оператор экскаватора не мог случайно поместить ковш перед проходящим поездом. По этой же причине установлены ограничения на величину выступа противовеса в задней части экскаватора. Уменьшенный радиус поворота задней части нового экскаватора EWR150E делает его идеальной машиной для такого использования.

ПОЛНОЕ ПОГРУЖЕНИЕ

Сам Андерссон проводит большую часть времени за рычагами машины. По его мнению, это лучшее место для руководителя компании.

«Есть две причины, чтобы действовать именно так, — считает он. — Такой подход помогает быть в курсе новейших разработок. Кроме того, работая на объекте легче получить новую работу, чем сидя дома».

Однако в результате у него практически не остается времени для отдыха. «Помимо встреч с друзьями и близкими, меня больше ни на что не хватает, — признает он. — Если я не работаю на объекте, я ремонтирую машины. Когда в парке 20 машин, всегда найдется занятие. Для меня это не только работа, но и увлечение».

И даже когда у Андерссона выдается перерыв в работе, он проводит время со своими коллегами — операторами (их в компании 14).

«Мы работаем в неудобное время, в выходные дни и так далее, поэтому стараемся каждый год делать что-то вместе», — говорит он.

Прошлой зимой, например, они вместе ездили кататься на лыжах. В этом году они хотят посетить строительную выставку Bauma в Мюнхене. Ведь это так интересно... 🇸🇪

АДАПТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПОГРУЗЧИКОВ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ ПОЛНОСТЬЮ СЕБЯ ОПРАВДАЛА

Переход на движение по рельсам выполняется очень быстро



ГОРОДСКОЙ ЭКСКАВАТОР

Новый колесный экскаватор Volvo CE с малым радиусом поворота EWR150E принимает вызов

Найджел Гриффитс

Фотографии: Юха Ройнинен и Себастьян Бергер



Питер Бауэр из Volvo CE (слева) и Питер Грюненвальд из Robert Aebi

Новый экскаватор разработан специально для города и имеет минимальный радиус поворота в своей весовой категории среди всех представленных на рынке машин класса Stage IV. Экскаватор уже получает положительные отзывы потенциальных клиентов. EWR150E, разработанный на заводе Volvo CE в немецком городе Конц, заполняет нишу машин с малым радиусом поворота для городской среды.

В новом колесном экскаваторе EWR150E его собственные уникальные качества объединены с лучшими возможностями EW140D и EW160E. Основной особенностью модели является малый радиус поворота, составляющий всего 1720 мм. Это позволяет оператору безопасно работать в ограниченном пространстве, в частности на узких однополосных дорогах, без помех для дорожного движения.

Причем жертвовать вылетом стрелы, грузоподъемностью или глубиной выемки грунта не пришлось. Стрела длиной 2,45 м обеспечивает радиус черпания 8,7 м, при этом машина отличается выдающейся грузоподъемностью и большей устойчивостью по сравнению с обычными экскаваторами этого класса.

Одна из основных конструкторских находок — размещение двигателя в задней части машины.

«Размещение двигателя и системы охлаждения за кабиной потребовало от нас нестандартного подхода, — поясняет технический руководитель производственного направления Volvo CE Питер Бауэр, руководящий группой проектирования машины. — Важно, что когда экскаватор поворачивается вокруг своей оси для выполнения работ на дороге или на тротуаре, задняя часть машины не выходит за пределы дорожной полосы, а это значит, что движение по другой стороне дороги может продолжаться.

Перенос двигателя в заднюю часть также увеличивает видимость происходящего вокруг кабины, особенно справа от оператора. ➔

Следовательно, повышается безопасность. Такая конфигурация приводит к снижению шума в кабине, поскольку двигатель и система охлаждения находятся в задней части».

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Конструкция и функции экскаватора были разработаны в тесном сотрудничестве с заказчиками, а затем доработаны в процессе производственных совещаний с клиентами и полевых испытаний, проведенных операторами по всей Европе (см. статью на стр. 34).

