

spirit



ZŁOTE WOZIDŁO
Sprzedane na aukcji charytatywnej

CONEXPO
2017
Volvo w Las Vegas



LEGO.com/Technic

SKY VIEW

Zbuduj potężną koparkę Volvo EW160E

Wierna kopia oryginału — model LEGO® Technic z zaawansowanym układem pneumatycznym, obrotowym nadwoziem i kabiną o regulowanej wysokości.



42053
Volvo EW160E



Jeszcze więcej zabawy
Przebuduj model w kompaktową ładowarkę Volvo L30G



Nazwa oraz logo LEGO są znakami towarowymi LEGO Group. ©2017 The LEGO Group



Firma Lloyd D. Nabors Demolition z Teksasu w USA dysponuje flotą blisko 20 koparek Volvo — strona 24

Fachowcy z branży budowlanej przybyli ze wszystkich zakątków świata, by wziąć udział w tegorocznych targach CONEXPO-CON/AGG w Las Vegas

Co mogło skłonić wykonawców, by wygospodarowali czas na odwiedzenie targów branżowych w tym pracowitym okresie, kiedy cała północna półkula przygotowuje się do rozpoczęcia sezonu budowlanego? Nie bez znaczenia była zapewne lokalizacja imprezy — Las Vegas, rozświetlona stolica zabawy — jednak najważniejszym argumentem jest prestiż targów CONEXPO będących jednym z największych i najważniejszych wydarzeń w branży budowlanej. Na targach nie zabrakło także Volvo Construction Equipment, które dołączyło do ponad 2500 wystawców, by zaprezentować nowe maszyny, inteligentne systemy obsługi oraz zaawansowaną usługę monitorowania dla północnoamerykańskiej sieci dealerów. Ale przede wszystkim mogliśmy się spotkać z Wami — naszymi lojalnymi, fachowymi i cennymi klientami. Jeśli nie udało Wam się odwiedzić nas w Las Vegas, naszą relację z targów znajdziecie na stronie 10.

Tegoroczne wydanie targów, słynących z hot dogów i konkursów, skupiało się na nowym zagadnieniu — współpracy. Współpracy w dziedzinie klimatu. Kluczowym hasłem imprezy była potrzeba wspólnego dążenia do osiągnięcia wymaganej redukcji emisji dwutlenku węgla w całej branży. Przejmując rolę lidera, Volvo CE jest organizatorem Wyzwania Klimatycznego dla Budownictwa (CCC, ang. Construction Climate Challenge) — długofalowej inicjatywy ukierunkowanej na pobudzanie zrównoważonego rozwoju łańcucha dostaw w branży budowlanej. W zamieszczonym na str. 38 artykule na temat konferencji CCC w Wielkiej Brytanii przeczytacie, w jaki sposób redukcja śladu węglowego w budownictwie infrastrukturalnym nie tylko ogranicza emisję dwutlenku węgla, ale też obniża koszty i podnosi wydajność. Nasza branża, często posądzana o zwlekanie z przyjmowaniem nowych koncepcji, dziś wiedzie prym w znajdowaniu innowacyjnych i ekologicznych rozwiązań dla społeczeństwa. Na str. 16 przeczytacie o zrównoważonym „inteligentnym” mieście powstającym na pustynnych obszarach Kataru.

Wydajne maszyny wymagają wydajnej obsługi. Ważne jest zatem odpowiednie szkolenie operatorów w zakresie paliwooszczędności, co przyczynia się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i obniżania kosztów, a w konsekwencji do ochrony środowiska. Jedną z największych firm budowlanych w Europie wykorzystuje symulatory Volvo w unikalnym programie nauczania. Na str. 6 przeczytacie, w jaki sposób sprawdzane są umiejętności świeżych kursantów, zanim przesiądą się na prawdziwe maszyny.

Jak zawsze w naszym magazynie znajdziecie artykuły z całego świata, w których piszemy o naszych klientach i ich wspaniałych dokonaniach z pomocą maszyn Volvo. Wideoreportaże ilustrujące te historie obejrysz na stronie *Spirit* lub poprzez aplikację *Spirit* na telefony i tablety dostępną bezpłatnie w sklepach App Store i Google Play.



TIFFANY CHENG
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Volvo Construction
Equipment



@VolvoCEGlobal



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

VS62 PL
Zdjęcie: © Gustav Mårtensson

W TYM WYDANIU

3 PRZYWITANIE

Najważniejsze przesłania Volvo CE

6 NIEMCY

Szkolenie następnego pokolenia operatorów maszyn

16 ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Budowanie miast przyszłości

20 KOREA POŁUDNIOWA

Wyburzanie bezpieczniejsze dla operatorów

24 STANY ZJEDNOCZONE

Teksańska firma wyburzeniowa powiększa flotę o dalekosiężną koparkę Volvo EC460

29 LUDZIE

Albin Nilsson, inżynier Volvo CE ds. systemów sterowania

32 WIELKA BRYTANIA

Ładowarki kołowe Volvo przy wydobyciu wapienia portlandzkiego

36 STANY ZJEDNOCZONE

Globalny Szczyt Branży Wyburzeniowej

38 ŚRODOWISKO NATURALNE

Budownictwo niskoemisyjne

40 POLSKA

Pierwsza koparka gąsienicowa EC750E sprzedana w Europie

42 KANADA

Firma recyklingowa podnosi wartość złomu

46 BUŁGARIA

Kopalnia węgla brunatnego wybiera wozidła przegubowe Volvo

48 VOLVO OCEAN RACE

Dzięki zaawansowanej technologii fani będą na bieżąco z wydarzeniami

NA OKŁADCE

Volvo CE świętuje 50 lat produkcji wozidła przegubowych, malując na złoto wozidło A40G

11 STANY ZJEDNOCZONE

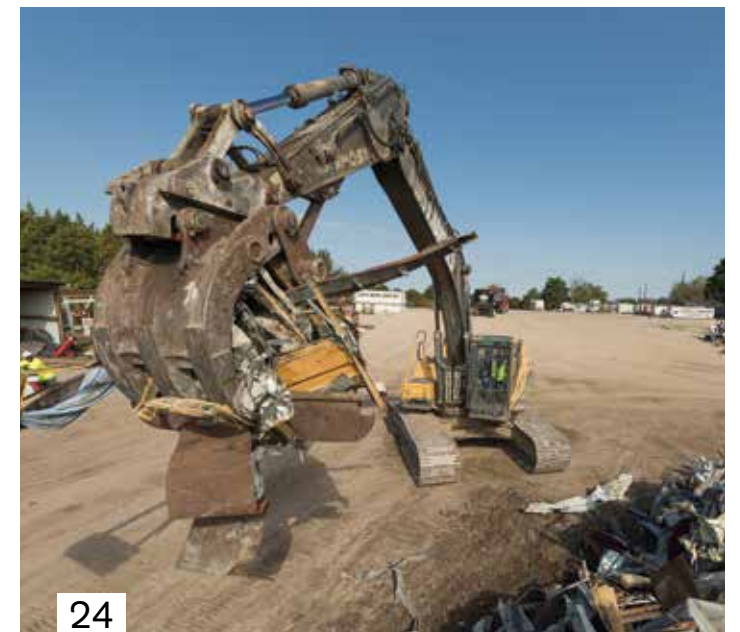
Volvo Construction Equipment podczas targów CONEXPO-CON/AGG 2017 w Las Vegas



32



48



24



20

MAGAZYN SPIRIT VOLVO CE

Marzec/kwiecień/maj 2017 WYDANIE: 62

WYDAWCA: Volvo Construction Equipment SA

Redaktor naczelny: Tiffany Cheng

KOORDYNACJA REDAKCYJNA: Marta Benitez

AUTORZY: Katherine Brook; Carol Cassidy; Nigel Griffiths; Oliver Halls; Tony Lawrence; Ron Mullins; Brian O'Sullivan; Jason Strother; Julia Zaltzman

ZDJĘCIA: Kevin Brown; Brian Carlin; Dylan Goldby; Matt Knighton; Ron Mullins; Simon Muncer Heinz-Joachim Petrus; Ainhoa Sanchez



Korespondencję prosimy przysyłać na adres Volvo CE Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bruksela, Belgia lub e-mailem na adres volvo.spirit@volvo.com.
Wszystkie prawa zastrzeżone. Zabrania się powielania, transmisji lub przechowywania w systemach archiwizacji jakiegokolwiek części niniejszej publikacji (tekstu, danych lub materiałów graficznych) w jakiegokolwiek formie lub w jakiegokolwiek sposób bez uprzedniej pisemnej zgody firmy Volvo CE. Volvo Construction Equipment nie musi podzielać poglądów wyrażonych w artykułach opublikowanych w niniejszym wydaniu ani nie odpowiada za prawdziwość zamieszczonych w nich informacji. Kwartalnik drukowany na papierze przyjaznym dla środowiska.

SZKOLENIE NASTĘPNEGO POKOLENIA

Jedna z największych firm budowlanych w Europie wykorzystuje symulatory Volvo w unikalnym programie nauczania

autor: Nigel Griffiths / zdjęcia: Heinz-Joachim Petrus

Symulatory Volvo nadają nowy wymiar nauczaniu



Kursanci uczą się również na prawdziwych maszynach

W niewielkiej rustykalnej miejscowości Bebra w kraju związkowym Hesja w Niemczech mieści się liczący 88 000 m² obiekt wypełniony wszelkiego rodzaju maszynami budowlanymi, od gigantycznych koparek po minikoparki. To centrum szkoleniowe STRABAG, jednej z największych firm budowlanych w Europie.

To unikalne miejsce, którego przeznaczeniem jest nauczanie nowego pokolenia operatorów maszyn budowlanych. W tym roku proces szkoleniowy STRABAG wszedł w nowy wymiar za sprawą wprowadzenia dwóch supernowoczesnych symulatorów Volvo.

Urządzenia, opracowane dla Volvo w Szwecji, przenoszą kursantów do atrapy kabiny koparki, ładowarki kołowej lub innej ciężkiej maszyny, gdzie za pośrednictwem obrazu z olbrzymich wyświetlaczy, ruchu, drgań i dźwięku wirtualnie odwzorowywana jest obsługa maszyny w prawdziwych warunkach.

NOWY WYMIAR

„Symulatory Volvo nadały nowy wymiar naszym metodom pracy”, mówi Firas Ajouri, kierownik szkoleń w centrum STRABAG. „Teraz możemy skupić nasze podstawowe programy szkoleniowe wokół symulatorów, zanim pozwolimy kursantom zasiąść za sterami prawdziwych maszyn”.

„Nasz pierwszy symulator pozyskaliśmy na początku roku, a ponieważ byliśmy pod ogromnym wrażeniem jego możliwości, zakupiliśmy następny”, kontynuuje Firas Ajouri. Jednak same



Firas Ajouri

symulatory to za mało dla STRABAG – niedawno firma odebrała dostawę koparki kołowej Volvo EWR150E, która posłuży kursantom do trenowania umiejętności.

„Nasi kursanci mogą przejść bezpośrednio od wykopów w symulatorze Volvo do pracy za sterami prawdziwej maszyny”.

Symulatory są niesamowicie realistyczne i mogą się przechylać, obracać oraz drgać w miarę manewrowania wirtualnym ładunkiem.

„W symulatorach kursanci czują się znacznie swobodniej i mogą popełniać błędy, nie powodując przy tym kosztownych strat”, mówi Firas Ajouri. „W kokpicie symulatora kursanci ćwiczą szereg sekwencji trwających niekiedy nawet do trzech godzin. W razie popełnienia błędu powtarzają czynność, nie wyrządzając przy tym żadnych szkód. Przygotowaliśmy dla nich różnorodne projekty do wykonania w trakcie trzyletniego szkolenia w centrum”. →



Symulator oferuje możliwość szybkiej zmiany konfiguracji



Następne pokolenie operatorów maszyn



W przeszłości kursanci zaczynali szkolenie na minikoparkach. „Okazało się, że uczniowie są przesadnie ostrożni, ponieważ boją się popełnić błąd. Symulator oferuje możliwość szybkiej zmiany konfiguracji z koparki na ładowarkę kołową, a ponadto uczy uwzględniania takich zagadnień, jak chociażby dobre praktyki przy pracy czy zużycie paliwa”, kontynuuje Firas Ajouri.

„Co więcej, dzięki nowym symulatorom prowadzimy szkolenia nieprzerwanie, doskonaląc umiejętności przyszłych operatorów niezależnie od pogody – zarówno latem, jak i zimą”.

Firas Ajouri przybył do Niemiec z Syrii 30 lat temu i zatrudnił się w lokalnej firmie budowlanej Hermann Kirchner, gdzie od podstaw poprowadził projekt rozwoju centrum szkoleniowego. Osiem lat temu przedsiębiorstwo Hermann Kirchner zostało przejęte przez STRABAG i od tego momentu Firas Ajouri kieruje rozbudową centrum szkoleniowego przy wsparciu kierownictwa najwyższego szczebla. Centrum zostało przeniesione do obecnego obiektu dysponującego salami szkoleniowymi i próbnymi placami wydobywania, a obecnie jest powiększane o własny blok mieszkalny dla 140 osób.

STRABAG opisuje kompleks w Bebrze jako „centrum szkoleniowe” (Konzern-Lehrwerkstatt – K LW) oferujące szeroki wachlarz kursów obejmujących budowę dróg oraz budownictwo lądowe, jak również maszyny budowlane,

zarządzanie flotami pojazdów, mechatronikę i mechanikę przemysłową. Centrum zatrudnia 4 szkoleniowców i obecnie uczy się w nim 120 kursantów.

Obiekt dysponuje zapleczem sportowym (piłka nożna) dla kursantów, jak również salą gimnastyczną. Żeby zapewnić uczniom pełną mobilność, centrum udostępnia rowery. „Chcemy, aby nasi kursanci czuli się jak członkowie dużej rodziny lub ekipy. Dzięki temu bardziej przykładają się do nauki. Częścią tego procesu jest sport. Wszyscy uczą się wspólnie”, podkreśla Firas Ajouri.

INWESTYCJA

STRABAG postrzega centrum K LW jako inwestycję w przyszłość. „Członkowie STRABAG osobiście odwiedzają nasz obiekt, żeby przyglądać się pracy, którą wykonujemy”, wyjaśnia Firas Ajouri. „Firma rozumie, że chociaż znajduje się w czołówce przedsiębiorstw europejskich, chcąc zachować tę pozycję, musi inwestować w swój kluczowy zasób – operatorów”.

Centrum K LW jest otwarte dla osób z obszaru całych Niemiec oraz Austrii. Wśród kursantów znalazło się nawet 14 uchodźców przyuczających się do pracy w branży budowlanej. Łącznie ponad 90% kursantów otrzymuje propozycję pracy dla STRABAG po ukończeniu trzyletniego szkolenia.

