

method

MAGAZYN – URZĄDZENIA ZAŁADOWCZE HIAB 1.2008 Polski



wydajność
zapewnia sukces



HIAB

W TYM WYDANIU: Rosnąca rodzina XS – Dobre właściwości ergonomiczne – Redukcja emisji

Blisko Państwa



W naszej strategii zadeklarowaliśmy, że chcemy być blisko naszych klientów. Prezydent Hiaba, Pekka Vartiainen, objaśni tę ambitną deklarację i powie Państwu, jak Hiab wprowadził ją w życie. Wyjaśni on również, co zrobiliśmy, by zrealizować nasz inny ważny cel strategiczny: zwiększenie skali działalności w zakresie montażu na pojazdach i serwisowania.

Podsumowując rok 2007, możemy stwierdzić, że wszystkie wielkie przejęcia – przedsiębiorstw handlowych w Australii, Chorwacji, Słowacji, na Węgrzech i w Czechach, firmy produkującej podzespoły w Estonii i firmy serwisowej w USA – miały to samo na celu: wdrożenie w praktyce strategii Hiaba.

W tym roku będziemy kontynuować zbliżanie się do Państwa. Na stronie 17 można przeczytać, jak realizujemy to w Finlandii w przypadku jednego z naszych nowych klientów, firmy Havator, która już po dwóch tygodniach otrzymała swój nowy samochód ciężarowy wyposażony w żuraw ogólnego stosowania.

Życzę Państwu pomyślnego 2008 roku, obfitego w nowe i interesujące wyzwania w zakresie obsługi ładunków, które czekają na podjęcie!

Taina Luoto
Redaktor Naczelna

OD STRONY KULIS



Gaz we krwi

Startujący na Rajdowych Mistrzostwach Świata zespół o najdłuższej historii – dwukrotni mistrzowie świata z Finlandii, kierowca **Marcus Grönholm** i pilot **Timo Rautiainen** – zakończyli swoją karierę u szczytu sławy, po zdobyciu drugiego miejsca w tegorocznych Mistrzostwach Kierowców. Tych dwóch mężczyzn, którzy połączyli się w zespół rajdowy w 1995 roku osiągało największe sukcesy, jeżdżąc dla różnych ekip. Przez ostatnie dwa sezony jeździli oni dla zwycięskiego zespołu Forda.

Ford Focus RS WRC '07

Zarówno od kierowców i pilotów, jak i od samochodów wymagana jest duża wytrzymałość. Technologia nigdy nie zawiodła kierowców.

Parametry:

Długość: 4.362 mm Szerokość: 1.800 mm Rozstaw kół: 2.630 mm Minimalna masa: 1.230 kg

- Silnik: konstrukcja Ford Duratec - 1998 cc, zbudowany przez Pipo - 14 WRC
- Cztery cylindry, 16 zaworów
- Średnica: 85 mm Skok tłoka: 85 mm
- Elektroniczny system sterowania silnikiem Pi
- Sprężarka: Garrett (ze zwężką 34 mm wymaganą wg przepisów FIA)
- Moc: 300 KM przy 6.000 obr./min.
- Moment obrotowy: 550 Nm przy 4.000 obr./min.

Zbiornik paliwa: Zbiornik FIA FT3

odbył się w Walii, Wielka Brytania, oraz w zawodach Rajdowych Mistrzostw Świata w Norwegii i Japonii. Teraz, gdy Grönholm i Rautiainen opuścili rajdowe trasy bardzo wysokie oczekiwania wiązane są z Hirvonenem i Lehtinenem. I słusznie - zważywszy sukces, jaki odnieśli w 2007 roku.

Na stronach 14-16 można przeczytać więcej o pracy za kulisami przyczyniającej się do rajdowych sukcesów Forda.

Rywalizacja w zawodach wymaga wysokich umiejętności i stalowych nerwów, lecz w trudnych sytuacjach ważne jest też poczucie humoru. W 2003 roku, gdy podczas rajdu w Argentynie zespół musiał dojechać do strefy serwisowania na tylko trzech kołach, Grönholm zaszokował dziennikarza, który wskazał na ten fakt. Z kamienną twarzą Grönholm odpowiedział: „Co? Ktoś ukradł nam koło?”

Ich rodacy, kierowca **Mikko Hirvonen** i pilot **Jarmo Lehtinen**, kontynuują swoją błyskotliwą karierę w zespole Forda. Ta rajdowa para zwyciężyła w ostatnim rajdzie 2007 roku, który

Targi i wystawy

Zapraszamy na spotkanie z naszą firmą na targach i wystawach. Więcej informacji można uzyskać, odwiedzając witrynę www.hiab.com.

22

MOFFETT oferuje
swobodę
i wydajność



METHOD – URZĄDZENIA ZAŁADOWCZE HIAB
magazyn firmowy dla klientów Hiaba, o nakładzie około 70.000 egzemplarzy

Znakami towarowymi wyrobów firmy Hiab są: HIAB żurawie ogólnego stosowania, MULTILIFT i LEEBUR urządzenia do wymiany nadwozi, LOGLIFT i JONSERED żurawie leśne, ZEPRO, AMA, WALTCO i FOCOLIFT burty załadunkowe oraz wózki widłowe podwieszane do pojazdów MOFFETT, MOFFETT-KOOI i PRINCETON PIGGY BACK®.