Одной из приоритетных задач было обеспечение комфорта для оператора. Компоновка кабины и гидравлическая система должны быть такими, чтобы операторы чувствовали себя как дома. Теперь операторы могут брать с собой все свои инструменты и складывать их в специальный выдвижной отсек для ящика с инструментами, оборудованный под ходовой частью. В новом отсеке можно перевозить до 120 кг. В самой кабине тоже есть отсек для хранения. Кроме того, здесь достаточно места для ног.

Разработчики EWR150E уделили внимание и простоте обслуживания экскаватора. При запуске автоматически проверяется уровень всех жидкостей, включая моторное масло и жидкость для гидросистемы. Если требуется привлечь внимание оператора, на электронный дисплей выводится соответствующее предупреждение.

Мягкая подвеска стрелы с гидравлическим контуром и газовыми амортизаторами обеспечивает возможность более быстрого движения по пересеченной местности, а оптимизация общей гидравлической системы позволила увеличить скорость реагирования машины.

Одним из первых испытателей экскаватора стала подрядная компания Gebr. Kickartz GmbH из немецкого города Крефельд, занимающаяся прокладкой кабелей. Руководитель работ на объектах Торстен Баргатски был впечатлен качеством изготовления EWR150E.

По его словам, устойчивость и маневренность экскаватора выдержали все испытания, а общий вид и дизайн были оценены как «приятные» и «поднимающие настроение».

«Малый радиус поворота, несомненно, является серьезным преимуществом, которое позволяет нам работать в ограниченных условиях городской среды, не мешая дорожному движению, — поясняет он. — Наши операторы в восторге от маневренности и рабочего радиуса этой модели. Они часто используют нож в качестве дополнительного стабилизатора при подъеме груза, что еще больше увеличивает безопасность и устойчивость».

Парк техники Kickartz насчитывает 22 мобильных экскаватора, так что компания сможет оценить уникальные качества машины.

«Мы получаем все больше заказов на работу в зеленых зонах городов, а экологические стандарты и требования муниципальных контрактов ужесточаются, — рассказывает Баргатски. — При закупке новых машин необходимо учитывать те нормы и стандарты, которые в будущем установят органы власти. Низкие выбросы двигателей стандарта Stage IV делают эти машины отличным долгосрочным вложением средств».

УДОБСТВО

Менеджер по продукции Volvo CE на глобальном уровне Марк Энгельс поясняет, что новая машина по сути является укороченной версией

модели 140, имеет массу модели 160 и заполняет ранее пустовавшую нишу рынка.

«Модель 150 снабжена множеством долгожданных функций, улучшающих маневренность и обзорность для оператора, — говорит он. — Помимо преимуществ для оператора, модель отличается очень конкурентоспособной ценой».

Маттиас Малер, торговый представитель компании Swescon, которая является дистрибьютором Volvo CE, получает положительные отзывы о машине от клиентов. Важное значение имеют мощность и низкие выбросы двигателя стандарта Stage IV.

«Этот двигатель является последним словом в мире технологий, и конкурентам до него далеко, — считает Малер. — Для нас мобильный экскаватор с малым радиусом поворота означает возможность выйти на новые рынки сбыта и предложить практичную машину для работы в более стесненных условиях».

Двигатель Volvo стандарта Stage IV в модели 150 использует технологию V-ACT, которая обеспечивает высокий крутящий момент на низких оборотах для снижения расхода топлива.

Питер Грюненвальд из компании Robert Aebi GmbH, которая является дилером Volvo CE, также отмечает высокую ценность интеллектуального режима ECO, который позволяет снизить воздействие работы городского экскаватора на окружающую среду и обеспечить соблюдение новейших требований по выбросам.

Машина должна понравиться и операторам. «Конструкция кабины Volvo обеспечивает превосходную обзорность для оператора, а все органы управления

машины, включая рычаги, кнопочную панель и большой ЖК-монитор, расположены очень удобно», — говорит Грюненвальд.

ВАРИАНТЫ

EWR150E выпускается с ходовой частью двух вариантов, чтобы можно было подобрать вес и тяговое усилие машины для любой области применения. Самая легкая конфигурация весит 15,1 тонны. Она имеет сварную ходовую часть с радиальным ножом и трансмиссию класса EW140.