SYMULATORY SĄ NIESAMOWICIE REALISTYCZNE

„Ogromną zaletą jest dla nas możliwość obserwowania poczyną kursantów w symulatorach za pośrednictwem zdalnych ekranów. Dane analityczne dają nam wgląd w mocne i słabe strony każdego ucznia. Symulatory pomagają także w doborze odpowiedniej maszyny do operatora – niektórzy sprawdzają się na koparkach, a inni nadają się bardziej do ładowarek kołowych czy rozścielaczy. Tak czy inaczej, dla każdego znajdziemy odpowiedni sprzęt”.

Sascha Dick, kierownik posprzedażowy firmy Swecon, dystrybutora Volvo CE, uważa STRABAG za ważnego klienta Volvo CE, który kupuje około 60 maszyn Volvo rocznie – głównie kompaktowych ładowarek kołowych. Maszyny te są eksploatowane na obszarze całej Europy.

Jak mówi Sascha Dick, STRABAG prowadzi jedyny ośrodek szkoleniowy tej wielkości w Niemczech. Spodziewa się, że programy szkoleniowe odegrają dużą rolę w nadchodzących latach.

„Szkolenie nowych pokoleń operatorów zdolnych obsługiwać coraz bardziej skomplikowany sprzęt budowlany jest niezwykle istotne. Na obszarze Europy planowanych jest mnóstwo projektów infrastrukturalnych, których realizacja nie obędzie się bez wykwalifikowanych operatorów”, mówi.

Thomas Stemper, globalny dyrektor Volvo CE ds. kluczowych klientów w Niemczech, cieszy się, że centrum K LW wybrało właśnie Volvo: „Praca na symulatorach i maszynach Volvo na początku ich kariery pozwoli kursantom docenić jakość maszyn Volvo. W przyszłości ludzie ci mogą być ambasadorami naszych produktów”.

Na czele branży budowlanej

Firma STRABAG AG z siedzibą w Kolonii jest częścią austriackiego konsorcjum STRABAG SE, jednej z największych grup budowlanych w Europie, zatrudniającej około 73 000 pracowników na całym świecie. Przedsiębiorstwo prowadzi działalność na terenie Austrii i Niemiec, a także wszystkich krajów Europy Wschodniej i Południowo-Wschodniej oraz Kanady, Chile, Afryki i Bliskiego Wschodu.

Jest poważnym partnerem w wielu przedsięwzięciach budowlanych na terenie Europy. Firma uczestniczyła w budowie liczącego 675 metrów tunelu Limerick pod rzeką Shannon w Irlandii. Jest także współrealizatorem brytyjskiego projektu linii kolejowej Crossrail oraz członkiem konsorcjum – obok firm Skanska i Costain – które wybuduje w Wielkiej Brytanii szybką linię kolejową HS2. Jako przedsiębiorstwo o zasięgu międzynarodowym firma STRABAG uczestniczyła także w budowie trasy szybkiej kolei w Chinach w ramach projektu budowlanego obejmującego 80 km tuneli, 280 km mostów oraz 140 km konstrukcji ziemnych.

NIECH PRZEMÓWIA ZA CIEBIE ZĘBY VOLVO ENDURANCE



Ugryź najcięższe zadania dzięki zębom Volvo Endurance. Optymalna konstrukcja gwarantuje idealne połączenie trwałości, najwyższej jakości inżyneryjnej oraz niebywalej siły, dzięki którym zęby skruszą najtwardszy materiał, pochłaniając przy tym całą energię. Zęby Volvo Endurance pasują do koparek dowolnej marki, stanowią uzupełnienie dotychczasowego systemu Volvo Tooth System (VTS) i są dostępne w trzech wersjach dostosowanych do każdego wyzwania. Aby zagwarantować skuteczność niezależnie od wykonywanej pracy, zęby Volvo Endurance są produkowane z wysokiej jakości materiału odpornego na zużycie i są poddawane zaawansowanej obróbce zapewniającej zgodność ze słynnymi standardami jakości Volvo. Dowiedz się, w jaki sposób zęby Volvo Endurance mogą zwiększyć produktywność i wydajność, przynosząc maksymalny zwrot z inwestycji.

http://opn.to/a/SP_DealLoc_E

ZĘBY VOLVO DO CIĘŻKICH ZASTOSOWAŃ

Volvo Construction Equipment



VOLVO CE PODCZAS TARGÓW CONEXPO 2017

Podczas targów budowlanych w Las Vegas — największego tegorocznego wydarzenia w skali całej branży — firma Volvo Construction Equipment zaprezentowała nowe maszyny i nowe systemy dla operatorów, a także wiodącą w branży usługę aktywnego monitorowania sprzętu

Zespół ponad 150 ekspertów Volvo służył gościom targów CONEXPO 2017, aby mogli wynieść z wizyty jak najwięcej informacji. Swoje najnowsze oferty zaprezentowały także siostrzane marki Volvo Construction Equipment: Volvo Trucks, Volvo Penta, Terex Trucks, SDLG i Volvo Financial Services, podkreślając w ten sposób zdolność Volvo Group do

zapewniania kompletnych rozwiązań dla klientów. Volvo CE wspiera swoją północnoamerykańską sieć dealerów poprzez wprowadzenie ActiveCare Direct — telematycznej usługi monitorowania, która przetwarza olbrzymie zasoby danych i ogranicza je do niezbędnych klientowi informacji na temat wydajności maszyn oraz operatorów. →



TECHNOLOGIA EKRANU DOTYKOWEGO

Hasło przewodnie Volvo CE na targach CONEXPO 2017 – „Push Boundaries” (ang. przesuwanie granic) – podkreślało wymierne korzyści, jakie innowacje i nowe technologie mogą wnieść w życie klientów. Dzięki dostępowi do interaktywnych stacji goście mogli dowiedzieć się więcej na temat Volvo Co-Pilot, systemu oferującego szereg inteligentnych usług związanych z maszynami – Load Assist (powyżej), Dig Assist (poniżej), Compact Assist oraz Haul Assist – które pomagają operatorom osiągać najlepsze wyniki. →



NA STANOWISKU

Mając do dyspozycji 12 000 m² zadanej (powyżej) oraz odkrytej powierzchni wystawowej, firma Volvo CE była w stanie zaprezentować flotę 28 maszyn. Goście, którzy odwiedzili stoiska Volvo CE, opuścili targi CONEXPO-CON/AGG 2017 bogatsi o wiedzę, w jaki sposób połączenie maszyn, najnowszych technologii roboczych i systemów zarządzania sprzętem Volvo znacząco przyczynia się do obniżenia kosztów prowadzenia działalności.



POZNAJ GWIAZDY NASZEGO SHOW

W ramach wystawy podczas targów CONEXPO 2017 firma Volvo CE zaprezentowała nowe ładowarki kołowe obok m.in. walców i rozścielacza, miniladowarek ze sterowaniem burtowym, a także szeregu koparek i wozidel, w tym nowego koncepcyjnego elektrycznego wozidla autonomicznego HX-02.

Nowa 55-tonowa maszyna Volvo A60H jest odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie na wozidla przegubowe o zwiększonej pojemności. Lepsza ładowność maszyny – większa o 40% w stosunku do modeli Volvo A40 – oferuje odbiorcom ładowarek znaczącą poprawę kosztu przewozu jednej tony materiału. Dzięki nowym gabarytom maszyna doskonale zastępuje wywrotki sztywne i pojazdy budowlane na miękkich, nierównych lub stromych nawierzchniach, pozwalając na szybszy przewóz materiału. Maszyna A60H oferuje wiele funkcji dostępnych w poprzednich, cenionych modelach, w tym dłuższe odstępy między przegładami oraz minimalne wymogi konserwacyjne.

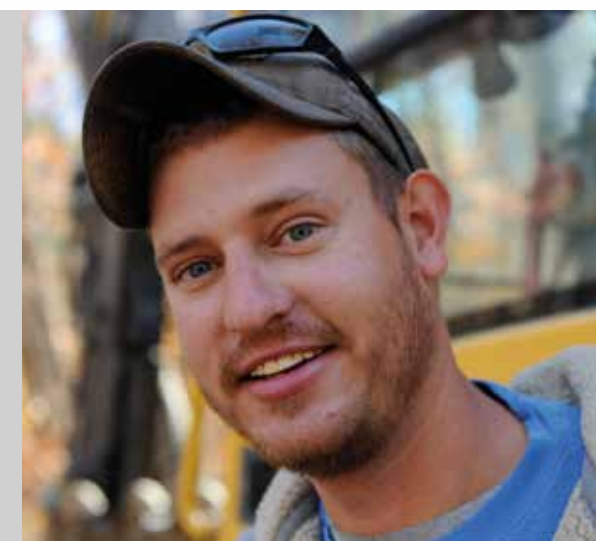


Całkowicie nowe modele Volvo DD140C (na zdjęciu) i DD120C to następna generacja dwubębnowych walców do asfaltu wykorzystująca szereg inteligentnych funkcji zapewniających zwiększoną wydajność i produktywność. Te paliwooszczędne maszyny zasilane wysokiej jakości silnikami Volvo Tier 4 Final oferują doskonałą widoczność aż po sam bęben, co stanowi gwarancję maksymalnego bezpieczeństwa i precyzji walcowania. Dzięki dynamicznym siłom bębna maszyna ogranicza o połowę moc rozruchową układu wibracyjnego, pozwalając na bardziej wydajną pracę walca z wykorzystaniem silnika, nawet przy dużych wysokościach. Dodatkowo modele te mogą zostać wyposażone w inteligentną technologię zęszczania Volvo Compact Assist opracowaną specjalnie na potrzeby walców Volvo.



50 ZŁOTYCH LAT

Z okazji obchodów 50-lecia Volvo CE jako producenta wozidel przegubowych w lutym odbyła się licytacja olbrzymiego, pomalowanego na złoto wozidla A40G (poniżej). Zyski z aukcji zostały przekazane na rzecz organizacji Skills USA/Skills Canada, które wspierają kształcenie wykwalifikowanych robotników w Ameryce Północnej. U boku złotego wozidla pojawiły się gwiazdy popularnego reality show Gold Rush (Discovery GO), które rozdawały autografy i udzielały wskazówek dotyczących poszukiwania złota. Znany z serwisu YouTube wideobloger Chris Guins (z prawej), występujący pod pseudonimem „letsdig18”, relacjonował wydarzenia, zasilając zasoby swojego cieszącego się 87 mln wyświetleń kanału, na którym on i jego koledzy prezentują ciężkie maszyny budowlane w akcji. 📺



Ważąca 75 ton koparka gąsienicowa Volvo EC750E jest wyposażona w innowacje w dziedzinie efektywności paliwowej zapewniające zwiększoną produktywność i maksymalny zwrot z inwestycji. Model EC750E oferuje wzmocniony wysięgnik do ciężkich zastosowań oraz ramię wykonane ze stali o wysokiej wytrzymałości, zaprojektowane do harmonijnej współpracy z maszyną i maksymalizowania czasu pracy oraz wydajności. Aby zapewnić dodatkową ochronę i niezawodność nawet w trudnych warunkach, pod ramieniem wstawano pasy stali, a dodatkowo na spodzie maszyny wbudowano płytę odporną na duże obciążenia. Maszyna została zaprojektowana z myślą o wymagających zastosowaniach, a jej odbiorcy mogą cieszyć się niemal nieprzerwaną produkcją, jak również niezrównaną efektywnością paliwową bez utraty wydajności w prawie każdych warunkach eksploatacyjnych.



INTELIĞENTNE MIASTO NA PUSTYNI

Lusajl w Katarze ustanawia wzorzec dla
budowy miast przyszłości



Szybko rosnąca populacja sprawia, że mieszczący się na północno-wschodnim wybrzeżu Półwyspu Arabskiego Katar rozwija się w niespotykanym dotąd tempie.

W reakcji na zapotrzebowanie na więcej miejsc mieszkalnych inteligentne i zrównoważone miasto Lusajl rośnie niczym oaza na pustyni.

Około 50 000 lat temu to nieprzyjazne środowisko, gdzie gorące pustynne wiatry spotykają się z oceanem, gościło ludy koczownicze. Od tamtych czasów wiele się zmieniło i dziś Katar – organizator Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej 2022 – jest prosperującym ośrodkiem handlu

i wymiany kulturowej na Bliskim Wschodzie, mogącym się poszczycić niebywałym wzrostem gospodarczym oraz poważnymi osiągnięciami w dziedzinie rozwoju cywilizacyjnego i społecznego.

W ramach krajowego projektu „Wizja 2030” aktualnie powstaje całkowicie nowe miasto Lusajl, które ma pomieścić 250 000 mieszkańców. Nowa metropolia, zlokalizowana na wybrzeżu w północnym korytarzu rozwojowym miasta stołecznego Ad-Dauha, zaspokoi potrzeby 20% nowej populacji Kataru. W projekcie uwzględniono nowe podejście do zrównoważonej architektury,

infrastruktury oraz budownictwa, mające wyznaczać standardy budowy nowych miast na Bliskim Wschodzie.

Główny architekt Lusajl, Abdulrahman Al-Ishaq, mówi: „Zasadniczo budujemy miasto od podstaw. Projekt rozpoczęliśmy, mając do dyspozycji 38 kilometrów kwadratowych pustynnego krajobrazu i morza. Mimo że miasto Lusajl jest nowe, uważa się je za rozszerzenie Ad-Dauhy. Wizja Lusajl zawsze obejmowała zrównoważony rozwój i właśnie tak zaprojektowaliśmy i rozplanowaliśmy miasto. Pozwoliło to zminimalizować wpływ na środowisko naturalne i stworzyło podwaliny dla spuścizny zrównoważonego rozwoju. To bardzo odpowiedzialne zadanie, ponieważ

przyszłe pokolenia Katarczyków będą się zastanawiać, czy zrealizowaliśmy je tak, jak należało”.

CHŁODNY POWIEW

Tym, co klasyfikuje Lusajl jako inteligentne miasto, jest przede wszystkim zrównoważone zaplecze z szeregiem usług komunalnych. Jedną z ważniejszych usług jest miejski system klimatyzacji składający się z czterech stacji dzielnicowych oraz 175 km rur. To największy centralny system klimatyzacji na świecie. W skali rocznej rozwiązanie to przełoży się na oszczędność rzędu 675 mln kilogramów dwutlenku węgla. →

TWORZENIE ZRÓWNOWAŻONEJ SPUŚCIZNY



Essa Mohammed Ali Kaldari (z lewej) razem z kolegą w Lusajl

Naszym rozmówcą jest Essa Mohammed Ali Kaldari, dyrektor naczelny Lusail Real Estate Development Company

Proszę opisać główne cele i założenia budowy miasta Lusajl.

Lusajl to najbardziej wizjonerskie przedsięwzięcie Kataru, będące wyrazem katarskiej wyobraźni.