Opinie wyrażane przez autorów zamieszczonych artykułów i osoby udzielające indywidualnych wywiadów nie koniecznie prezentują poglądy Hiaba. Zawartość magazynu (za wyjątkiem zdjęć) może być powielana pod warunkiem podania źródła informacji.

Spis treści



Nowi członkowie
rodziny XS

WYDAWCA



Hiab is part of Cargotec Corporation, the world leading provider of cargo handling solutions for ports, terminals, ships and local distribution.

Hiab Oy, Central Marketing, Sörmäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki Finlandia.
tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511

Redaktor naczelny Taina Luoto Redakcja Compositor Oy Współpraca stała PR & Werbeagentur Zeitzten-Mathieu,
Ulf C Nilsson, Gerlach Fronemann Tłumaczenie Duo Vertaalburo Szata graficzna Neutron Design
Druk Lönnberg Print ISSN 1459-9600 Prenumerata i zmiany adresowe Hiab Oy, Central Marketing,
Sörmäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki, Finlandia. tel. +358 204 55 4401,
fax +358 204 55 4511, www.hiab.com/feedback

Branże

4 RYZYKOWNA PRACA STRAŻAKÓW

Zdalnie sterowany żuraw z chwytakiem pazurowym to rozwiązanie umożliwiające wykonywanie jednego z najbardziej niebezpiecznych zadań, z jakimi mają do czynienia strażacy.

9 SILNA POZYCJA WE FRANCJI

JONSERED przyczynia się do gospodarki odpadami na wybrzeżu atlantyckim.

Klienci

14 DYNAMICZNY ZESPÓŁ RAJDOWY

Ekipa rajdowa Forda wspierana jest przez organizację liczącą 120 osób, z których każda zasłużyła sobie na chwałę zwycięstwa.

17 SZYBKA DROGA DO WSPÓŁPRACY

Szybka reakcja odegrała ważną rolę przy podjęciu przez firmę Havator Oy decyzji o wyborze nowego partnera w zakresie żurawi.

22 SWOBODA I WYDAJNOŚĆ

Klienci firmy Moffett w Szwecji i w Wielkiej Brytanii opowiadają o swoich doświadczeniach z zapewniającym wydajną pracę wózkiem widłowym MOFFETT.

24 BEZBŁĘDNE DZIAŁANIE W NORWEGII

U podnóża jednego z najdłuższych na świecie pasm górskich firma Bussbygg produkuje wszystkie komponenty dla każdego zamówionego urządzenia załadunkowego.

Technologia

12 DOBRA ROBOTA W DZIEDZINIE ERGONOMII

Po przepracowaniu zmiany w kabinie żurawia leśnego można czuć się całkiem zdrętwiąłym, a deszczowa pogoda jeszcze pogarsza warunki pracy. Ergonomia może pomóc.

18 OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA I REDUKCJA EMISJI

System sterowania, który pozwala zredukować obciążenie środowiska, zapewniając jednocześnie zwiększenie udźwigu i efektywności ekonomicznej żurawia to dobra wiadomość.

Wyroby

8 XS POWIĘKSZYŁA SIĘ O DWIE WIELKOŚCI

W 2007 roku wprowadzono na szeroką skalę na rynek najnowszych członków rodziny żurawi załadunkowych HIAB XS – modele HIAB XS 211 i HIAB XS 1055.

Ogólne informacje

6 BLIŻEJ KLIENTÓW

Jedynym sposobem uzyskiwania z pierwszej ręki informacji o rzeczywistych potrzebach klientów w zakresie obsługi ładunków na poszczególnych rynkach jest prowadzenie z nimi ścisłej współpracy, mówi Prezes Hiaba, Pekka Vartiainen.

21 AKTUALNOŚCI



Zdalnie sterowany wycinak otworów wykonuje za

STRAŻAKÓW RYZIKOWNE prace

Zdalnie sterowany żuraw z chwytakiem pazurowym to rozwiązanie umożliwiające wykonywanie jednego z najbardziej niebezpiecznych zadań, z jakimi mają do czynienia strażacy. "Wycinanie otworów w dachu w celu stworzenia w płonącym budynku ujęcia dla gorących gazów spalinowych jest niebezpieczną i trudną do wykonania pracą", mówi Sven-Olov Hansson, zastępca naczelnika wydziału akcji ratowniczych służby ratunkowej w Sundsvall-Timrö w Szwecji. "Teraz możemy wykonywać ją bezpiecznie."

To nowe rozwiązanie powstało w wyniku współpracy pomiędzy służbą ratunkową Sundsvall-Timrå i Hiabem. „To Bo Elgenström ze służby ratunkowej i ja przedstawiliśmy swoje zapatrywania i pomysły, wnosząc wkład we współpracę z Hiabem”, wyjaśnia **Sven-Olov Hansson**. „Następnie Laxo Mekan skonstruował urządzenie będące naszym rozwiązaniem.

” Rezultat to żuraw HIAB XS 477 ze sterowaniem radiowym wyposażony w sześć ramion hydraulicznych i bocianek Jib 100, zamontowany na wymiennej platformie.