Самая тяжелая конфигурация весит 17,9 тонны и имеет соединенную болтами ходовую часть с параллельным ножом, соединенные болтами выносные опоры и трансмиссию класса EW160, которая обеспечивает на 30 % более высокое тяговое усилие.

Прочные мосты экскаватора с автоматическим или контролируемым оператором качанием передней оси очень долговечны. Сама ходовая часть дополнительно защищена благодаря большому дорожному просвету и способна выдержать жесткие условия эксплуатации.

На машину можно установить разнообразное навесное оборудование. Благодаря возможности установки поворотных-наклонных механизмов и быстросменных адаптеров, прочных ковшей и измельчителей машина может не только работать в стесненных условиях, но и копать, грузить, демонтировать и перевозить материалы наиболее эффективным и продуктивным способом. Клиентам на выбор предлагается 12 вариантов шин (включая одинарные и двойные) для работы на любых грунтах. Машина одобрена для дорожного использования и может быть оснащена сцепным устройством, которое способно буксировать прицеп массой до восьми тонн с инерционными тормозами и до трех тонн — без тормозов. 



Торстен Баргатски из Kickartz (слева) и Марк Энгельс из Volvo CE



EWR150E отлично работает в ограниченных условиях города

ПОГРУЖАЯСЬ В ПРОШЛОЕ

Легендарный сочлененный самосвал Volvo CE, «Гравийный Чарли», празднует 50-летие

Кэти Смит

Представьте себе картину: начало шестидесятых годов прошлого века, юг Швеции. За кухонным столом сидит молодой человек, сын фермера. Он делает наброски машины для транспортировки лесоматериалов, способной свободно маневрировать между деревьями при движении по заснеженным склонам. Такая машина очень нужна лесной промышленности, имеющей огромное значение для экономики страны.

Викинг Бьорн знал, что для предотвращения пробуксовки передних колес в снегу нужно каким-то образом синхронизировать колеса трактора и прицепа. Поэтому он начал рисовать эскиз трактора без передних колес.

«Он понял, что главной помехой был мост», — рассказывает Леннарт Окнегорд, являющийся одним из соавторов книги, описывающей историю «Гравийного Чарли», издание которой приурочено к 50-летию этой революционной машины. «Бьорн избавился от моста, нарисовал прицеп с приводом от трактора и стал таким образом изобретателем первой гидравлической шарнирно-сочлененной рамы. Это была замечательная идея!» — говорит Леннарт.

Дело происходило в 1964 году. В то время Бьорн только начал работать в местной машиностроительной компании Livab, расположенной в местечке Браас, однако ему удалось убедить своего босса в том, что это стоящая идея.

Сейчас Бьорну за восемьдесят, и он по-прежнему живет неподалеку от Брааса. Бьорн помнит, как получил добро на реализацию сверхсекретного проекта по созданию прототипа. Чтобы сохранить все в тайне, разные элементы машины создавались в разных частях завода.

«В этом секретном проекте принимали участие всего двое из моих ближайших коллег» — вспоминает Бьорн.

ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЙ

Первые испытания были тайно проведены на ферме за пределами завода. «Хотя машина была новаторской, работала она достаточно хорошо. Правда, управлять ею в первый раз было довольно необычно». Сама концепция сочлененного самосвала стала возможной благодаря тракторной сцепке, предотвращающей подъем переднего моста трактора при вытягивании тяжелых прицепов. Эта сцепка была запатентована компанией Livab в начале 1950-х годов.

Небольшая рабочая группа работала в жестких временных рамках, поскольку проект нужно было завершить в кратчайшие сроки, чтобы представить машину на торговой выставке около Эскильстуны. Эту выставку в рамках официального визита в Швецию посетил не кто иной, как глава Советского государства Никита Сергеевич Хрущев.

МАШИНА СТАЛА ВОПЛОЩЕНИЕМ МЕЧТЫ ЛЕСОПРОМЫШЛЕННИКОВ

Записей о том, какое впечатление произвела на делегацию СССР новая машина, не сохранилось — они ее не купили. Однако ее приобрела шведская лесопромышленная компания.