Budowa tego supernowoczesnego miasta bezpośrednio wpisuje się w katarską „Wizję 2030”.

W początkowych planach miasto miało być ośrodkiem rozrywki, jednak ten obiecujący projekt pomoże też przyspieszyć rozwój sektora infrastrukturalnego Kataru i przyczyni się do ekspansji głównej części stolicy na północ.

Jakie były największe trudności w planowaniu miasta Lusajl?

Jednym z pierwszych wyzwań, z którymi musieliśmy się zmierzyć, było zabudowanie miasta o powierzchni 38 km² przy równoczesnym wykonaniu infrastruktury już na etapie budowy.

A jak te wyzwania zmieniały się z biegiem lat?

Główne wyzwania pozostają niezmiennie, jednak dzięki odpowiedniej wiedzy i zasobom możemy śmiało powiedzieć, że sprawnie radzimy sobie ze wszystkimi przeszkodami.

W jaki sposób Lusajl przyczynia się do rozwoju i wzrostu miasta stołecznego oraz całego kraju?

Lusajl to jeden z najambitniejszych projektów deweloperskich w Katarze, a równocześnie symbol inteligentnego miasta. Będzie to jedno z najważniejszych miejsc w kraju, dzięki któremu Katar znajdzie się na mapie turystyki regionalnej i międzynarodowej, a także znacząco przyczyni się do rozwoju sektora infrastrukturalnego.

To kompleksowe przedsięwzięcie uwzględni zabudowę mieszkalną, komercyjną i handlową oraz zaspokoi potrzeby społeczeństwa związane ze szkolnictwem, opieką medyczną, rozrywką czy zakupami.

Jest to nowoczesne miasto z wizją, którego nadrzędnym celem jest lepsza jakość życia za sprawą przełomowych osiągnięć i nowych standardów w dziedzinie zalepszenia oraz usług dla społeczności.

Jako w pełni funkcjonalne, inteligentne miasto w kraju, którego populacja szybko się powiększa, Lusajl reprezentuje ujednoczoną, wspólną wizję przyszłości Kataru.

By chłodzić budynki, deweloperzy zazwyczaj uwzględniają w swoich projektach liczne klimatyzatory. Dzięki miejskiemu systemowi klimatyzacji wystarczy natomiast podłączenie do układu kanałów, ponieważ system dostarcza chłodne powietrze i chłodną wodę centralnie. Jak wyjaśnia Abdulrahman Al-Ishaq, ogranicza to w znacznym stopniu szkodliwe oddziaływanie na warstwę ozonową, którego nie dałoby się uniknąć w przypadku zastosowania wielu małych urządzeń elektrycznych.

Kolejną unikalną cechą Lusajl jest położona pod miastem sieć 24 km rur systemu oczyszczania. Ta wysoce zaawansowana i sprawna sieć pneumatycznych i próżniowych rur z łatwością usuwa z miasta wytwarzane przez ludność odpady.

Żeby ograniczyć ruch śmieciarek w gęsto zaludnionych obszarach, ta sieć oferuje nową, innowacyjną metodę usuwania nieczystości. Sieć rur prowadzi od budynków bezpośrednio do znajdujących się poza miastem zakładów utylizacji odpadów i recyklingu. „Dziennie pozwala to zaoszczędzić 70 ton nieczystości”, wyjaśnia Abdulrahman Al-Ishaq.

Gorące lata oraz suchy, nieprzyjazny klimat pustynny sprawiają, że woda jest niezwykle cennym zasobem. Tutaj nic nie może się zmarnować – nawet ścieki. Oczyszczalnie odbierają wytwarzane w Lusajl ścieki i wykorzystują je do obiegu w miejskim systemie klimatyzacji. W ten sposób nieczystości wracają do budynków w postaci chłodnego powietrza lub wody. Ścieki są także wykorzystywane do nawadniania otwartych przestrzeni zielonych miasta, jak również terenów otaczających metropolię.

PRZYGOTOWANIA

W 2009 r. pierwsze koparki rozpoczęły kształtowanie terenu pod inteligentne miasto XXI wieku. Prace, których ukończenie zaplanowano na 2019 r., trwają dzień i noc, by sprostać harmonogramowi. Każdego dnia na miejscu pojawia się 45 000 pracowników – to wspólne przedsięwzięcie wymagające planowania, niezawodnego sprzętu i dobrego zarządzania.

W projekcie dużą rolę odegrały również urządzenia Volvo – na niektórych etapach prac wykorzystywano równocześnie ponad 150 maszyn Volvo, niekiedy przez 24 godziny na dobę w systemie tryzmianowym.

„Jesteśmy jedną z setek firm zaangażowanych w projekt Lusajl, który wymaga sprawnego zarządzania”, mówi Hadi Kaii, właściciel maszyn i klient Volvo CE w EIB Qatar. „Na początku przedsięwzięcia korzystaliśmy z 32 maszyn, jednak teraz, gdy dotarliśmy do końcowych etapów, nieprzerwanie eksploatujemy od 22 do 23 jednostek. Obecnie realizujemy



Hadi Kaii na placu budowy



BUDUJEMY MIASTO OD PODSTAW

Plac budowy w Lusajl

szereg projektów w różnych częściach Kataru, jednak obszar Lusajl będzie wzorem dla przyszłych przedsięwzięć deweloperskich”.

Hadi Kaii i jego ekipa aktualnie pracują w samym sercu Lusajl, oczyszczając teren pod fundamenty budynków i podziemne tunele. Jednak rozkopywanie porowatego piaskowca nie jest łatwym zadaniem. Ściany łatwo się zawalają, dlatego koparki muszą być wyposażone w młoty zapobiegające ześlizgiwaniu się. Z kolei lokalizacja w pobliżu Zatoki Perskiej utrudnia budowę ze względu na nieustanne zalewanie otworów słoną wodą. Czynniki te są źródłem ryzyka na placu budowy, jednak największym wyzwaniem są nieznosne upały.

Latem temperatury przekraczają tu 50°C. Żeby umożliwić prowadzenie prac, wszystkie koparki muszą być wyposażone w klimatyzatory chroniące operatorów przed ryzykiem groźnych dla życia udarów podczas obsługi ciężkich maszyn. „Przy pracy w tym klimacie konieczne jest nawadnianie organizmu oraz regularne przerwy, aby zapobiec przemęczeniu”, wyjaśnia Hadi Kaii, który odpowiada za zgodność z procedurami bezpieczeństwa.

Lusajl będzie dla swoich mieszkańców nie tylko nowym miastem, ale i nowym sposobem myślenia oraz stylem życia. Żeby ograniczyć ruch prywatnymi pojazdami, dla ludności przewidziano lekką kolej, podziemne chodniki, a nawet sieć wodnych taksówek. Założeniem katarskiego projektu „Wizja 2030” jest połączenie nowoczesnego stylu życia z tradycją i kulturą.

„Tworząc zdrowsze i czystsze środowisko – miasto, w którym mieszkamy, pracujemy i bawimy się – chcemy zachęcić ludzi, by przemierzali Lusajl pieszo. Wyzwanie polega na przekonaniu ludzi do wspólnej zmiany stylu życia. Chcemy być prawdziwie zrównoważonym miastem – to cel, do którego dążymy i który chcemy realizować także w innych miejscach”, podsumowuje Abdulrahman Al-Ishaq. 🏗️

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit*, żeby obejrzeć wideoreportaż



Starszy architekt Abdulrahman Al-Ishaq

FAKTY O LUSAJL

250 000 nowych mieszkańców w 2020 r.

Projekt „Wizja 2030” obejmuje budowę całkowicie nowego miasta. Miasto Lusajl, uznawane za część północnego korytarza rozwojowego Ad-Dauha, ugości około 20% nowej populacji Kataru.

Roczna oszczędność rządu 200 000 ton emitowanego dwutlenku węgla

Lusajl otrzyma jeden z największych na świecie centralnych systemów klimatyzacji. Cztery rozmieszczone centralnie stacje wykorzystujące sieć obejmującą 175 km rur będą dostarczać chłodne powietrze oraz wodę do zlokalizowanych w centrum miasta budynków, co znacznie ograniczy korzystanie z mniejszych klimatyzatorów.

24 km rur odprowadzających nieczystości

Unikalną cechą Lusajl jest system automatycznego odprowadzania odpadów. Poprzez zaawansowaną i wysokowydajną sieć rur pneumatycznych odpady trafiają do zakładów utylizacji i recyklingu poza miastem. Każdego dnia w ten sposób przetwarzanych jest około 70 ton odpadów, które normalnie wymagałyby transportu drogowego.

240 maszyn Volvo

EC210B, SD110, EC250D, EC210B, EC300D, G970, EC220D, EC460B, EC290B, EC240B, EC350D, EC360D, A40D, L120F, L150F, L150G, L150E, HB22, HB24, HB29.

SIĘGAJĄC WYSOKO

Firma wyburzeniowa ma nadzieję, że nowa wysokiężna koparka Volvo CE podniesie poprzeczkę w dziedzinie standardów bezpieczeństwa

autor: Jason Strother / zdjęcia: Dylan Goldby



Doh Moon-gil, dyrektor naczelny i prezes Sungdo Construction, przygląda się fotografii jednego z najnowszych przedsięwzięć jego firmy. Na zdjęciu widnieje plac robót – zlokalizowany około 300 kilometrów na południe od jego biura w Seulu – gdzie jego ekipa wyburza rozległy 30-letni szpital przy użyciu koparki Volvo EC480E o superdużym zasięgu, którą rodzinna firma zakupiła na początku 2016 r.

„Są takie projekty, z którymi zwyczajna koparka po prostu sobie nie poradzi”, mówi Doh Moon-gil, po czym dodaje, że dzięki wykonanemu na zamówienie 3,4-metrowemu przedłużeniu standardowego wysięgnika koparki EC480EHR o długości 28 m, jego operatorzy będą mogli sprawniej wyburzyć 10-piętrowy budynek placówki medycznej.

„Do zakupu tej maszyny przekonała nas również doskonała obsługa posprzedażowa Volvo w Korei oraz doskonała reputacja firmy w branży wyburzeniowej”, wyjaśnia.

Założona w 1979 r. firma Sungdo jest wiodącym przedsiębiorstwem wyburzeniowym w Południowej Korei, plasującym się na 66. miejscu w ubiegłorocznym międzynarodowym rankingu najlepszych wykonawców przeprowadzonym przez jeden z magazynów. Firma uczestniczyła w najważniejszych projektach wyburzeniowych

w skali całego kraju, w tym w usuwaniu gruzu po zawałonym centrum handlowym Sampoong czy w rozbiórce autostrady Cheonggye. Doh Hyung-rok, reprezentujący drugie pokolenie w rodzinnej firmie, planuje ekspansję zagraniczną, chcąc wykorzystać doświadczenie Sungdo na rozwijającym się rynku wyburzeniowym Azji.

To pierwsza koparka EC480EHR w kraju. Doh Moon-gil zdradza, że argumentem za zakupem koparki były nie tylko nowe możliwości, jakie zaoferuje ona firmie Sungdo, ale również wyższe standardy bezpieczeństwa, które wniesie do krajowej branży wyburzeniowej.

Jak wyjaśnia 73-letni dyrektor, branża budowlana była w okresie powojennym „fundamentem” rozwoju gospodarczego Korei, dzięki któremu kraj pokonał drogę od jednego z najuboższych państw świata w latach 50. do jednego z najzamożniejszych obecnie. Jednak jego zdaniem koreańskie regulacje nie nadążają za globalnymi wzorcami.

Właśnie dlatego liczy, że wprowadzenie koparki EC480EHR na lokalny rynek zapoczątkuje nową erę bezpieczeństwa w miejscu pracy.

„Obecnie powszechną praktyką w branży jest podnoszenie zwykłej koparki na budynek i kopanie w dół, co zwiększa ryzyko

zawalenia” wyjaśnia Doh Moon-gil. „Maszyny wyburzeniowe o dużym zasięgu zapewniają większe bezpieczeństwo operatorom i pozostałym osobom na placu rozbiórki”.

BEZPIECZEŃSTWO

Koparka Volvo EC480E o dużym zasięgu została zaprojektowana z myślą o bezpieczeństwie. Zamontowana na stalowej ramie osłona przed spadającymi przedmiotami (ang. Falling Object Guard – FOG) oraz wzmocnione szyby chronią operatora przed uderzeniem przez odłamki, podczas gdy kamery na wysięgniku oraz z tyłu i na burtach zapewniają widoczność całego obszaru pracy.

W ciasnych, miejskich zakamarkach, gdzie ekipa Sungdo burzy pozostałości pomieszczeń szpitala Samsung Hospital w mieście Changwon, te cechy maszyny dają poczucie bezpieczeństwa.

Koparka EC480EHR góruje nad czterometrowym aluminiowym ogrodzeniem biegnącym wokół rozciągającego się na przestrzeni 18 000 m² placu rozbiórki, przerzucając sterty betonu i prętów zbrojeniowych. Kabina koparki z łatwością obraca się o 180°, podczas gdy maszyna zmienia kierunek, by ustąpić przejeżdżającym obok wozidłom, wywożącym około 400 ton gruzu dziennie.

Wyposażona w trzytonowe, zdolne do przeżuwania metalu i cementu nożyce, koparka Volvo zatrzymuje się, a z kabiny wychodzi Mun In-hwan. Ten 37-latek jest prawdopodobnie najbardziej doświadczonym operatorem maszyn dalekosiężnych w Korei Południowej. Jak przyznaje, jeszcze nigdy nie czuł się tak bezpiecznie w miejscu pracy, jak za sterami tej maszyny.

Jak sam zdradza, w swojej 14-letniej karierze operatora koparek „niejednokrotnie zaglądał śmierci w oczy”. Jako ojciec, chce mieć pewność, że po pracy wróci do domu, gdzie czekają na niego syn i córka.

„Praca bez koparki o dużym zasięgu byłaby bardzo niebezpieczna, ponieważ budynek jest niestabilny”, mówi Mun In-hwan.

Kim Gyeong-yong, kierownik placu rozbiórki Sungdo w Changwon, chwali koparkę EC480EHR nie tylko za jej bezpieczeństwo, ale również oszczędność czasu, jaką wniosła do prac wyburzeniowych. „Dzięki dużemu zasięgowi maszyny możemy w siedem dni ukończyć zadanie, które normalnie trwałoby 10 dni”, mówi.

Kim Gyeong-yong dodaje, że ze względu na sąsiedztwo placu robót z nowym, czynnym szpitalem Samsung Changwon Hospital, zminimalizowanie zapylenia stanowi priorytet. Również ten problem został rozwiązany przez koparkę EC480EHR, której system redukcji zapylenia spryskuje wyburzane powierzchnie mgiełką z czterech dysz zamontowanych pod wysięgnikiem.