„Posiadaliśmy już trzy pojazdy wyposażone w urządzenia do wymiany nadwozi, na których można przewozić

tę nową platformę, nie musieliśmy więc inwestować w nowy pojazd”, wyjaśnia Sven-Olov Hansson. „Pozwoliło to utrzymać koszty na niższym poziomie.”

Ważność możliwości szybkiego wykonania otworów w celu zapewnienia ujęcia gazów spalinowych stała się ewidentna wiosną 2005 roku, gdy spłonął cały zespół starych budynków w centrum Sundsvall. „W tym przypadku nie byliśmy w stanie wystarczająco szybko zapewnić ujęcia gazów, czego tragiczną konsekwencją było rozszerzenie się pożaru.”

Wówczas pożar szybko rozprzestrzenił się w tych starych budynkach poprzez przestrzenie między ścianami wypełnione dodatkową izolacją cieplną i strychy. Gdyby ten nowy żuraw był już wówczas w eksploatacji, prawdopodobnie udało by się znacznie ograniczyć szkody.

W przyszłości wycinanie otworów będzie wykonywane od samego początku zwalczania pożaru jako standardowa czynność przy jego gaszeniu i jako środek zapobiegawczy.

„Nawet jeżeli pali się tylko parter.

Wiemy z doświadczenia, że po wybuchu pożaru ogień może się bardzo szybko rozprzestrzeniać.”

Szybki odpływ gazów spalinowych poprawia również widoczność w płonącym budynku i upraszcza gaszenie pożaru, ponieważ łatwiej

jest wówczas znaleźć jego źródło. Pozwala to zatem szybciej i łatwiej zwalczyć pożar.

Eksploatacja bez ograniczeń

Manewrowanie nowym żurawiem może wykonywać za pomocą zdalnego sterowania radiowego jedna osoba znajdująca się w koszu roboczym żurawia. Z tej bezpiecznej odległości można precyzyjnie manewrować żurawiem w celu zmiążdżenia pokrycia dachowego za pomocą chwytaka pazurowego i wykonania otworów, przez które będą mogły uchodzić gazy spalinowe. Wysięg żurawia wynosi 30 metrów w linii prostej i do 26 w kierunkach bocznych. Bocianek umożliwia nawet sięganie nieco ponad dachy bloków mieszkalnych. „Dzięki wielkości tego żurawia można z łatwością sięgać na dachy ośmiokondygnacyjnych budynków”, wyjaśnia Sven-Olov Hansson.

Uprzednio strażacy musieli wykonywać tę pracę ręcznie. Prócz zagrożeń związanych z wyrąbywaniem otworów w dachach znajdujących się nad ogniskami pożaru zadanie to często wymaga również balansowania na ośnieżonych, śliskich dachach wysoko nad ziemią. Mówi zatem samo za siebie, że było to skrajnie niebezpieczne zadanie.

Żuraw będzie również używany w wielu innych sytuacjach. „Tylko w wyobraźni możemy wyznaczyć granice jego stosowania”, mówi Sven-Olov Hansson. „Będziemy mogli używać go w czasie wichur do płyt dachowych grożących zerwaniem przez wiatr, dużych znaków drogowych przewróconych przez wiatr lub obalonych drzew oraz w innych sytuacjach.”

Obecnie, gdy po trzy osoby z każdej zmiany szkolone są w zakresie obsługi tego żurawia, brana jest pod uwagę możliwość wyposażenia go w inne elementy osprzętu hydraulicznego do wykonywania innych zadań. Ten nowy nabytek wyraźnie pociąga za sobą zarówno zwiększenie bezpieczeństwa pracy, jak i sprawności działania służby ratunkowej z Sundsvall-Timrå. ■

Tekst: Ulf C. Nilsson

Zdjęcia: Per Trané



Blżej

Jedynym sposobem uzyskiwania z pierwszej ręki informacji o rzeczywistych potrzebach klientów w zakresie obsługi ładunków na poszczególnych rynkach jest prowadzenie z nimi ścisłej współpracy.

klientów



"Zajmowanie pozycji lidera rynku wymaga również bycia prekursorem w dziedzinie technologii", zaznacza Pekka Vartiainen.

Strategią Hiaba jest bycie blisko klienta. Prezes Hiaba, **Pekka Vartiainen**, przyznaje, że wiele innych firm wyraziło zamiar realizacji takiego samego celu, lecz w wielu przypadkach skończyło się tylko na słowach.

Jak zatem coś, o czym zdecydowano w Centrali Hiaba w Helsinkach, jest wdrażane i przekładane na konkretne działania widoczne dla klientów firmy w Czechach, w Australii, Kanadzie i we wszystkich innych krajach, w których wyroby Hiaba można zobaczyć na ulicach?

”W przeciwieństwie do swoich głównych konkurentów, Hiab posiada strukturę organizacyjną pozwalającą realizować dążenie do sprzedaży wyrobów i usług bezpośrednio przez nasze własne organizacje handlowe. Umożliwia nam to lepszy kontakt z klientami”, wyjaśnia Vartiainen.

Kontynuując, stwierdza, że polityka ta jest już stosowana w praktyce i przynosi widoczne rezultaty – na przykład w Australii, gdzie Hiab nabył firmę BG Crane Pty Ltd., która przez długi czas była jego importem. Nowopowstała firma Hiab Australia ma solidną pozycję na krajowym rynku urządzeń ładunkowych. Jej działalność ma dobry zasięg geograficzny, a jej portfolio sprzętu ładunkowego obejmuje całą ofertę urządzeń Hiaba. Firma ta również montuje i serwisuje sprzedawane przez siebie urządzenia.