Построенная всего за три месяца, эта машина стала воплощением мечты лесопромышленников и имела шарнирно-сочлененную раму, полный привод, кабину оператора и стрелу. Машине нужно было имя, и ее назвали «Лесным Чарли» в честь Карла Линелла, владельца Livab.

К тому времени Линелл подписал соглашение о сотрудничестве между Livab и Bolinder-Munktell (предшественником Volvo CE). Он понимал, что реальный потенциал машины еще предстоит раскрыть. Было понятно, что эту же технологию можно использовать для строительства вездеходного самосвала с шарнирно-сочлененной рамой для строительного сектора. Такая машина должна была совершить переворот в сфере земляных работ на крутых, покрытых грязью склонах, с которыми другие транспортные средства зачастую не справлялись.

УСТАНОВИТЬ ОРИЕНТИР

В 1966 году, 50 лет назад, на свет появился первый в мире серийный сочлененный самосвал DR 631, широко известный как «Гравийный Чарли».

Грузоподъемность «Гравийного Чарли» составляла всего 10 тонн (сегодня этот показатель равен 40 тоннам), но в машине была реализована уникальная концепция Бьорна: трактор без переднего моста соединен с самосвалом с помощью шарнирной сцепки. Машина не имела пружинных амортизаторов и была не такой удобной для оператора, как современные модели, но в ней уже была защищенная кабина, и этот факт производит особое впечатление на Леннарта Окнегорда.

«Просто фантастика, насколько высокие стандарты были заданы этими машинами, — говорит он. — Проектировщики действительно позаботились о безопасности и комфорте водителя. Компания Volvo всегда устанавливала стандарты в этой области».

Нельзя сказать, что Окнегорд, который участвует в написании 200-страничной истории самосвалов Volvo, является беспристрастным летописцем. Когда-то он отвечал за договор на производство сочлененных машин между Livab и Bolinder-Munktell, так что он сам является частью истории «Гравийного Чарли».

Его карьера в Volvo продолжалась более 40 лет, а сейчас он работает волонтером в музее Munktell Museum в Эскильстуне, который и заказал написание книги о «Гравийном Чарли». В экспозиции музея находится один из оригинальных самосвалов. →



Фотографии: Густав Мортенсон

Автор Леннарт Окнегорд и «Гравийный Чарли» из музея Munktell Museum



Грузоподъемность «Гравийного Чарли» составляла всего 10 тонн (сегодня этот показатель равен 40 тоннам)

Викинг Бьорн

«Это фантастическая история, — с восторгом говорит Окнегорд. — Прodelана огромная совместная работа. Это было время изобретателей и новых идей. В те времена люди обладали гораздо более обширными практическими и приобретенными навыками, чем наши современники, и имели большую свободу действий, поэтому они могли смотреть на проблемы шире. Сегодня сложно себе представить, что от рождения идеи до создания прототипа новой машины может пройти всего несколько месяцев».

Бьорн соглашается: «Я никогда не забуду те дни, когда я мог внести вклад в общее дело, предлагая свои — иногда неординарные — идеи».

ПЕРЕВОРОТ

Разумеется, выпуск «Гравийного Чарли» был лишь началом. Годом позже, в 1967-м, была выпущена другая модель самосвала — DR 860. В конструкцию добавили тележку, которая обеспечивала устойчивость перевозимого груза в самых жестких условиях эксплуатации.

По словам Окнегорда, это было настоящим прорывом. Строительные, горнодобывающие и карьерные компании моментально раскупили все машины. Маневренность нового сочлененного самосвала оказалась поистине революционной. Его способность «извиваться, как угорь» позволяла работать на чрезвычайно крутых склонах в условиях пересеченной местности, что оказалось весьма кстати при реализации многих сложных строительных проектов, например, при строительстве ядерных реакторов для формирующейся атомной промышленности Великобритании.

В книге музея Munktell Museum будет подробно описано развитие самосвалов Volvo вплоть до последних, оснащенных новейшими технологиями моделей, которые обеспечили Volvo лидирующее положение в отрасли.