W przeszłości firma Sungdo Construction niejednokrotnie wyznaczała nowe standardy w dziedzinie wyburzania, zaś jej założyciel, Doh Moon-gil, ma nadzieję osiągnąć podobny efekt również w przypadku maszyn o dużym zasięgu. Ma on świadomość, że podniesienie jakości i bezpieczeństwa prac rozbiórkowych w jego kraju nie będzie łatwe. Jednak jako przewodniczący komitetu ds. polityki budowlanej koreańskiego stowarzyszenia specjalistycznych wykonawców, Doh Moon-gil wkłada olbrzymi wysiłek w usprawnianie standardów branżowych.

„Promuję wdrażanie nowych regulacji w zakresie bezpieczeństwa”, mówi. „Ich przyjęcie pociągnie za sobą wzrost popytu na maszyny wyburzeniowe o większym zasięgu”.

MASZINY WYBURZENIOWE O DUŻYM ZASIĘGU ZAPEWNIĄJĄ WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO OPERATOROM

TO PIERWSZA KOPARKA EC480EHR W KRAJU



Operator koparki EC480EHR Mun In-hwan (z lewej) i kierownik placu rozbiórki Kim Gyeong-yong



Zarząd Sungdo Construction od lewej do prawej: Dyrektor naczelny i prezes Doh Moon-Gil, dyrektor zarządzający Doh Hyung-rok, dyrektor Min Young-suk

CHAOS KONTROLOWANY

Teksańska firma stawia na maszyny Volvo,
by podnieść swoją produktywność

autor: Carol Cassidy / zdjęcia: Kevin Brown



Lloyd Nabors jest miłośnikiem demolki. Już jako młody chłopiec marzył o założeniu własnej firmy wyburzeniowej. Jego ojciec zajmował się rozbiórkami, a młody Lloyd pomagał, zbierając pierwsze szlify już w wieku ośmiu lat. Jednak jego celem była własna działalność.

Lloyd Nabors opowiada nam swoją historię: „Oświadczyłem: «tato, chcę sam poprowadzić maszynę». Odpowiedział mi: «dobrze, kiedy skończysz 10 lat, pozwolę ci wyburzyć swój pierwszy dom». Jak powiedział, tak uczynił. W wieku 10 lat zasiadłem za sterami ładowarki i po raz pierwszy w życiu wyburzyłem budynek. Od razu to pokochałem”.

Lata później Lloyd Nabors jest dyrektorem firmy Lloyd D. Nabors Demolition LLC z siedzibą w Hutchins w stanie Teksas na południe od Dallas. W swojej działalności realizował przedsięwzięcia na obszarze Teksasu, a także w sąsiednich stanach, w tym w Luizjanie, Arkansas oraz Oklahomie. Lloyd Nabors ma wciąż bardzo bezpośrednie podejście do swoich maszyn.

„Mogę sterować każdą sztuką sprzętu, jaką posiadamy. W naszej flocie nie ma takiej maszyny, której nie potrafiłbym obsługiwać”, mówi.

John Satterwhite jest wiceprezesem firmy Nabors. Jak mówi, „ludzie lubią pracować dla Lloyda. Jest operatorem z krwi i kości. Jeśli wyburzamy most o trzeciej nad ranem, jest bardzo prawdopodobne, że spotkasz tam Lloyda, wywożącego gruz za pomocą ładowarki kołowej”.

LOJALNOŚĆ

Lloyd Nabors wyjaśnia, że kiedyś był lojalny wobec marki, na której zaczynał swoją przygodę jako mały chłopiec. Po raz pierwszy zainwestował w sprzęt budowlany Volvo po rozmowie z przyjacielem z branży wydobywczej.

„Powiedział: «Musisz wypróbować Volvo. To solidne maszyny». Wychwalał ich oszczędne zużycie paliwa.

Odpowiedziałem: «W takim razie dam im szansę».

W rezultacie zakupiliśmy pierwszy egzemplarz”.

Było to około 12 lat temu. „Jesteśmy bardzo zadowoleni z naszego sprzętu Volvo oraz serwisu tutaj w Dallas. Obsługa jest wspaniała i wszystko świetnie się układa”, mówi Lloyd Nabors.

Dziś w jego flocie znajduje się prawie 20 koparek Volvo, w tym model Volvo EC460 o dużym zasięgu. Jarred Walker, przedstawiciel handlowy dealera sprzętu, firmy Romco, zarekomendował koparkę o dużym zasięgu jako odpowiedź na potrzeby firmy Lloyda Naborsa. Jak wyjaśnia, Lloyd Nabors był pionierem.

„Jako pierwszy w całym stanie Teksas zakupił koparkę o dużym zasięgu”, mówi. Ważnym atutem maszyny okazała się duża elastyczność. Dzięki modułowemu systemowi złączy wydłużone ramie można w razie potrzeby zastąpić wysięgnikiem do kopania.

„Cały proces trwa około 45 minut i wymaga zaangażowania tylko jednej osoby”, kontynuuje. „To ogromna różnica, ponieważ wcześniej zdjęcie długiego ramienia trwało aż dwa dni. Wszelkoność tej maszyny jest niesamowita. Jej koszt zwrócił się po wielokroć. Dzięki niej firma jest w stanie podjąć się zadań, których wcześniej nie byłaby w stanie wykonać”.

Kierownictwo firmy Nabors Demolition blisko współpracowało z Jarredem Walkerem oraz Philem Riddle'em, regionalnym dyrektorem finansowym Volvo Financial Services. Bazując na odpowiedzialności i dobrej obsłudze, Phil Riddle zdołał zbudować z Lloydem Naborem trwałe relacje profesjonalne. Potrzeby firmy ewoluowały wraz z rozwojem działalności od skromnych początków w garażu Lloyda Naborsa aż po liczącą 75 osób ekipę.

Phil Riddle dokłada starań, by być „zaufanym doradcą” wspierającym klientów w podejmowaniu decyzji uwzględniających wszystkie zmienne. A dzięki otwartym rozmowom mógł przeanalizować potrzeby rozwijającego się przedsiębiorstwa Lloyda Naborsa i przygotować umowę spełniającą, a nawet przekraczającą jego oczekiwania.



Lloyd Nabors jest właścicielem floty blisko 20 koparek Volvo

„Tego typu decyzje są niezwykle ważne dla każdej firmy i często wiążą się z wydatkami rzędu setek tysięcy, a nawet milionów dolarów. Chcemy, by klienci byli zadowoleni z podjęcia mądrej decyzji. Pracujemy na ich zaufanie oraz dalszą współpracę”.

Firma Lloyda Naborsa zdecydowała się na opcję dzierżawy z możliwością wykupu w określonym terminie. Przedsiębiorstwo korzysta z maszyny, a po zakończeniu umowy dzierżawy będzie mogło ją zakupić. Cena zakupu została ustalona w ramach umowy wstępnej, dzięki czemu klient może zaplanować inwestycję.

BEZPIECZNA ODLEGŁOŚĆ

Lloyd Nabors ceni swoją koparkę o dużym zasięgu nie tylko za jej elastyczność, ale również bezpieczeństwo. „Nasza koparka o dużym zasięgu sprawdza się w przypadku obiektów sześć- czy siedmiopiętrowych. Operator zachowuje wówczas bezpieczną odległość. Możemy osiągnąć wyższych partii budynku, trzymając się z dala od spadających fragmentów”, wyjaśnia Lloyd Nabors.

Ramię o dużym zasięgu może zostać wyposażone w nożyce lub młot. Daje to operatorom kontrolę nad przebiegiem prac. „Sięgamy wysoko i przecinamy kolumny. Możemy je rozebrać w bardzo profesjonalny sposób”, mówi Lloyd Nabors. „Wcześniej używaliśmy kuli do burzenia, jednak takie rozwiązanie nie pozwalało na zachowanie odpowiedniej kontroli. Przewracane elementy upadały zupełnie losowo. Teraz mamy znacznie większą kontrolę nad przebiegiem rozbiórki”.

John Satterwhite potwierdza kluczowe znaczenie bezpieczeństwa i profesjonalizmu. „W Teksasie prowadzenie prac wyburzeniowych nie wymaga posiadania licencji. Z tego powodu niekiedy można natrafić na grupę kowbojów, którzy do rozbiórki bloku mieszkalnego zabierają się z pick-upem i młotem wyburzeniowym”, wyjaśnia. „Nasza praca polega na wyburzaniu budynków i musimy mieć pewność, że robimy to w sposób bezpieczny. Chcemy, żeby każdy wracał do domu w jednym kawałku”.



Lloyd Nabors

Cytując opis oferty wyburzeniowej Volvo CE, która obejmuje osłony zabezpieczające nad przednią częścią kabiny, John Satterwhite mówi: „Element ten chroni maszynę i, co ważniejsze, zabezpiecza osobę siedzącą za sterami. Gdy ze ściany odpada pręt zbrojeniowy, nie wiadomo, czy runie w lewo, w prawo, czy prosto. Te osłony są wspaniałym rozwiązaniem”.

Wyburzanie budynków wiąże się z wieloma wyzwaniem, z których laicy mogą nie zdawać sobie sprawy. Lloyd Nabors wykorzystuje kamery zamontowane na dronach, by analizować każdy plac rozbiórki. Jak mówi John Satterwhite, komplikacje mogą przybrać różną postać.

„Nigdy nie wiadomo, jak zachowa się budynek, w szczególności, jeśli jest stary, uległ pożarowi lub jego konstrukcję naruszyło tornado. Pracujemy ze świadomością, że wszystko może się wydarzyć”.

Zdaniem Johna Satterwhite'a faktycznym produktem firmy jest potencjał, choć trudno wyjaśnić to młodzieży. „Wykonawca ma łatwiej, gdyż może wskazać palcem budynek i powiedzieć: «twój tata to wybudował». My pokazujemy naszym dzieciom puste miejsca i mówimy: «tata to zrobił»”.

John Satterwhite opisuje otwartą przestrzeń, na której firma Nabors niedawno wyburzyła stadion futbolowy. „Lubię patrzeć na czysty, porośnięty trawą teren, który po sobie zostawiamy. Jesteśmy dumni z naszej pracy. W takich miejscach ktoś inny może stworzyć coś wielkiego. Tworzymy przestrzenie, na których inni mogą realizować swój potencjał”, podsumowuje.

Odwiedź stronę Spirit lub pobierz aplikację Spirit, żeby obejrzeć wideoreportaż



Jarred Walker (w środku) z firmy Romco Equipment na placu rozbiórki z Lloydem Naborem (z lewej) i Johnem Satterwhite'em

Chroń swoje inwestycje



Twoja działalność wymaga stałej ochrony, by mogła się rozwijać. Nasi eksperci ds. ubezpieczeń wiedzą, czego potrzebujesz. Oferujemy szereg usług ubezpieczeniowych, które sprostają Twoim wymaganiom. W razie nagłej potrzeby wystarczy jeden telefon, by w mgnieniu oka otrzymać pełne wsparcie. Zamów dla swojej firmy najwyższej klasy ochronę przed ryzykiem finansowym. Odkryj nasze usługi ubezpieczeniowe oraz pełną ofertę Volvo na stronie www.volvoce.com.

Usługi mogą się różnić lub być niedostępne na poszczególnych rynkach.

Volvo Financial Services



SPEŁNIANIE MARZEŃ

Inżynier Volvo CE wybiega myślami w przyszłość

autor: Brian O'Sullivan

Mało kto w swojej karierze zdobywa wymarzoną posadę już za pierwszym podejściem. Jednak inżynier ds. systemów sterowania Albin Nilsson złowił jedną z najbardziej intrygujących posad w branży sprzętu budowlanego. Mając w kieszeni dyplom inżyniera jednej z najstarszych uczelni w Szwecji, ten 31-latek został zatrudniony do pracy przy projekcie elektrycznego placu robót Volvo CE.

Podczas gdy większość jego rówieśników musi się stosować do ograniczeń w wykonywanej pracy, Albin Nilsson jest zachęcany do eksperymentowania, kreatywnego myślenia i szukania usprawnień.

„To wymarzona praca”, śmieje się. „Nie potrafię sobie wyobrazić większej swobody – ta praca jest pionierska w skali Volvo CE oraz całej branży. Jestem niezwykle zmotywowany →



Albin Nilsson przed prototypowym autonomicznym zasilanym akumulatorowo wozidłem Volvo CE

czekającymi mnie wyzwaniem, jak również możliwością uczenia się od wspaniałych zespołów pełnych naprawdę innowacyjnych umysłów”.

Celem projektu elektrycznego placu robót jest elektryfikacja jednego z etapów przewozu w kamieniołomie – od wydobycia, przez kruszenie wstępne, po transport i kruszenie wtórne. Przedsięwzięcie dąży nie tylko do ograniczenia emisji CO₂, oddziaływania na środowisko, kosztu przewozu tony materiału i łącznych wydatków związanych z posiadaniem, ale też podniesienia produktywności.

„To projekt badawczy, dlatego wszystkie wysiłki są ukierunkowane na analizowanie metod pracy i szukanie usprawnień”, mówi Albin Nilsson. „Tutaj liczy się docieklivość i chęć poznawania metod pracy. Nawet kiedy udaje się nam opracować nowe rozwiązanie, musimy je zmierzyć, porównać, przeliczyć i skorygować, ponieważ zawsze może być jeszcze lepiej”.

Początkowo droga Albina Nilssona zbiegła się z Volvo w ramach jego pracy dyplomowej, a rok temu Volvo CE zaoferowało mu zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin.