”Jest to dobry przykład tego, co oznacza w praktyce bycie blisko klientów. Będąc własnością Hiaba, firma ta ma

samochodów ciężarowych. Daje nam to możliwość, by najpierw słuchać klientów, zamiast od razu oferować im konkretny, z góry określony wyrób. Następnie możemy wspólnie z klientem zastanowić się i zdecydować, jakie rozwiązanie ładunkowe będzie najskuteczniej zaspokajać jego specyficzne potrzeby.”

Vartiainen przyznaje, że choć brzmi to, jakby model ten był bardzo prosty, łatwiej jest o nim mówić niż go stosować. Nie twierdzi też, że firma osiągnęła już ten cel, ani że ten model operacyjny doprowadzono już do perfekcji, by pomagał w realizacji tego celu firmy. Wdrożenie takiej mentalnej postawy w całej organizacji stanowi wielki proces przemian i nadal jeszcze mamy w tym zakresie bardzo dużo do zrobienia.

”Osiągnęliśmy postępy, lecz nie jesteśmy gotowi. Zwracając się do pracowników Hiaba, chciałbym podkreślić fakt, że ludzie mają dwoje uszu i jedno usta, by mogli więcej słuchać niż mówić. My także powinniśmy uważniej słuchać naszych klientów.”

Robiąc to, Hiab uzyskiwać będzie z pierwszej ręki informacje o potrzebach klientów z poszczególnych obszarów geograficznych i grup użytkowników. A rynki są bardzo zróżnicowane – tak na przykład zapotrzebowanie na różnorodne rozwiązania w zakresie obsługi ładunków w Europie Zachodniej i Ameryce Północnej jest inne niż na Bliskim Wschodzie czy na rozwijających się rynkach azjatyckich. Ważne jest, by najnowsze informacje uzyskane w terenie przekazywane były do działu rozwoju produktu Hiaba.

Zagadnienie to poruszono również w sprawozdaniu rocznym firmy, w którym poinformowano, że Hiab bada możliwości wzmocnienia swojej obecności na rozwijających się rynkach poprzez rozszerzenie swojej oferty wyrobów o prostsze technologicznie urządzenia do obsługi ładunków.

”Dostosowywanie oferty wyrobów do warunków lokalnych jest ogromnym

Dostosowywanie oferty wyrobów do warunków lokalnych jest ogromnym wyzwaniem dla Hiaba.



dobrze podstawy do dalszego rozwijania swojej działalności, a nasi klienci w Australii doświadczają tego jako zapewnienia im lepszej obsługi.”

Podobne kroki Hiab powziął w tym roku również w Chorwacji, w Czechach, na Węgrzech i w Słowacji.

”Nabywając firmę będącą naszym importem, uzyskujemy możliwość pozostawiania w bezpośrednim kontakcie z naszymi klientami. Pozwala nam to rozwijać działalność w tych krajach”, mówi Vartiainen, zaznaczając, że wzmocnienie obecności na lokalnych rynkach pomaga także w realizacji strategii Hiaba zmierzającej do znacznego rozwinięcia działalności w zakresie montażu na pojazdach i serwisowania.

Rozwiązania zaspakajające rzeczywiste potrzeby

Bezpośrednie kontakty z klientami pomagają lepiej poznać ich potrzeby. Ważność tego podkreśla ewolucja Hiaba, w wyniku której z organizacji mającej za podstawę działalności oferowanie poszczególnych grup wyrobów staje się on dostarczycielem kompletnych rozwiązań.

”Także i ta nasza ambicja nie jest czymś wyjątkowym – jest to motyw powtarzający się w wizjach wielu innych firm”, zauważa Vartiainen, lecz – podkreśla – ta zmiana w filozofii biznesu Hiaba jest widoczna w naszej praktycznej działalności.

”Nasze cztery grupy wyrobów oferują około 90 procent rozwiązań z zakresu obsługi ładunków przeznaczonych dla

wyzwaniem dla Hiaba, jak i dla innych zachodnich firm. W tym względzie „bycie bliżej klientów” stanowi wielkie mentalne wyzwanie dla rozwoju produktu. Jest to również wyzwanie pod względem tego, jak i gdzie wykonywać montaż tych wyrobów i je produkować, by możliwe było również osiągnięcie lokalnego poziomu cen”, dodaje Vartiainen.

Więcej inwestycji w rozwój produktu

Hiab jest już liderem rynku w swoim sektorze, posiadając udział rynkowy wynoszący około 20-25 procent. Tym niemniej znowu podniesiono poprzeczkę: Hiab zamierza osiągnąć pozycję lidera rynku w zakresie wszystkich swoich wybranych grup wyrobów we wszystkich regionach geograficznych.

”Naszym celem jest bycie liderem rynku na ważnych rynkach, również lokalnie. To bardzo ambitny cel, zważywszy, jak wiele rynków jest na tym świecie”, śmieje się Vartiainen.