Проводя исследования, Окнегорд несколько раз беседовал с Бьорном. И был поражен тем, что Бьорн все так же сидит за столом, изобретая что-то новое: «Он не профессиональный конструктор — он самоучка, но потрясающе талантливый человек».



Слева направо: Йорген Форсруп, Пер-Арне Петтерссон, Леннарт Окнегорд

В честь 50-й годовщины «Гравийного Чарли» *Spirit* дарит своим читателям 10 экземпляров книги *Volvodumptra under ett halfsekel* («Сочлененные самосвалы Volvo на протяжении полувека») Леннарта Окнегорда, Пер-Арне Петтерссона и Йоргена Форсрупа. Книги получают первые обратившиеся читатели (в порядке поступления заявок). Просто отправьте электронное письмо с темой Gravel Charlie на адрес volvo.spirit@volvo.com и укажите, экземпляр на каком языке вы хотите получить: на английском или на шведском.



Пятьдесят лет назад с производственной линии Volvo в шведском городе Браасе сошел первый в мире сочлененный самосвал. Машину назвали «Гравийным Чарли». Это был первый шаг на пути длиной 50 лет. За это время самосвалы Volvo совершили революцию в земляных работах и транспортных операциях строительной отрасли. И сегодня, 50 лет спустя, модели сочлененных самосвалов Volvo по-прежнему занимают лидирующие позиции.

СОЧЛЕНЕННЫЕ САМОСВАЛЫ

Volvo Construction Equipment



ПОПУЛЯРНОЕ ВИДЕО

У этого оператора есть свой канал на YouTube и группа верных поклонников →

Кэрл Кэссиди



Фотографии: Брайан Риган



100% VOLVO

**VOLVO
ДЛЯ
НАСТОЯЩЕГО
VOLVO**

Оригинальные запчасти для обслуживания Volvo

Оригинальные комплектующие Volvo созданы специально для вашей техники. Выберите 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. Ремонт повреждений, вызванных неисправностью фильтров, может обойтись в 100 раз* дороже, чем покупка оригинальных фильтров Volvo. Только оригинальные фильтры Volvo разработаны специально для предотвращения таких повреждений, обладают доказанной эффективностью, обеспечивают надежную и эффективную фильтрацию и продлевают срок службы машины

*Данные для модели EC380D с ежегодной наработкой 2500 моточасов

Чтобы узнать больше, свяжитесь с нашим дилером

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_filt_A

Volvo Construction Equipment



КАЖДЫЙ ДЕНЬ ПРИНОСИТ ЧТО-ТО НОВОЕ, И ВСЕ ОНИ ИНТЕРЕСНЫ

Около миллиона раз в месяц пользователи из разных уголков земного шара просматривают видеоролики канала letsdig18 на YouTube, чтобы понаблюдать, как Крис Джуинс производит земляные работы на фермах и полях в окрестностях американского города Роли в Северной Каролине.

На данный момент Джуинс опубликовал около 1500 клипов, в которых показано, как он и его коллеги по семейному предприятию управляют тяжелой строительной техникой. Клипы Джуинса набрали более 70 миллионов просмотров.

Его дедушка основал компанию Guins' Excavating Service более 25 лет назад, когда Интернет только начал развиваться, а сайта YouTube и вовсе не существовало. Сегодня Джуинс работает вместе со своим дядей Джоном. На сайте компании сказано, что он является «мастером земляных работ».

Джуинс вырос, восхищаясь большими машинами. Когда ему было пять–шесть лет, дедушка сажал его к себе на колени и разрешал немного поуправлять машиной. К десятилетнему возрасту Джуинс водил машину самостоятельно. Вскоре он узнал, что это не игра, а работа, за хорошее выполнение которой он мог бы получать настоящие деньги.

ЖИТЬ МЕЧТОЙ

Джуинс описывает свою работу так: «это единственное, что я когда-либо по-настоящему хотел делать». Ему нравится процесс демонтажа — можете убедиться в этом сами, посмотрев его клип Tearing Down a Shed.