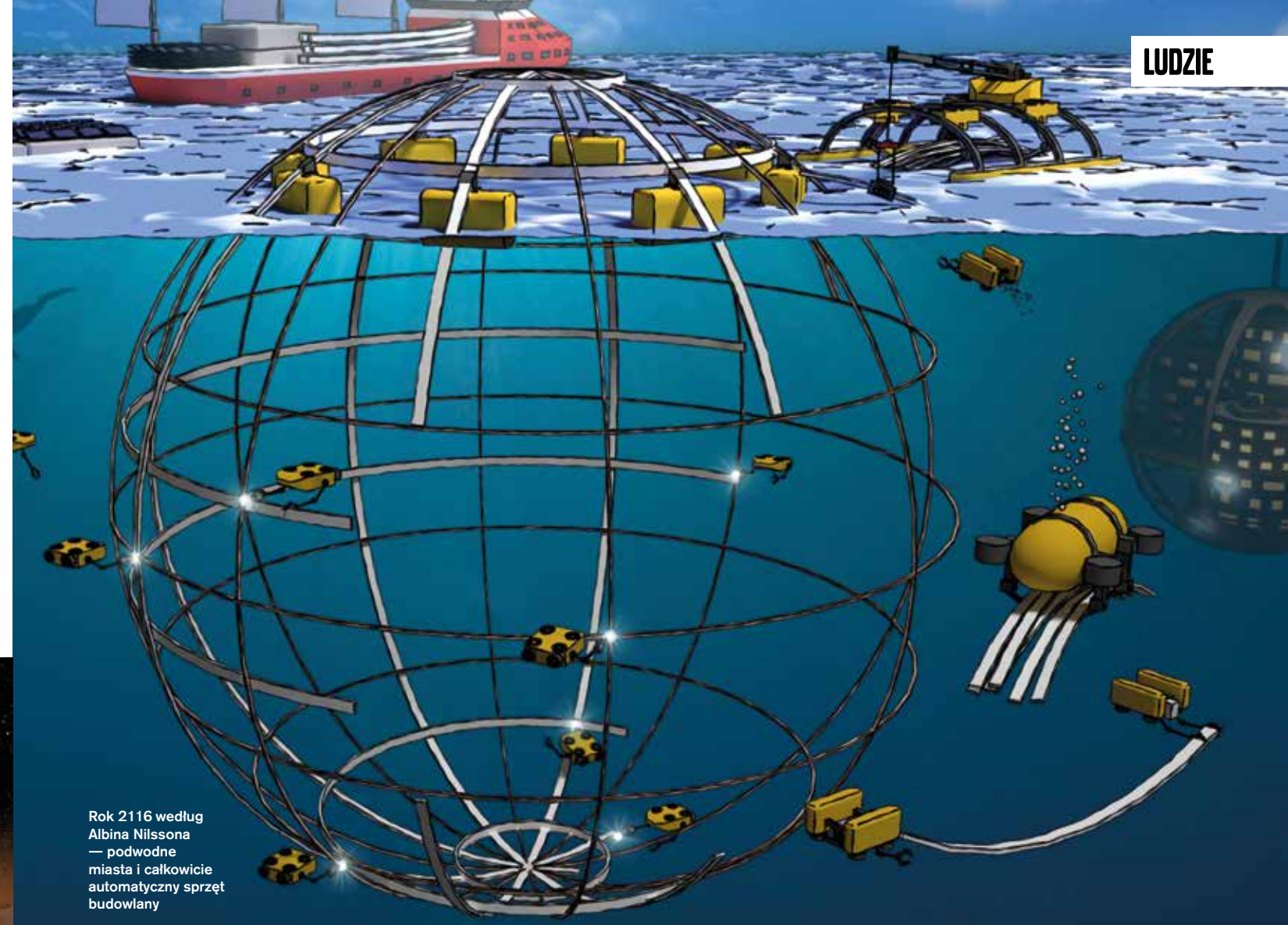
JESTEŚMY DOPIERO NA POCZĄTKU DROGI

Chociaż wcześniej nie miał okazji pracować przy żadnej z obecnych serii maszyn Volvo, dziś pomaga rozwijać eksperymentalne wozidło nr 2 znane pod kryptonimem HX2, będące ulepszoną wersją autonomicznego, zasilanego akumulatorowo wozidła HX1, dumnie prezentowanego na ubiegłorocznym Xploration Forum.

„Jestem najmłodszym pracownikiem zespołu”, mówi. „Czasem jest to zaletą, ponieważ moje pomysły nie są skrępowane doświadczeniem. Jednak przekonałem się, że świeże pomysły nie są domeną wyłącznie ludzi młodych – jeden z członków naszej ekipy, z bagażem prawie 30 lat doświadczenia, jest najbardziej innowacyjną osobą, jaką spotkałem!”.

Domeną jego pracy jest bujanie w obłokach i wybieganie myślami o 10 lat naprzód, zaś niedawno udało mu się wygrać zorganizowany przez Volvo CE/LEGO® konkurs na wizję sprzętu budowlanego z odległej o 100 lat przyszłości. Ten nieprzeciętny artysta, miłośnik rowerów i korepetytor matematyki nauczył się tworzyć niesamowite trójwymiarowe grafiki w otwartym oprogramowaniu graficznym.

Życie na Marsie w 2116 r. według Albina Nilssona — prace wydobywcze z wykorzystaniem wyspecjalizowanych zrobotyzowanych maszyn



Rok 2116 według Albina Nilssona — podwodne miasto i całkowicie automatyczny sprzęt budowlany

„Lubię za pomocą prostych słów tłumaczyć skomplikowane zagadnienia”, wyjaśnia. „Poproszono mnie o przygotowanie grafik przedstawiających funkcjonowanie elektrycznego placu robót. Dzięki temu nabrałem pewności siebie i zgłosiłem swoją pracę do konkursu na wizję sprzętu budowlanego w roku 2116”.

DOBRA ROBOTA

Rezultaty są innowacyjne. W jego wizji ludzkość przyszłego stulecia mieszka na Marsie oraz pod powierzchnią oceanu. Zważywszy, czym zajmuje się na co dzień, nikogo nie powinno dziwić, że wszystkie maszyny w jego wyobrażeniu są zasilane czystą energią elektryczną i działają w większości autonomicznie. Urządzenia powstają w drukarkach 3D z wykorzystaniem zaawansowanych materiałów i są wyspecjalizowane w wykonywaniu konkretnych zadań, w przeciwieństwie do dzisiejszych, wszechstronnych maszyn. Zaskakuje natomiast pomysł, że to właśnie podbój kosmosu jest zdaniem Albina Nilssona najbardziej realną przyszłością.

„Inne planety i asteroidy są bogate w minerały, a wydobycie tych zasobów mogłoby być ekonomicznie opłacalne”, mówi. „Natomiast trudniej jest uzasadnić mieszkanie pod

powierzchnią oceanu. To raczej kwestia nowego trybu życia, jednak jeśli ludzkość wystarczająco mocno tego zapagnie, z łatwością dopnie swego w przeciągu niecałego stulecia”.

Niektóre z trójwymiarowych grafik Albina Nilssona są niesamowicie realistyczne, jednak w swojej pracy konkursowej zastosował bardziej kreskówkowe podejście.

„Chciałem, żeby wyglądała ciekawie – nie przesadnie poważnie czy przytłaczająco – i przyciągała komiksowym wyglądem”, mówi. „Moim zamiarem było zaprezentowanie pewnej fantazji, a nie przekonywanie ludzi, że moja wizja wkrótce się spełni”.

Mając na swoim koncie wygrany konkurs, uznanie współpracowników oraz najciekawszą pracę w całej branży, Albin Nilsson w pełni realizuje swój potencjał.

„Co ciekawe, te szalone pomysły mogą się sprawdzić, jeśli tylko włożymy w nie wystarczająco dużo czasu i pracy badawczej”, mówi. „Nasze pomysły pomagają rozwijać branżę, nawet jeśli aktualna moc obliczeniowa czy dostępne materiały nie wystarczają, by

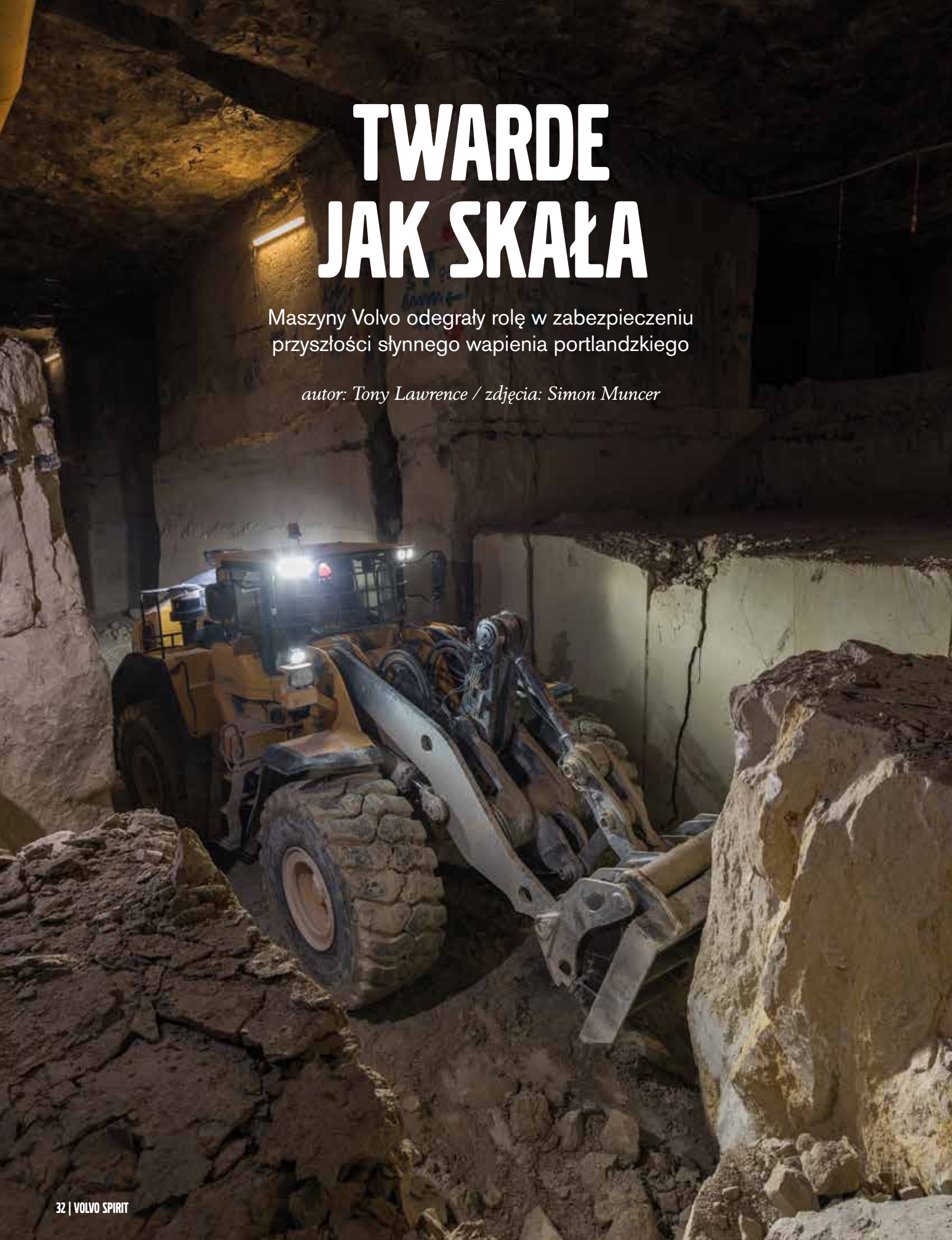
je zrealizować. Jesteśmy dopiero na początku tej drogi, a z czasem nowe technologie na pewno nas dogonią. Należę do zespołu, który dąży do czystszej, bezpieczniejszej i bardziej produktywnej przyszłości branży – to naprawdę coś wyjątkowego”.

NOWE TECHNOLOGIE NA PEWNO NAS DOGONIĄ

TWARDE JAK SKAŁA

Maszyny Volvo odegrały rolę w zabezpieczeniu przyszłości słynnego wapienia portlandzkiego

autor: Tony Lawrence / zdjęcia: Simon Muncer



Operator Wayne Flew



Dyrektor kopalni Mark Godden

Londyn i angielska wyspa Portland z pozoru nie mają ze sobą wiele wspólnego. Populacja Londynu liczy ponad osiem milionów ludzi, podczas gdy przylegająca do południowego wybrzeża Anglii wyspa Portland jest domem dla zaledwie 13 000 osób. Londyn zajmuje powierzchnię 1583 kilometrów kwadratowych. Portland ma 6 km długości i 2,7 km szerokości. Londyn przyciąga około 15 milionów turystów rocznie. Wyspie Portland daleko do takich wyników.

Jednak kto spośród odwiedzających Londyn wie, że słynne zabytki jak Buckingham Palace, Katedra św. Pawła, Muzeum Brytyjskie czy kościół St Martin-in-the-Fields powstały z pięknego białego kamienia wydobywanego na jurajskim wybrzeżu Anglii?

Londyn zawdzięcza wyspie Portland dużą część swojej kulturowej świetności. Na sąsiadującej z miejscowością Weymouth i połączonej z resztą kraju za pomocą zaledwie jednej drogi wyspie Portland tradycja wydobycia kamienia sięga czasów rzymskich. Słynący z wytrzymałości i piękna kamień był sprowadzany do stolicy już w XIV wieku, a jego odkrywkowe wydobycie na dużą skalę trwa od trzech stuleci.

Jednak od tamtych czasów wiele się zmieniło. Nie ma już Rzymian zmuszających do niewolniczej pracy z kilofem w rękę. Zniknęły też głośnie eksplozje i chmury pyłu, które towarzyszyły wydobyciu jeszcze kilka lat temu.

DOSTOSUJ SIĘ ALBO ODEJDŹ

Dziś liczą się przede wszystkim dobrze znane w Volvo wartości – jakość, bezpieczeństwo i ochrona środowiska. Prace odkrywkowe to już przeszłość. Obecnie najlepszą metodą produkcji wapienia portlandzkiego jest zejście pod ziemię i wydobycie kamienia za pomocą sterowanych komputerowo urządzeń, maszyn tnących z diamentowymi ostrzami oraz pary wykonanych na zamówienie ładowarek kołowych Volvo.

Mark Godden, dyrektor kopalni Albion Stone PLC, wyjaśnia: „Ostatnimi czasy pozyskanie zezwolenia na otwarcie nowej kopalni odkrywkowej stało się praktycznie niemożliwe ze względu na nieuniknioną szkodliwość dla środowiska, jaka wiąże się z tego typu pracami wydobywczymi. Porzucone kamieniołomy już teraz szpecą krajobraz wyspy Portland, stając się domem dla rzadkich gatunków fauny i flory”.

Założone w 1927 r. przedsiębiorstwo Albion Stone zrozumiało, że musi iść z duchem czasu. „Żeby przetrwać, musieliśmy przyjąć całkowicie nową strategię”, mówi Mark Godden. „Przekaz był jasny – dostosuj się albo odejdz. Tak więc w 2002 r. zaczęliśmy się interesować możliwością wydobycia podziemnego zamiast odkrywkowego”.

Zanim firma Albion Stone – zatrudniająca dziś około 70 osób w swoich kopalniach i zakładzie obróbki kamienia – otworzyła próbną kopalnię w celu sprawdzenia opłacalności przedsięwzięcia, Mark Godden wraz ze swoimi współpracownikami odwiedzili wiele podobnych obiektów na terenie Europy. Pomysł okazał się obiecujący. W 2008 r. otwarto kopalnię Jordans, która od tamtego czasu została powiększona. W ciągu kilku lat przedsiębiorstwo Albion Stone w całości przeszło na zaawansowane technologicznie górnictwo i dziś posiada dwie kopalnie, a dodatkowo otwiera trzecią.