Vartiainen wskazuje na fakt, że zajmowanie pozycji lidera rynku wymaga od Hiaba również bycia w tym sektorze prekursorem w dziedzinie technologii. To właśnie z tej przyczyny firma zwiększa nakłady na prace badawcze i rozwój produktu.

”Inwestycje te zapewnią nam wiodącą pozycję w dziedzinie stosowania ważnych, nowych technologii. W zakresie rozwoju produktu kluczowe znaczenie ma znajomość aktualnych potrzeb klientów, lecz również zdolność antycypowania ich potrzeb z kilkuletnim wyprzedzeniem. W przyszłości w zakresie rozwoju produktu coraz większą wagę przywiązywać się będzie do specyficznych uwarunkowań w poszczególnych regionach geograficznych – a zatem także i w tym zakresie zbliżymy się do klienta.” ■

Tekst: Compositor/Sami Laakso

Zdjęcia: Tomi Parkkonen

HIAB XS 211 jest jednym z największych żurawi, jakie można zamontować na samochodzie ciężarowym bez konieczności stosowania dodatkowych urządzeń podporowych.



Rodzina XS powiększyła się o dwie wielkości

W 2007 roku wprowadzono na szeroką skalę na rynek dwa żurawie będące najnowszymi członkami rodziny żurawi HIAB XS – długo oczekiwane modele HIAB XS 211 i HIAB XS 1055.

W czerwcu w szwedzkiej miejscowości Saltsjöbaden odbyła się wewnętrzna

prezentacja nowych żurawi ogólnego stosowania Hiaba. Prócz oficjalnego wprowadzenia na rynek tych nowych wyrobów impreza ta poświęcona była również przedstawieniu i przedyskutowaniu planów i procesów biznesowych firmy na przyszłość.

„Głównym przesłaniem, jakie chcieliśmy przekazać na tej imprezie było, że obecnie Hiab nie jest już dostawcą wyrobów, że zamiast tego chcemy teraz zapewniać rozwiązania „pod klucz” spełniające wszystkie wymagania klientów, w których

żuraw jest tylko jednym z komponentów”, mówi **Harri Ahola**, Senior Wiceprezes ds. Żurawi.

Długo oczekiwana wiadomość

Te nowe urządzenia uzupełniające rodzinę żurawi ogólnego stosowania Hiaba stanowią dalsze rozszerzenie portfolio żurawi. „Nasi klienci czekali na rozwiązania Hiaba w tym segmencie i teraz możemy zaspokoić ich wymagania” mówi Eduardo Calejero, Wiceprezes ds. Sprzedaży i Marketingu Żurawi Ogólnego Stosowania.

Podczas prezentacji te nowe wyroby nagrodzone zostały głośnym aplauzem. Jesienią dokonano wprowadzenia ich na lokalne rynki, kon-

centrując się przy tym na lokalnych klientach i specjalnych uwarunkowaniach panujących na poszczególnych rynkach.

Największy do dziś żuraw ogólnego stosowania

W segmencie HIAB XS oferowane są obecnie żurawie ogólnego stosowania w 28 wielkościach, jak również kilka rodzajów bocianków. Nowy model HIAB XS 1055 jest jak dotychczas największym żurawiem załadunkowym Hiaba, który z bociankiem ma wysięg prawie 32 metrów. Sam żuraw, który można wyposażać w aż dziesięć elementów osprzętu hydraulicznego, ma 24-metrowy wysięg, przy którym może przenosić ładunki o ciężarze do 2,5 tony.

Dzięki połączeniu unikalnego systemu sterowania Hiaba i pompy o zmiennym wydatku zredukowano zużycie paliwa, co oszczędza zarówno pieniądze, jak i środowisko.

Żuraw XS 1055 jest oczywiście wyposażony w najbardziej zaawansowany system sterowania HiPro. Elektronika zapewnia płynność i szybkość ruchów żurawia oraz dodatkową siłę udźwigu, gdy jest ona wymagana.

Ponadto w przyszłości dla wszystkich modeli wyposażonych w elektronikę dostępna będzie nowa funkcja elektroniczna. Ta funkcja o nazwie Boom Deployment Assistant (BDA) („Pomocnik w Rozkładaniu Ramienia”) monitoruje wszystkie ruchy żurawia podczas ustawiania go w pozycji do parkowania i podczas wyprowadzania go z tego ustawienia. Funkcja ta pozwala ograniczyć do minimum ryzyko popełniania kosztownych błędów.

Wszechstronny żuraw z 8 elementami osprzętu hydraulicznego

Drugim nowym modelem jest XS 211, który jest obecnie jednym z



Silna pozycja we Francji

– JONSERED przyczynia się do gospodarki odpadami na wybrzeżu atlantyckim

Wiele miejscowości turystycznych ma w okresie letnim liczbę mieszkańców do pięciu razy większą niż w zimie. Jest tak również w położonym na francuskim wybrzeżu atlantyckim kantonie obejmującym pięć małych miast. Magazyn Method był obecny przy oficjalnym przekazaniu do eksploatacji nowego pojazdu do wywozu odpadów wyposażonego w żuraw JONSERED, przeznaczonego do użytkowania przez lokalne organy administracyjne.