«Со стороны все выглядит хаотично, — говорит он, — Но на самом деле процесс сноса хорошо спланирован, потому что для правильной утилизации материалы нужно тщательно сортировать». Компания Guins' Excavating Service специализируется на выравнивании и очистке территории для строительства домов и дорог, а также на рытье прудов и озер.

Поначалу съемки на камеру были для него второстепенным занятием. Он использовал фотосъемку для документирования и демонстрации своей работы. Одна из его камер также поддерживала видеосъемку, и в 2007 году Джуинс снял, по его словам, «не самое лучшее» видео из кабины своего экскаватора Volvo.

В то время YouTube был относительно новым сервисом. Для загрузки с помощью коммутируемого соединения потребовалось более трех часов. Не дожидаясь окончания, Джуинс побрел спать, полагая, что все это было пустой затеей. Несколько месяцев спустя он случайно наткнулся на свой ролик и был потрясен количеством положительных комментариев, которые оставили около 500 человек.

По словам Джуинса, некоторые из его поклонников жалеют, что им не выпал шанс заниматься тем, что он так любит.

«Я всегда аккуратно выполняю задания, с которыми большинство людей просто не сталкиваются, — говорит он. — Каждый день приносит что-то новое, но все они интересны. Не знаю, как бы я жил без этого. Работа в замкнутом помещении свела бы меня с ума».

НАСТОЯЩЕЕ УВЛЕЧЕНИЕ

Джуинс со смехом признает, что, проводя по девять–десять часов в день и по пять–шесть дней в неделю в кабине машины, размеры которой →

Джуинс снимает себя во время работы



Клипы Джунса на YouTube получают одобрительные комментарии на многих языках

не превышают 1 на 1,2 метра, он и сам в каком-то смысле работает в замкнутом пространстве. Он говорит, что бывает настолько поглощен работой, что ему приходится заставлять себя выйти, чтобы немного размяться, даже если на улице грязно и холодно.

Он утверждает, что сегодня его кабина «похожа на Кадиллак», в то время как 20 лет назад кабины экскаваторов имели крайне примитивное оснащение. По его словам, в наши дни кабины проектируются для удобства оператора — они оснащены подогреваемыми сиденьями и качественными радиоприемниками. «Мне кажется, что я отправляюсь в путешествие. Сверху видно столько всего интересного».

Некоторые из своих клипов Джуинс снимает изнутри кабины, что позволяет бесчисленным поклонникам «взглянуть на мир сверху». Видео дает представление о том, каково это — сидеть за рычагами управления машины. Судя по всему, зрителям очень нравится этот ракурс. Более 1700 человек поставили отметку «нравится» под 7-минутным клипом Life of an Excavator Operator (Жизнь оператора экскаватора), часть которого снята из кабины Volvo 210. На данный момент только этот клип просмотрели более 1,3 миллиона человек.

Экскаватор Volvo 140 сражается с большим камнем, Volvo 160BL грузит большие пни, ...расчищает площадку от деревьев, ...выбирается

из пруда, ...чистит каналы. Разнообразие выполняемых заданий и творческие ракурсы позволили создать обширную коллекцию

увлекательных клипов. Например, один из роликов был снят со дна глубокой ямы, в то время как 14-тонный экскаватор Volvo рыл землю вокруг камеры.

С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА

Клипы получают одобрительные комментарии на многих языках, в том числе на русском и немецком. Чтобы просмотреть и оценить эти завораживающие ролики, не нужно говорить на английском языке.

Чтобы порадовать себя и зрителей, Джуинс недавно вложил средства в новейшие видеотехнологии. Он начал использовать беспилотный аппарат с камерой, который летает над машиной и снимает ее работу с высоты птичьего полета.

В камере беспилотного аппарата есть функция «следуй за мной», которая работает без участия спутников и GPS, объясняет он. «Вы держите пульт управления, и камера за вами следит».

Получается настоящее кино. Вы можете убедиться в этом сами. Присоединяйтесь к 50 000 подписчиков канала Криса Джуинса на YouTube — letsdig18. 📺

ПОНАЧАЛУ СЪЕМКИ НА КАМЕРУ БЫЛИ ДЛЯ НЕГО ВТОРОСТЕПЕННЫМ ЗАНЯТИЕМ

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