Ostatni etap tego udanego przedsięwzięcia rozpoczął się dwa lata temu, kiedy to firma otrzymała pierwszy z dwóch egzemplarzy nowej, wykonanej na zamówienie 25-tonowej ładowarki kołowej L150H. Druga maszyna trafiła do przedsiębiorstwa rok później. →



Mike Tizard z Albion Stone podczas cięcia kamienia



Andrew Dunbar z Albion Stone wykańcza powierzchnię kamienia



Gotowy produkt czeka na wysyłkę

„W skrócie: wycięliśmy poziome tunele w ścianach naszych starych kamieniołomów, a następnie utworzyliśmy sale za pomocą podpór i osadzonych w sufitach żerdzi kotwicznych. Rozcinamy powierzchnię skały i umieszczamy w niej napełniane wodą maty, które pomagają oddzielać kamień”, wyjaśnia Mark Godden.

„Na tym etapie do akcji wkraczają maszyny Volvo, które – wyposażone w wykonane na zamówienie, długie na 1500 mm widły do bloków – wydobywają nawet 14-tonowe kostki. Te następnie trafiają do naszego zakładu, gdzie są przycinane i obrabiane przez kamieniarzy przetwarzających je na produkty okładzinowe, ścienne, podłogowe i brukarskie”.

SOLIDNE ATUTY

Początkowo firma Albion Stone wykorzystywała do prac zwykły wózek widłowy, a następnie ładowarki teleskopowe. „Maszyny te nie były wystarczająco trwałe. Potrzebowaliśmy naprawę wydajnego i solidnie wykonanego sprzętu”, mówi

Mark Godden. „Był też jeden haczyk – maszyny musiały się mieścić w naszej kopalni”.

Mark Godden zwrócił się do Volvo CE. Zaimponowała mu moc ładowarki kołowej L150G, ale niestety maszyna była zbyt duża. „Udało mi się jednak znaleźć specjalistyczną firmę ze Szwecji, która zaoferowała skrócenie rury wydechowej i obniżenie kabiny o ok. 350 mm. We wprowadzeniu tych modyfikacji pomogło nam Volvo”.

Regionalny dyrektor handlowy Volvo CE Neil Cooper tak opisuje przedsięwzięcie: „To był wyjątkowy projekt. Mark Godden dysponuje bardzo rozległą wiedzą. Nasze zespoły techniczne odwiedziły wyspę Portland, żeby sprawdzić wszystkie pomiary i obliczenia nośności, a następnie skontaktowaliśmy się z podwykonawcami – dziś jednymi z naszych preferowanych dostawców – w celu wprowadzenia wszystkich zmian i ponownego atestowania konstrukcji kabiny”.

Pierwsza zmodyfikowana maszyna Volvo szybko potwierdziła swoją wyjątkową moc i właściwości trakcyjne, oferując przy tym wysoki moment odpajania za sprawą

opatentowanego układu torque parallel (TP). „To przekonało nas do zakupu drugiego egzemplarza, a następnie pary 5,5-tonowych koparek Volvo. Są fantastyczne, wyjątkowo sprawne, a jakość ich wykonania jest doskonała”, mówi Mark Godden. „Pierwsza ładowarka była w pewnym sensie zakupem w ciemno, jednak gdy tylko maszyna ruszyła do pracy, wiedzieliśmy, że podjęliśmy właściwą decyzję”.

UNIWERSALNOŚĆ

Po wydobywaniu skalnych bloków ładowarki L150H wywożą je z kopalni do sortowania i cięcia. Następnie maszyny ładują kamienie na przyczepy zmierzające do warsztatów obróbki. Jeśli plan pracy na to pozwala, maszyny są również wykorzystywane do usuwania odłamków skał za pomocą łyżki o pojemności 3,8 m³. „Są jak szwajcarski scyzoryk”, mówi Mark Godden.

Żeby zagwarantować taką uniwersalność, maszyny zostały wyposażone w opcjonalne amortyzatory wysięgnika od Volvo CE, jak również hydrauliczne szybkozłącze, które skraca czas potrzebny na wymianę osprzętu. Dodatkowe zabezpieczenia na potrzeby pracy pod ziemią obejmują system gaśniczy,

dwubiegunowy izolator akumulatora oraz zawór Chalwyn spełniający wymogi w zakresie emisji spalin w kopalniach. Maszyny, objęte srebrnymi pakietami wsparcia klienta Volvo CE, wykorzystują również przeciwwagi ułatwiające przewóz najcięższych ładunków, a także dodatkowe lampy robocze w technologii LED.

„Bardzo się cieszę, że firma postawiła na te maszyny”, dodaje operator Wayne Flew. „Pracuję w branży od wielu lat i uważam, że te maszyny są najlepszym wyborem do wykonywania tego typu zadań”.

Nowe metody pracy Albion Stone spotkały się z powszechną aprobatą lokalnej społeczności, a w szczególności członków klubu krykietowego, których boisko znajduje się bezpośrednio nad kopalnią Jordans. „Boisko leży 16 metrów nad sufitem kopalni”, śmieje się Mark Godden. „Drużyny przyjezdne nie mają pojęcia, że pracujemy pod ich stopami”.

Załoga firmy jest dumna ze swojej pracy. W ubiegłym roku pracownicy udali się na wycieczkę do Londynu, gdzie oprócz zwiedzania mieli okazję zobaczyć, jak prezentują się ich gotowe produkty. Jak się okazuje, Londyn i wyspa Portland jednak mają ze sobą wiele wspólnego. ☞

JAKOŚĆ WYKONANIA JEST DOSKONAŁA



Zdobywcy nagród — dyrektorzy Liberty Industrial Simon Gill (z lewej) i Clinton Dick (z prawej) z Patrickiem Frye'em z firmy CARDEM (w środku)



Simulator Volvo cieszy się dużym zainteresowaniem

PRESTIŻOWE WYDARZENIE

Volvo CE było sponsorem Globalnego Szczytu Branży Wyburzeniowej w Miami

autor: Katherine Brook

Zorganizowany niedawno Globalny Szczyt Branży Wyburzeniowej w Miami przyciągnął setki czołowych przedstawicieli sektora. A ponieważ głównym sponsorem wydarzenia było Volvo CE, goście mieli możliwość uczestniczenia w szeregu edukacyjnych i inspirujących konferencji, a także dzielenia się dobrymi praktykami i nawiązywania kontaktów.

„Szczyt był wyjątkowo ciekawą i wartościową imprezą”, mówi Walter Reeves, krajowy dyrektor sprzedaży w Volvo CE na Amerykę. „Wspaniale było zobaczyć tak szerokie grono przedstawicieli branży wyburzeniowej – od nowicjuszy po ekspertów – we wszystkich przedziałach wiekowych i z najróżniejszych części świata”. Zorganizowany w Miami szczyt, którego poprzednia edycja odbyła się w Amsterdamie w Holandii, przyciągnął wielu Amerykanów, którzy dołączyli do jak zawsze liczego grona Europejczyków.

NAGRODA

Kulminacją imprezy była wyczekiwana z niecierpliwością ceremonia rozdania nagród przyznawanych czołowym przedstawicielom branży za ich wyjątkowe osiągnięcia. „Volvo CE buduje sukces na dokonaniach swoich klientów, dlatego obecność tak wielu użytkowników naszych maszyn – chociażby firmy Priestly Demolition – wśród nominowanych do nagród podczas Globalnego Szczytu Branży Wyburzeniowej był niezwykle inspirujący”, dodaje Walter Reeves. „Jednak pośród tych wszystkich wspaniałych



Steve Ducker z KHL (z lewej) i William Sinclair z Safedem Co podczas odbioru nagród

firm jedna zasłużyła na wyjątkowe wyróżnienie”.

Firma Liberty Industrial, wiodący dostawca usług wyburzeniowych i od 6 lat klient Volvo CE, zdobyła nagrodę w kategorii „Kontrakt roku o wartości poniżej 1 mln USD” za swój wkład w demontaż mostu na rzece Duck. Nagroda jest wyrazem uznania za udział w ważnych i trudnych projektach wyburzeniowych, które wymagają innowacyjnego podejścia, a wspomniany projekt bez wątpienia był olbrzymim wyzwaniem.

W ramach przedsięwzięcia firma Liberty Industrial zdemontowała 70-metrowy most z rurociągami nad australijską rzeką Duck przy terminalu paliwowym Clyde należącym do przedsiębiorstwa Viva Energy. Most wymagał podniesienia na barękę i przetransportowania do terminalu Wharf za pomocą szeregu mobilnych dźwigów. „Drobiazgowo plany i precyzja wykonania miały kluczowe znaczenie dla powodzenia tego projektu”, mówi Clinton Dick, dyrektor Liberty Industrial. Dostęp do mostu za pomocą barki i

holowników zależał od warunków pływowych na rzece Duck, co oznaczało, że rozbiórka mostu była możliwa tylko w ograniczonym oknie czasowym.

„To zaszczyt widzieć firmę Liberty Industrial odbierającą zasłużoną nagrodę”, dodaje Walter Reeves.

ODDANIE

Nie po raz pierwszy firma Liberty Industrial odbierała wyrazy uznania za swoją ciężką pracę i swoje oddanie dla branży wyburzeniowej – przedsiębiorstwo było nagradzane również podczas szczytów w latach 2014 i 2015.

„Zdobycie nagrody i nominacja do dwóch kolejnych podczas Globalnego Szczytu Branży Wyburzeniowej 2016 było największym zaszczytem, jakiego mogliśmy dostąpić. Ogromnie cieszy nas to, że nagroda trafia w nasze ręce po raz trzeci z rzędu”, dodaje Clinton Dick.

Kolejny Globalny Szczyt Branży Wyburzeniowej odbędzie się w Londynie w Anglii, a ponieważ branża wyburzeniowa ma się doskonale, Volvo CE przewiduje, że następna edycja wydarzenia będzie jeszcze lepsza. „Naszym celem jest służyć wykonawcom z branży wyburzeniowej, dlatego będziemy dalej wykorzystywać wydarzenia pokroju Globalnego Szczytu Branży Wyburzeniowej, by omawiać, rozwijać i promować nasze innowacyjne rozwiązania usprawniające działalność w tym sektorze”, podsumowuje David Arnoldsson, dyrektor Volvo CE ds. wspierania globalnej sprzedaży w sektorze wyburzeniowym. 🇺🇸

NISKOEMISYJNA PRZYSZŁOŚĆ

Niskoemisyjne budownictwo redukuje koszty i podnosi wydajność

autor: Nigel Griffiths

Opócz obniżania emisji gazów cieplarnianych (GHG) i wspierania działań na rzecz klimatu, redukcja śladu węglowego w budownictwie może zaowocować oszczędnościami oraz zwiększoną wydajnością.

Takie przesłanie wyłoniło się podczas niedawnego seminarium pt. „Redukowanie śladu węglowego w budownictwie infrastrukturalnym”, zorganizowanego w Birmingham w Wielkiej Brytanii przez zespół występującego pod egidą Volvo CE Wyzwania Klimatycznego dla Budownictwa (CCC, ang. Construction Climate Challenge).

Prelegenci reprezentujący największe projekty infrastrukturalne w Europie, m.in. linie kolejowe Crossrail i High Speed Rail (HS2) bądź kanał Thames Tideway, dzielili się swoją wiedzą na temat finansowych i wydajnościowych korzyści płynących z redukcji emisji GHG oraz śladu węglowego.

„Skupiając swoje działania na obniżaniu śladu węglowego, oszczędzasz na kosztach”, mówi Mike Putnam, dyrektor naczelny i prezes Skanska oraz przewodniczący rady rządu brytyjskiego ds. ekologicznego budownictwa.

EKOLOGICZNE MYŚLENIE

Głównym tematem rozmów były techniki i narzędzia redukowania śladu węglowego projektów infrastrukturalnych oraz promowania zrównoważonego i niskoemisyjnego podejścia w obrębie łańcucha wartości.

Kluczowym zagadnieniem w tej dziedzinie okazała się potrzeba wzmożonej współpracy w branży w celu osiągnięcia docelowej redukcji emisji zanieczyszczeń. „Najważniejsza jest współpraca przez wielkie W”, powiedział Chris Newsome, prezes GCB Infrastructure Working Group i dyrektor wykonawczy Anglian Water.

„Potrzebne jest przywództwo, wczesne działanie, współpraca na poziomie projektu, programu i branży – w obrębie wszystkich firm i klastrów. Wierzę, że brytyjski i globalny sektor infrastruktury czeka świetlana przyszłość. Musimy jednak sprawić, by ta przyszłość była równocześnie niskoemisyjna”, podkreślił.

Przewodniczący seminarium, dr Paul Toyne, ekspert w dziedzinie zrównoważonego rozwoju i londyński komisarz ds. zrównoważonego rozwoju, mówił: „Nasza branża dąży do zapewnienia niskoemisyjnych i niedrogich rozwiązań. Musimy się skupić na wydajnej pracy i współpracy. Każdy z nas ma swoją rolę do odegrania, ale musimy mądrzej i ciężiej współpracować, by osiągnąć te rezultaty”.

Seminarium, zorganizowane w Wielkiej Brytanii we współpracy z radą ds. ekologicznego budownictwa i przy wsparciu Volvo CE oraz Volvo Trucks, przyciągnęło około 100 liderów dużych projektów infrastrukturalnych, wykonawców oraz instytucji badawczych, takich jak Skanska, Anglian Water czy uniwersytety w Cambridge i Leeds, jak również przedstawiciele agencji rządowych.

Wydarzenie skupiało się na szeregu zagadnień, w tym na wyzwaniach związanych z redukowaniem śladu węglowego w projektach infrastrukturalnych, na narzędziach i wytycznych w zakresie mierzenia i osiągania redukcji emisji, na oczekiwaniach klientów wobec łańcucha dostaw, a także znaczeniu nowych technologii i niskoemisyjnych materiałów dla redukcji śladu węglowego oraz ograniczania kosztów przy jednoczesnym wzroście wydajności.

Ambitne cele Wielkiej Brytanii w zakresie ochrony środowiska to 35-procentowa redukcja emisji dwutlenku

węgla do 2025 r. oraz 80-procentowa redukcja do roku 2050. „Śmiałe cele są potrzebne, ponieważ nie pozwalają branży ograniczać się do powierzchniowych działań, a za to zachęcają do zupełnie nowego spojrzenia na ważne problemy”, powiedział Andy Mitchell, dyrektor Infrastructure Client Group oraz prezes Thames Tideway Tunnel.

ŁAŃCUCH DOSTAW

Żeby ułatwić osiągnięcie tych celów, w maju 2016 r. wprowadzono pierwszy na świecie standard zarządzania śladem węglowym – PAS 2080. Inicjatywa, skierowana do uczestników łańcucha wartości, daje branży wspólną platformę pozwalającą skutecznie redukować zanieczyszczenia.

„Wytyczne PAS 2080 należy wprowadzać od samego początku, ponieważ to właśnie na najwcześniejszych etapach mamy największe możliwości ograniczenia emisji i kosztów” – tak brzmiało jedno z przesłań podczas spotkania.