Côte de Lumière leży na południe od Nantes, w departamencie Wande. To właśnie tutaj pięć gmin: Brem-Sur-Mer, Brétignolles-Sur-Mer, Le Fenouiller, Sainte-Croix-de-Vie i Saint-Hilaire-de-Riez połączyło siły, tworząc platformę partnerskiej współpracy znaną pod nazwą “Communauté de Communes Côte de Lumière” w celu sprawniejszego i efektywniejszego ekonomicznie organizowania usług komunalnych świadczonych lokalnym mieszkańcom.

Problemem tych i innych miejscowości turystycznych jest ogromna różnica w liczbie mieszkańców w okresie szczytu urlopowego i po sezonie. **Jacques Fraisse**, Przewodniczący Komisji ds. Środowiska Naturalnego powołanej przez rady miejskie: “Wszyscy musimy zapewniać usługi komunalne i urządzenia do prowadzenia gospodarki odpadami dla 270.000 mieszkańców, tymczasem zimą mamy ich tylko

27.000, czyli jedną dziesiątą tej liczby. Oznacza to, że każdy nabytek, którego musimy dokonać, by móc radzić sobie w okresach szczytu urlopowego wiąże się dla nas z bardzo wysokimi kosztami.” W sezonie urlopowym lokalne pojazdy do wywozu śmieci zwykle wyjeżdżają na drogi w niedziele i w dni wolne od pracy, rano i po południu.

Faktem jest, że sama gospodarka odpadami komunalnymi stawia przed tymi pięcioma gminami wielkie wyzwania. Wiąże się one z koniecznością zapewnienia odpowiednich urządzeń do gospodarki odpadami, by mieszkańcy nie wyrzucali swoich śmieci na obszarach wiejskich lub obok przepelnionych pojemników na odpady. Musi również funkcjonować selektywna zbiórka odpadów, w tym używanie pojemników do segregacji odpadów przypisanych do każdego domu. Aby zapewnić działanie tego systemu, rada departamentu wydaje magazyn zawierający ogólne i specyficzne informacje na ten temat. Ponadto dostępne są starannie opracowane ulotki, w których podawane są dni wywozu odpadów i trasy przejazdu samochodów do zbiórki odpadów dla wszystkich pięciu gmin.

Nie było to jednak wystarczające. **Marc Bonnion**, kierownik Wydziału Środowiska, mówi: “Przed opróżnianiem pojemników do selektywnej zbiórki odpadów nasi specjaliści regularnie przemierzają ulice, sprawdzając ich zawartość. Pojemniki, do których wyrzucono nieodpowiednie materiały zostają oznakowane etykietą i nie są opróżniane. Po południu doradcy udają się do tych gospodarstw domowych, wyjaśniają dlaczego nie opróżniono pojemników i udzielają porad, by pomóc w rozwiązaniu tego problemu. W rezultacie wskaźnik błędów



HIAB XS 1055 jest jak dotychczas największym żurawiem załadunkowym Hiaba.

największych żurawi, jakie można zamontować na samochodzie ciężarowym bez konieczności stosowania dodatkowych podpór. Ten wszechstronny żuraw może być dostarczany z aż ośmioma elementami osprzętu hydraulicznego i można zamówić go w wersji z ręcznym systemem sterowania Duo lub Pro, albo w wersji z systemem sterowania radiowego HiDuo lub HiPro.

Te dwa nowe modele uzupełniają rodzinę żurawi Hiaba posiadając oczywiście cechy znamienne dla żurawi z serii XS. Charakteryzują się one bardzo zwartą budową i są bardzo lekkie w stosunku do osiągniętych, jakie zapewniają. ■

Tekst: Ulf C Nilsson

Zdjęcia: Boman Communication

Za pomocą windy skonstruowanej zgodnie z normami obowiązującymi w UE kierowca dostaje się na platformę żurawia, z której obsługuje żuraw JONSERED 1620 Z, mając przy tym zapewnioną doskonałą widoczność.

- kształtuje się obecnie na stosunkowo niskim poziomie wynoszącym około 20%.” Możliwie jak najwięcej zebranych materiałów odpadowych poddawane jest recyklingowi. Marc Bonnion: “Pozwala nam to zrekomensować niektóre z ponoszonych przez nas kosztów i zapewniać mieszkańcom efektywniejsze kosztowo usługi.”

Na terenie wszystkich pięciu gmin zapewniono łatwo dostępne urządzenia do gromadzenia czterech różnych kategorii odpadów (papieru/tektury, tworzyw sztucznych/opakowań, szkła i odpadów przemysłowych). Niektóre z tych urządzeń wciąż jeszcze usytuowane są na skrzyżowaniach dróg i zabezpieczone rurowymi konstrukcjami ramowymi. W innych miejscach, na przykład w sąsiedztwie plaż, wybrzeży rzek lub blisko centrum wsi i miasteczek stosowane są urządzenia zagłębione w ziemi, rozpoznawalne tylko po rurach ze stali nierdzewnej, przez które wrzuca się odpady.

Park samochodowy komunalnego zakładu zbiórki odpadów tych pięciu gmin liczy 13 pojazdów. W sumie zakład ten obsługuje 900 kontenerowych pojemników na odpady. Na początku maja jego park samochodowy powiększył się o wprowadzony wówczas do eksploatacji nowy pojazd do zbiórki odpadów. W stosunku do liczby mieszkańców ma on imponujące gabaryty. Jest to Mercedes-Benz Actros 2541 (8x2) Euro 5, ze sterowaną osią pchaną i osiami wleczonymi.