Od lewej do prawej: Andy Robinson, Future Cities Catapult; David Crick, Ecogreen Plant Hire; Jenny Elsberg, Volvo CE; Andy Spencer, CEMEX UK; Magnus Hammick, Advance Conversion Technology; Andrew McCann, Topcon; Mark Huges, Polypipe Civils

Mark Fenton, przedstawiciel dużego projektu budowy linii szybkiej kolei HS2, potwierdził te słowa, dodając: „Tylko współpraca w obrębie łańcucha dostaw pozwoli nam osiągnąć nasze cele. Kluczem jest PAS 2080. Inicjatywa stanowi ramy dla redukowania emisji”.

Zdaniem Jannika Giesekama, eksperta w dziedzinie zrównoważonego rozwoju z uniwersytetu w Leeds, im bardziej ograniczymy emisję gazów cieplarnianych (GHG)

w dobrze poznanych sektorach, takich jak budownictwo, tym mniej będziemy zależni od innych, słabiej zbadanych sektorów. „Firmy budowlane z zaledwie 14 państw odpowiadają za 4,4 gigatony emisji dwutlenku węgla w obrębie łańcucha dostaw. Nadanie łańcuchom dostaw

wspólnego kierunku pozwoli osiągać cele”.

Jak mówi Bill Law, starszy wiceprezes firmy Volvo CE – organizatora projektu CCC – niskoemisyjna infrastruktura jest obecnie najważniejszym tematem rozmów o klimacie. „Infrastruktura stanowi ważny punkt polityki Wielkiej Brytanii, zaś realizacja przedsięwzięć w sposób zrównoważony jest jednym z ważniejszych wyzwań, z jakimi zmaga się kraj.

„Volvo CE od dawna angażuje się w redukcję szkodliwych emisji ze swoich produktów i obiektów, niemniej zmiany klimatyczne są problemem zbyt rozległym, by mogła sobie z nim poradzić jedna firma. CCC jest platformą zrzeszającą wszystkich przedstawicieli branży. Razem mamy większą szansę na znalezienie rozwiązania. Nieważne, kto przejmie ster, ważne, by ktoś stanął na wysokości zadania”.

POTRZEBNE SĄ ŚMIAŁE CELE

POLSKA DUMA

Polska firma odebrała pierwszą koparkę Volvo EC750E sprzedaną w Europie

autor: Katherine Brook



EC750E to doskonały wybór

Olbrzymia 75-tonowa koparka EC750E jest gotowa na najcięższe i najbrudniejsze zadania. Pierwszy w Europie egzemplarz tej maszyny już pracuje w polskiej Cementowni Warta SA.

Innowacje Volvo nie mają końca, a model EC750E – największa koparka gąsienicowa Volvo CE dostępna na rynkach regulowanych – nie jest pod tym względem wyjątkiem. Ważąca 75 ton koparka gąsienicowa była tak ochoczo wyczekiwana, że Warta zdążyła złożyć swoje zamówienie jeszcze przed odsłonięciem maszyny podczas ubiegłorocznych kwietniowych targów Bauma w Monachium.

Cementownia Warta, której nazwa wzięła się od przepływającej w pobliżu trzeciej co do długości rzeki w Polsce, mieści się w powiecie pajęczańskim w centralnej części kraju. Firma wytwarza cement na potrzeby budowy dróg, portów lotniczych i konstrukcji hydrotechnicznych, takich jak zapory czy elektrownie wodne.

„To dla nas zaszczyt, że mogliśmy odebrać pierwszą koparkę EC750E w Europie”, mówi Dariusz Gawlak, prezes zarządu Cementowni Warta i wiceprzewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu. „Od naszych maszyn oczekujemy

długich godzin eksploatacji i niezmienniej wydajności, dlatego komfort operatora i wydłużony czas pracy są kluczowymi wymogami. To właśnie z tych powodów model EC750E okazał się dla nas idealnym wyborem”.

Koparka EC750E oferuje innowacyjną technologię elektrohydrauliczną zoptymalizowaną pod kątem harmonijnej współpracy z solidnym silnikiem, tak by zapewniać operatorowi większą kontrolę, a maszynie lepszą produktywność. Co więcej, wiodąca w branży kabina Volvo gwarantuje operatorowi wyjątkowe możliwości, poszukiwane przez Cementownię Warta, a jednocześnie tworzy wyciszone środowisko pracy zapewniające optymalną efektywność operatora. Ergonomicznie rozmieszczone elementy układu sterowania, dźwignie sterowania, klawiatura i monitor LCD, a także doskonała widoczność we wszystkich kierunkach, zapewniają maksymalną wydajność i łatwość obsługi.

WIELKIE OCZEKIWANIA

Koparka została dostarczona do cementowni w październiku 2016 r. i od razu rozpoczęła pracę przy wydobyciu kamienia

wapiennego. Podczas ceremonii odbioru, która odbyła się w listopadzie 2016 r. w siedzibie Warty, obie firmy świętowały „premierę” maszyny w stylu podobnym do chrztu jednostki pływającej – przez rozbicie butelki szampana o burtę koparki.

Mimo że maszyna zdążyła przearcować w cementowni dopiero kilka tygodni, Dariusz Gawlak już teraz zachwala jej wydajność. „Możliwość zaprezentowania koparki w jej naturalnym środowisku i przy pracy, do której została zaprojektowana, to czysta przyjemność. Jak dotąd maszyna EC750E spełnia pokładane w niej nadzieje. Koparka jest też kompatybilna z wozidlami Volvo A40E, a po zamontowaniu bocznych nadstawek na burtach wozideł, dostarcza o 15% więcej przewożonego materiału przy tym samym zużyciu paliwa”, mówi.

„Trudno o lepsze uczczenie tej okazji niż widok naszej maszyny przy pracy”, mówi Rob Lane, dyrektor handlowy Volvo CE. „Takie chwile podnoszą satysfakcję klienta, wspierając i nieustannie umacniając nasze profesjonalne relacje”.

INNOWACJE VOLVO NIE MAJĄ KOŃCA

Relacje Cementowni Warta z Volvo CE sięgają wielu lat wstecz – firma jest naszym klientem od 2008 r, kiedy to zakupiła od nas pierwszą maszynę – ładowarkę kołową L120F, która nadal

pracuje przy wydobyciu. Dziś przedsiębiorstwo ma w swojej flocie 20 maszyn Volvo: cztery koparki gąsienicowe (EC700B, EC700C, EC290C plus najnowszy model EC750E), pięć ładowarek kołowych (L350F, L220F, L120F, L120G i BL71) oraz 11 40-tonowych wozideł przegubowych (modele A40E i A40G).

„Mając w swoim zapleczu tak dużo maszyn Volvo, podjęliśmy oczywistą decyzję o zakupie kolejnej. Pojazdy spełniają wymogi w zakresie wydajności, a dzięki doskonałej obsłudze posprzedażowej Volvo są bezawaryjne i produktywne”, podsumowuje Dariusz Gawlak. ☐

POLSKA



Prezes zarządu Cementowni Warta Dariusz Gawlak



Od lewej do prawej: Sebastian Broncel, Volvo CE; Rob Lane, Volvo CE; Dariusz Gawlak, Warta; Mariusz Wiśniewski, Volvo CE; Sławomir Goszczak, Warta

MISTRZOWIE ŻELASTWA

Kanadyjskie przedsiębiorstwo recyklingowe
podnosi wartość złomu

tekst i zdjęcia: Ronald Mullins

NIEZAWODNY I TANI W EKSPLOATACJI SPRZĘT



Niedawno zakupiona maszyna Volvo EC480D

Każdego ranka tuż po zachodzie słońca, gdy dyrektor naczelny Stuart Sharpe wraz z zespołem przybywa do zakładu recyklingu Tervita Metals Recycling w północnowschodniej części Red Deer w kanadyjskiej prowincji Alberta, ich oczom ukazują się niezliczone tony wartościowego złomu.

Ten olbrzymi, mierzący 7 hektarów powierzchni obiekt stanowi siedzibę działalności recyklingowej Tervita wypełniona stosami wszystkich rodzajów złomu, jakie tylko można sobie wyobrazić. Dla laika całość może sprawiać wrażenie recyklingowego bałaganu. Można tu znaleźć uszkodzone wagony kolejowe wraz z rzędami zużytych kół, niesprawne autobusy miejskie, całe kilometry orurowania z pól gazu ziemnego, zużyte elementy szybów naftowych i urządzeń wiertniczych, jednostki grzewcze oraz części pochodzące z rafinerii gazu.

Kiedy coś metalowego przestaje być potrzebne, zwykle trafia właśnie tutaj. Firma prowadzi także inne, mniejsze przedsiębiorstwa recyklingowe w miejscowościach Peace River i Fort McMurray w Albercie.

Tervita Metals Recycling jest oddziałem Calgary, mieszczącej się w Albercie korporacji Tervita. Tervita, która zatrudnia ponad 2000 osób na terenie Kanady, jest wiodącym dostawcą rozwiązań ekologicznych oraz zaufanym partnerem w dziedzinie zrównoważonego rozwoju dla rosnącego grona producentów oleju, gazu i firm przemysłowych, jak również przedsiębiorstw wydobywczych.

SUROWIEC

Przedsiębiorstwo zbiera złom na różne sposoby. Firma dysponuje szeregiem kontenerów strategicznie rozmieszczanych w centralnej części Alberta, a ponadto wykonuje rozbiórki z odzyskiem metalu i wykupuje złom od instytucji publicznych.

Tervita oferuje też unikalną usługę odzysku złomu kolejowego. Ten oddział przedsiębiorstwa obecnie realizuje kontrakty dla dwóch dużych linii kolejowych w Kanadzie – Canadian Pacific i Canadian National – w związku z czym jest w pogotowiu przez całą dobę, siedem dni w tygodniu. W razie wypadku lub wykolejenia firma jest wzywana do

oczyszczenia torów i odzysku uszkodzonych wagonów oraz szyn. Ponadto firma świadczy usługi wyburzania i recyklingu metalu na rzecz największych w kraju producentów oleju i gazu, w tym Cenovus, Suncor czy Shell.

Świeży metal trafiający na złomowisko jest ważony i sprawdzany pod kątem zanieczyszczeń, w tym także radioaktywnych. Po oczyszczeniu złom jest sortowany na frakcje żelazne i nieżelazne. Następnie jest przetwarzany i cięty do wymiarów nadających się na sprzedaż, pakowany, sprzedawany i wysyłany kolejną do hut w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych oraz drogą kolejową/morską do klientów zagranicznych.

NA WŁAŚCIWYCH TORACH

To właśnie na etapie sortowania i cięcia do akcji wkracza ciężki sprzęt gąsienicowy. Obecnie złomowisko Tervita w Red Deer dysponuje flotą pięciu koparek gąsienicowych z nożycami hydraulicznymi oraz czterech ładowarek gąsienicowych. W tej dziedzinie istotną rolę odgrywa Volvo Construction Equipment wraz ze swoją grupą dystrybucyjną Strongco. Ostatnie cztery koparki gąsienicowe zakupione przez Tervita były maszynami Volvo CE: modele EC340D, EC350E, EC380E i najnowszy nabytek – EC480D.

Spytany o preferencje firmy dotyczące kupowanych maszyn gąsienicowych, Stuart Sharpe odpowiada: „Zwykle



Quang Nguyen, starszy operator maszyn w Tervita (z lewej) oraz Dave MacLeod, kierownik ds. kluczowych klientów w Strongco

korzystaliśmy z maszyn 45- lub 50-tonowych, jednak lepsza jakość, mniejszy ciężar oraz większa moc nożyc sprawiły, że możemy teraz montować dobre i solidne nożyce na mniejszym sprzęcie. Takie lżejsze maszyny oferują większą oszczędność paliwa i łatwiejszy transport oraz lepszą zwrotność pośród stert złomu”.

Kolejne pytanie dotyczy powodu, dla którego przy tak dużej różnorodności producentów maszyn gąsienicowych firma Tervita stawia właśnie na Volvo CE. Stuart Sharpe wyjaśnia bez wahania: „Jako część dużej korporacji mamy obowiązek rozpisywania przetargów na nowe maszyny czy nożyce. Ostatnie cztery maszyny, jakie zakupiliśmy, pochodziły od Volvo, a to ze względu na wyjątkowy stosunek zaoferowanej jakości do ceny. To bardzo konkurencyjna firma dostarczająca niezawodny i tani w eksploatacji sprzęt. Właśnie dlatego Volvo wygrało ostatnie cztery przetargi”.

Obecnie firma ma w swojej flocie 10 maszyn gąsienicowych do obsługi nożyc hydraulicznych, jak również szereg urządzeń pomocniczych, w tym ładowarki, prasy, ładowarki kołowe i ładowarki ze sterowaniem ślizgowym.

Wade Englesby, dyrektor operacyjny Tervita, jest szczególnie zadowolony z najnowszych maszyn zakupionych od Volvo. „Żeby odnosić sukcesy w tej branży, trzeba pracować wydajnie i oszczędnie”, mówi. „Marka Volvo ma wiele do zaoferowania pod względem paliwooszczędności oraz wielkości i masy maszyn. Duża część naszego sprzętu pracuje poza złomowiskiem i w tym zakresie Volvo okazało się lepsze od innych marek. Postanowiliśmy wypróbować jeden egzemplarz maszyny Volvo. To był strzał w dziesiątkę pod względem paliwooszczędności i, co najważniejsze, obsługi klienta. To dla nas niezwykle ważne, ponieważ przestoje są bardzo kosztowne. Zależy mi na ograniczeniu przerw w pracy do minimum oraz zwiększeniu wykorzystania maszyn. Właśnie takie atuty zaoferował nam zespół Volvo i Strongco”.

OPERATORZY Z KRWI I KOŚCI

Odpowiedzi na kluczowe pytania dotyczące zakupionych maszyn Volvo warto szukać u zarządu firmy. Ale co myślą ludzie, którzy za sterami maszyn spędzają od ośmiu do dziesięciu godzin dziennie?

Quang Nguyen, który pracował na złomowiskach w rodzimym Wietnamie Południowym, jak również w Hongkongu, Makau i Chinach, a przez ostatnich 30 lat w Kanadzie, obsługuje koparki i gąsienicowy sprzęt tnący od ponad 35 lat. Jest ekspertem w dziedzinie koparek gąsienicowych i nożyc hydraulicznych cieszącym się tak dużym szacunkiem, że firma Genesis – producent nożyc hydraulicznych – oraz dostawcy koparek gąsienicowych, w tym Volvo CE, zwracają się do niego po rady i wskazówki.