Na obszarze pięciu departamentów

Realizację inicjatywy nabycia tego samochodu zapoczątkował wpływowy w tym regionie producent pojazdów - Blanchard SAS (www.groupe-blanchard.com) posiadający główną siedzibę w Changé, w pobliżu Le Mans oraz duże oddziały w Nantes i w Cholet. Firma Blanchard SAS, będąca od 30 lat głównym partnerem Hiaba we Francji, jest odpowiedzialna za dystrybucję i montaż żurawi marki HIAB i JONSERED oraz urządzeń hakowych MULTILIFT i podwieszanych do pojazdów wózków widłowych MOFFETT w departamentach Mayenne, Maine i Loire, Sarthe, Wandea i Deux-Sèvres. To nie przypadek, że ‘Communauté des Communes’ uznała, że nowy pojazd do zbiórki odpadów powinien zostać wyposażony w żuraw recyklingowy JONSERED typu 1620 Z. Firma Blanchard, która od początku 1989 roku jest wyłącznym przedstawicielem handlowym Hiaba Francja, w

bieżącym okresie, do maja 2007 roku, sprzedała już na tym obszarze około 200 jednostek (żurawie HIAB i JONSERED, hakowce MULTILIFT). W 2006 roku Blanchard Carrosserie Industrielle SAS sprzedała w swoich trzech punktach handlowych 185 żurawi JONSERED, natomiast w 2007 roku w jej bilansie zamówień do maja ujęte było już 120 jednostek stanowiących wyroby Hiaba.

Ogólnie JONSERED zapewnił sobie we Francji silną obecność na rynku. Według Dyrektora ds. Sprzedaży, **Michela Poirsona**, który w oddziale Hiab Francja odpowiedzialny jest za asortyment wyrobów JONSERED, 45% żurawi znajduje zastosowanie w leśnictwie/przemśle drzewnym, a 55% w recyklingu. Hiab Francja posiada w tym kraju 20 wyłącznych przedstawicieli, co gwarantuje szybką obsługę serwisową na obszarze kilku departamentów, w których zlokalizowane są ich oddziały i autoryzowane warsztaty naprawcze. W regionie paryskim Hiab Francja świadczy te usługi za pośrednictwem własnych centrów obsługi serwisowej.



**Ten żuraw
JONSERED
jest bardzo
przyjazny dla
użytkownika i
pracuje z wielką
precyzją.**



Silna pozycja w departamencie Wandea

Blanchard SAS, partner oddziału Hiab Francja specjalizujący się w konstruowaniu kontenerowych pojemników na odpady, wywrotek i pojazdów do zbiórki odpadów, eksploatuje własną lakiernię zlokalizowaną w jego głównej siedzibie w Le Mans. Dyrektorem tej grupy firm zatrudniającej w sumie 30 niezwykle wysoko wykwalifikowanych pracowników jest **Jean-Philippe Galand**. Do przyznania Blanchard kontraktu na nowy samochód ciężarowy do zbiórki odpadów przeznaczony dla partnerskiego zrzeszenia rad miejskich zdecydowanie przyczyniła się silna pozycja tej firmy na regionalnym rynku i jej nowoczesnie wyposażone warsztaty. To oraz fakt, że firma ta wykonuje zabudowy na podwoziach pojazdów wszystkich producentów i jako specjalista w dziedzinie hydrauliki zapewnia również obsługę techniczno-konserwacyjną żurawi, ładowarek i wywrotek każdego typu i każdej marki wykonaną u klienta.

Montaż tego nowego samochodu ciężarowego wykonano w zakładzie Blanchard w Cholet,



“Szczególnie podoba mi się natychmiastowe reagowanie hydrauliki”, mówi operator Denis Leroy (z lewej). Po prawej - Michel Poirson z Hiaba.

którego dyrektor **Didier Briand**, odpowiedzialny również za sprzedaż, zdobył zaufanie szerokiej rzeszy klientów na swoim obszarze sprzedaży.

Gotowy do użytku Mercedes-Benz Actros 3541 (8x2) stanowi inwestycję w wysokości 192.320 euro. Dwukomorowa konstrukcja nadwozia (z podziałem w stosunku 2/3 - 1/3) może być przechylana do tyłu. Posiada ona dwie składane pokrywy, hydraulicznie odchylane na bok o 270°. Za pomocą windy skonstruowanej zgodnie z normami obowiązującymi w UE kierowca dostaje się na platformę żurawia, z której obsługuje żuraw JONSERED 1620 Z, mając przy tym zapewnioną doskonałą widoczność. Żuraw JONSERED 1620 Z skonstruowano specjalnie na potrzeby zakładów gospodarki odpadami. Zastosowano w nim system KM 921 firmy Kinshofer przeznaczony do podnoszenia, otwierania i zamykania pojemników na odpady.