Dziś Quang Nguyen zasiada za sterami najnowszego nabytku firmy Tervita – koparki Volvo EC480D. „Obsługiwałem wszystkie typy i marki maszyn. Lubię Volvo, to dobry sprzęt. Oferuje dużą moc na potrzeby obsługiwanie nożyc. Kabina jest wspiana – zapewnia doskonałą widoczność. Podoba mi się też fotel, który jest doskonały dla kogoś mojej drobnej postury. Volvo jest świetne”.

Ważąca 50 ton koparka gąsienicowa Volvo EC480D o mocy 373 KM oferuje wyjątkowy zasięg, siłę podnoszenia oraz ciśnienie hydrauliczne, dzięki czemu doskonale nadaje się jako platforma dla należących do firmy Tervita nożyc. Ponieważ całkowita szerokość wynosi zaledwie 363 cm, maszyna



Stuart Sharpe, dyrektor naczelny Tervita



Wade Englesby, dyrektor operacyjny Tervita

jest łatwa w transporcie i dobrze się sprawdza w ciasnych przestrzeniach.

CIĘKAWY CZASY

„Ciekawe” to dobre określenie niedawnego projektu zrealizowanego przez oddział ds. odzysku elementów kolejowych Tervita. Ubiegłej zimy zespół został wezwany daleko na północ Kanady, do miejscowości Churchill w prowincji Manitoba zlokalizowanej na wybrzeżu Zatoki Hudsona, aby na potrzeby spółki kolejowej Hudson Bay Railway Company oczyścić miejsce historycznego wypadku. Firma wyposażyła swoją koparkę Volvo EC380E w nożyce hydrauliczne i przetransportowała ją przez trzy prowincje Kanady aż do Churchill, gdzie oczyściła teren wypadku i rozebrała szereg przestarzałych wagonów kolejowych. Złom został następnie załadowany na należące do firmy wagony kolejowe i wywieziony na południe, do hut w USA.

Zadanie nie było łatwe: maszyna wraz z ekipą znajdowały się w samym środku dziczy, 30 km na południe od Churchill, gdzie temperatury sięgały -30°C , a ze względu na porę roku i szerokość geograficzną dni były krótkie. Jednak koparka EC380E doskonale się sprawdziła i zadanie zostało wykonane w rekordowym czasie.

Stuart Sharpe tak podsumowuje projekt: „Celowo odchodzimy od dużych maszyn. Nowa generacja nożyc jest lżejsza i bardzo mocna i można ją montować już na maszynach 35- lub 40-tonowych. Oznacza to mniejsze wstępne nakłady kapitałowe, niższe koszty eksploatacji, większą oszczędność paliwa oraz sprawność pozwalającą na szybsze przenoszenie złomu, co z kolei daje nam przewagę konkurencyjną. Jesteśmy bardzo zadowoleni ze współpracy z Volvo CE i dealerem Strongco”.

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit*, żeby obejrzeć wideoreportaż

LŹEJSZY ŁADUNEK

Największa kopalnia węgla brunatnego w Europie Południowo-Wschodniej wybiera wozidła przegubowe Volvo

autor: Oliver Halls



CAŁODOBOWA EKSPLOATACJA

Obwód Stara Zagora to wyjątkowo bogaty w złoża węgla region w środkowej części Bułgarii. Od początku lat 50. ubiegłego wieku państwowe przedsiębiorstwo górnicze Maritsa Iztok wydobywa w tym regionie węgiel brunatny. Dziś jest to największy kompleks energetyczny w Europie Południowo-Wschodniej, wytwarzający ponad 23 mln ton węgla rocznie.

Większość wydobytego surowca jest sprzedawana trzem zlokalizowanym w pobliżu elektrowniom ciepłym. Jedna z nich należy do Bułgarii, a pozostałe dwie do amerykańskich spółek ContourGlobal i AES, które pokrywają około 30% zapotrzebowania na prąd elektryczny w Bułgarii.

Żeby podtrzymać dostawy węgla – i energii dla Bułgarii – lwią część prac ziemnych wykonuje firma Globus, podwykonawca z siedzibą w mieście Stara Zagora oddalonym o ok. 50 km od kopalni. Globus wykorzystuje swoją flotę 60 koparek i ładowarek kołowych od różnych producentów do usuwania warstw nadkładu o grubości od 10 do 15 m, żeby odsłonić znajdujące się poniżej złoża węgla brunatnego.

„Dotychczas korzystaliśmy z pojazdów drogowych, które przewoziły wydobyty surowiec do zakładu przetwórstwa”, mówi Stoyan Rusev, dyrektor generalny Globus. „Jednak ze względu na charakter przedsięwzięcia samochody pracowały przez długie godziny w ciężkich warunkach, co skutkowało wysokimi kosztami konserwacji i napraw, jak również problemami wynikającymi z przestojów”.

Wysokie całkowite koszty posiadania samochodów ciężarowych skłoniły firmę Globus do rozważenia zakupu wysokiej jakości wozideł przegubowych.

NA CZELE

Po przetestowaniu różnych modeli od różnych producentów firma Globus postanowiła zainwestować w Volvo CE. Volvo CE jest obecne na bułgarskim rynku od 2001 r., a od 2007 r. współpracuje z niezależnym dealerem Sigma Bulgaria. Od tego czasu marka systematycznie umacnia swoją pozycję w kraju. „Na rynku wozideł przegubowych Volvo CE nie ma sobie równych. Pod względem produktywności, trwałości i

paliwooszczędności konkurencja pozostaje daleko w tyle”, mówi Stoyan Rusev.

Od października 2015 r. spółka Globus zaimportowała cztery używane wozidła przegubowe A40F i zakupiła pięć nowych egzemplarzy A40G od firmy Sigma, a dodatkowo nabyła kompaktową ładowarkę kołową L35G. Maszyny

pracują w kopalni całodobowo, a ich docelowa wydajność ma wynieść trzy miliony metrów sześciennych nadkładu rocznie.

Całodobowa eksploatacja stanowi dla maszyn niebywale obciążenie, a ich serwisowanie było dla firmy Sigma dużym wyzwaniem. „Wozidła wymagają przeglądów co 500 maszynogodzin,

a jeśli pracują praktycznie każdego dnia przez całą dobę, każdy egzemplarz musi być serwisowany co 21 dni”, wyjaśnia Haris Bailas, dyrektor naczelny Sigma Bulgaria. „Przy flocie liczącej dziewięć jednostek oznacza to, że mniej więcej co dwa dni jedna maszyna wymaga serwisowania. Wysyłanie do kopalni inżyniera co kilka dni po prostu nie byłoby praktyczne, dlatego musieliśmy znaleźć inne rozwiązanie”.

NA PEŁNYCH OBROTACH

Żeby zagwarantować jak najlepszą obsługę, firma Sigma zainwestowała 30 000 EUR w wybudowanie przy kopalni magazynu serwisowego i zatrudniła na pełny etat inżyniera, którego zadaniem jest ograniczanie przestojów do absolutnego minimum. „W magazynie przechowywane są wszystkie niezbędne części zamienne, a inżynier znajduje się niedaleko obiektu Globus, dzięki czemu w razie potrzeby może szybko reagować na wezwania”, kontynuuje Haris Bailas. „Nasz inżynier nie ma zbyt wiele wolnego czasu, ale jako pracochliwiec nie narzeka”.

„Nasza obecność przy kopalni została doceniona także przez klientów i firmy współpracujące z Globus”, podsumowuje Nicolas Broisin, dyrektor handlowy Volvo CE w Bułgarii. „Wyróżniamy się pod względem niezawodności i produktywności maszyn, a także gotowości do podejmowania ogromnego wysiłku dla dobra naszych klientów. Praca przy tym projekcie będzie dużym krokiem naprzód dla wszystkich zaangażowanych stron”.

MARKA UMACNIA SWOJĄ POZYCJĘ

PRZETRWAĆ W NAJCIEŻSZYCH WARUNKACH

Zaawansowana technologia przeniesie miłośników regat prosto na pokład łodzi

autor: Julia Zaltzman

Duńscy żeglarze Nicolai Sehested i Peter Popp Wibroe z Team Vestas Wind podczas rozmowy na żywo z kanałem 2. duńskiej telewizji za pośrednictwem łącza Inmarsat, październik 2014 r.

Można powiedzieć, że regaty Volvo Ocean Race są w pewnym sensie dychotomią. Z jednej strony są to niezwykle nowoczesne zawody sportowe, wykorzystujące zaawansowane sieci satelitarne Inmarsat na odległości ponad 36 000 km, żeby śledzić wyposażone w talerze satelitarne i długie na 19,81 m łodzie przedzierające się przez trzymetrowe fale pośrodku oceanów.

Z drugiej zaś strony wszystkie załogi są objęte dziewięciomiesięcznym zakazem kontaktu z mediami, żeby wyeliminować możliwość jakiegokolwiek pomocy z zewnątrz podczas trwania regat. Tak więc załogi zasiadające za sterami najbardziej innowacyjnych łodzi regatowych na świecie pozostają całkowicie odcięte od codziennego strumienia globalnej komunikacji internetowej.

„Żeglarze mogą się udzielać w portalach społecznościowych z pokładu łodzi, jednak nie mają możliwości interakcji z innymi ludźmi, ponieważ w ten sposób mogliby otrzymać pomoc!”, mówi Eric Ernst, kierownik ds. zaplecza informatycznego w miejscach postoju Volvo Ocean Race.

Zadanie polega więc na podtrzymaniu zainteresowania widzów przez cały czas trwania zawodów, podczas gdy uczestnicy pozostają odseparowani na morzu. „Łączność od zawsze stanowiła dla nas największe wyzwanie, ponieważ jest jedynym kanałem umożliwiającym relacjonowanie wydarzeń. Łączność jest dla nas priorytetem”, mówi.

FANKLUB

Oprócz oczywistych wymogów związanych z bezpieczeństwem załogi głównym powodem usprawnienia łączności jest zapewnianie rozrywki miłośnikom sportu. Każda załoga startująca w regatach Volvo Ocean Race zabiera ze sobą własnego reportera pokładowego, który relacjonuje przebieg zawodów i codzienne życie załogi. Reporter nie może uczestniczyć w żadnych czynnościach związanych z żeglugą, a jego rola ogranicza się do przesyłania wysokiej jakości materiałów filmowych do centrum obsługi regat oraz do pomagania przy redagowaniu artykułów. →



Team SCA, regaty portowe w Kapsztadzie, październik 2014 r.



Na pokładzie Abu Dhabi Ocean Racing z żeglarzami Ianem Walkerem i Simonem „SIFI” Fisherem, luty 2015 r.



Centrum obsługi regat, Alicante, Hiszpania



Team Vestas Wind opuszcza Republikę Zielonego Przylądka, październik 2014 r.

Podczas ostatnich regat reporterzy dostarczyli mnóstwo cennych informacji na temat życia na morzu, jednak były to relacje zabarwione ich własną perspektywą, nie zaś pochodzące bezpośrednio od załogi. Jak mówi Jordi Neves, główny specjalista ds. cyfrowego zaplecza regat Volvo Ocean Race, tym razem reporterzy pozostaną za kamerami, tak aby załoga mogła docenić swoją rolę ambasadorów marki.

„Uczestnicy regat 2017–18 powinni mieć świadomość, że ich poczynania będą śledzić prawdziwi ludzie z całego świata”, mówi Jordi Neves. „Po raz pierwszy w historii załogi zostaną wyposażone w urządzenia umożliwiające interakcję z ludźmi za pośrednictwem portali Twitter, Facebook, Instagram oraz Snapchat. Żeglarze nie zobaczą żadnych odpowiedzi i nie będą mieli dostępu do samych stron, ponieważ chcemy zapobiec przesyłaniu zakodowanych wiadomości, które mogłyby zapewnić nieuczciwą przewagę. Obecnie opracowujemy system, który będzie bramą dla takiej jednokierunkowej komunikacji”.

Centrum obsługi regat będzie pełniło funkcję łącząca między załogą a światem zewnętrznym. „To mieszczące się w Alicante pomieszczenie w stylu NASA, które z jednej strony będzie służyć do zapewniania flocie bezpieczeństwa, a z drugiej umożliwi rozsyłanie na cały świat otrzymywanych z łodzi treści i wiadomości. To właśnie z tego pomieszczenia chcemy opowiadać historię regat”, dodaje Jordi Neves.

Żeby podtrzymać entuzjazm załóg, codziennie rozsyłane

będą podsumowania zawierające statystyki i wiadomości. Pozwoli to także utworzyć bezpośrednią więź między załogami a fanami, tak aby osoby śledzące regaty z domu mogły wczuć się w rolę żeglarza i przeżywać przygody razem z uczestnikami zawodów.

Jednak to nie koniec atrakcji przewidzianych dla miłośników regat. W każdej wiosce żeglarskiej we wszystkich punktach postoju znajdują się centra multimedialne, w których Eric Ernst wraz ze swoim zespołem zapewnił zaplecze do obsługi internetowych transmisji na żywo z wykorzystaniem rozległej sieci rozsyłającej sygnał satelitarny i telewizyjny.

„Wszystko, co stworzyliśmy, musi być niezwykle odporne ze względu na ciężkie warunki, w których ścigają się łodzie”, wyjaśnia Eric Ernst. Jednak, jak sam przyznaje, ta nowoczesna technologia dostarczania wspianolej rozrywki, w przyszłości będzie jeszcze bardziej zaawansowana.

„W kolejnych zawodach będziemy chcieli zastosować kamery dookolne oraz techniki wirtualnej rzeczywistości i rozszerzonej rzeczywistości, które pozwolą nam skupić się na sposobach konsumowania imprezy regatowej przez widzów i umożliwią miłośnikom sportu poznanie ekstremalnego życia na pokładzie łodzi. Wszystko to diametralnie zmieni metody relacjonowania zawodów widzom śledzącym regaty w domowym zaciszu”.

Odwiedź volvoceanrace.com, żeby dowiedzieć się więcej i zobaczyć materiały filmowe

KOP WIĘCEJ RÓB WIĘCEJ



VIDEO



Koparki EC380E i EC480E od Volvo Construction Equipment powstają z myślą o niebywałych siłach kopania i odpajania, zapewniających optymalną produktywność. Maszyny Volvo, wyposażone w silniki Volvo Tier 4 Final/Stage IV, oferują unikalny tryb pracy ECO i zapewniają nawet 9-procentowy wzrost efektywności paliwowej oraz niesamowitą wydajność. Volvo EC380E i EC480E: niezrównane maszyny produkcyjne do ciężkich zadań.

www.volvoce.com
http://opn.to/a/SP_EXC-E_D



Volvo Construction Equipment

Wyzwanie klimatyczne dla budownictwa jest elementem porozumienia Volvo CE ze Światowym Funduszem na rzecz Przyrody w ramach programu Climate Savers.



WYZWANIE KLIMATYCZNE DLA BUDOWNICTWA

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

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

Więcej o Wyzwaniu klimatycznym dla budownictwa przeczytasz tutaj: constructionclimatechallenge.com