Demonstracja pojazdu

Na uroczystości oficjalnego przekazania zamawiającym tego nowego pojazdu do zbiórki odpadów byli obecni Didier Briand (przedstawiciel Blanchard SAS) i Michel Poirson (przedstawiciel Hiaba Francja). Partnerskie zrzeszenie rad miejskich reprezentowali Patrick Nayl - Burmistrz St. Hilaire, Jacques Fraisse - Zastępca Burmistrza odpowiedzialny za sprawy środowiska naturalnego, Marc Bonnion – zastępca kierownika zakładów gospodarki odpadami oraz inni specjaliści z lokalnego zakładu zagospodarowywania odpadów.

Magazyn Method był obecny na prezentacji, której dokonano, przekazując ten pojazd zamawiającym i miał możliwość towarzyszenia mu na trasie zbiórki. Kierowca, **Denis Leroy** (34) bardzo entuzjastycznie ocenił ten samochód: “Dzięki osi pchanej i osi wleczonej oraz dzięki jego zwartej budowie bardzo łatwo jest nim manewrować, bardzo przyjemnie się też w nim pracuje.” Chwalił również Blanchard za udany projekt i za łatwość dostępu na platformę żurawia: “Nie muszę się już wspinać. Teraz mogę bezpiecznie wjeżdżać na górę, na platformę roboczą windą. Mam stamtąd bardzo dobry widok na całe miejsce pracy.” Odnosnie żurawia JONSERED: “Elementy sterujące są logicznie rozmieszczone i proste w użyciu. Szczególnie podoba mi się natychmiastowe reagowanie hydrauliki.”

Wjeżdżając na teren zakładów gospodarki odpadami, Leroy musi zachowywać wielką ostrożność. “Dojazd do urządzeń często blokuje tam samochody. Pomocna jest wówczas duża nośność żurawia, który ma zdolność przenoszenia ładunków o ciężarze do 2.100 kg na odległość 8 metrów. Umożliwia mi to nawet przenoszenie pojemników kontenerowych nad kabiną kierowcy. Ten żuraw JONSERED jest bardzo przyjazny dla użytkownika i pracuje z wielką precyzją.” Żuraw typu 1620 Z posiada ramie wysuwane hydraulicznie. Dla koordynatora ds. recyklingu te mile widziane uzupełnienia wyposażenia jego nowego miejsca pracy okazały się bardzo użyteczne, ponieważ dotychczas do jednego punktu przyjmowania odpadów mógł dotrzeć tylko, wjeżdżając w miejscu, w którym ustawiony był znak zakazu wjazdu, a dojazd do następnego urządzenia blokował stojący tam samochód. ■

Tekst i zdjęcia: Gerlach Fronemann

Fabryka Loglift Jonsered w Salo, w zachodniej Finlandii ma doświadczenie w pracy z żurawiami leśnymi datujące się od 1965 roku. Tak samo długo opracowywane są też rozwiązania zwiększające ergonomię.

„Mamy własny dział badawczo-rozwojowy, lecz nad właściwościami ergonomicznymi pracuje każdy – włącznie z klientami przedstawiającymi swoje życzenia i wymagania”, mówi **Kalevi Sjöholm**, Dyrektor ds. Rozwoju z firmy Loglift Jonsered.

Okolo 80 procent żurawi leśnych LOGLIFT i JONSERED montowanych na samochodach ciężarowych wyposażonych jest w siedzisko operatora umieszczone za ramieniem żurawia lub obok niego, na otwartym powietrzu. Rośnie jednak liczba żurawi leśnych wyposażonych w kabinę.

„Ta kabina to skandynawski fenomen, lecz coraz większą popularność zdobywa sobie też w Stanach

się operatora podczas wchodzenia i schodzenia ze stanowiska operatora. Wyposażenie żurawia w stopnie o chropowatej powierzchni i solidne poręcze zmniejsza zagrożenie upadkiem. Zastosowane poręcze pomagają operatorowi podciągać się w górę oraz zwiększają jego bezpieczeństwo podczas załadunku drewna – gdy znajdująca się w chwytaku rozkołysana kłoda przemieszcza się w kierunku siedziska, poręcze chronią nogi operatora.

Drugim rodzajem najczęściej występujących wypadków są wypadki podczas serwisowania żurawia leśnych. Bezpieczeństwo wykonywania obsługi serwisowej zwiększono poprzez zwiększenie powierzchni platform serwisowych i nadanie im chropowatości.

„Ponadto zawory umieszczono tak, by możliwy był dostęp do nich bezpośrednio z ziemi lub w wygodniejszy sposób – z platformy serwisowej”, wyjaśnia Sjöholm.

Firma Loglift Jonsered opatentowała ten mechanizm. Regulowalne są także pozycja i kąt ustawienia pedałów i dźwigni. Dzięki zoptymalizowaniu ruchu dźwigni i siły nastawczej zaworów można z łatwością jednocześnie obsługiwać ręcznie kilka dźwigni. Kabiny żurawi dostarczone są standardowo wyposażone w nasze opatentowane mechaniczne elementy sterujące, zaś opcjonalnie dostarczane są cyfrowe elektroniczne elementy sterujące. Przy ich użyciu sterowanie żurawiem jest jeszcze lżejsze i na prawdę nie wymaga żadnego wysiłku. Można także regulować prędkości ruchów żurawia, stosownie do preferencji operatora”, mówi Sjöholm.

„W każdym szczególe uwzględniliśmy fakt, że operatorzy mają różną posturę i różny wzrost”, dodaje.

Siedzisko operatora można częściowo przesunąć w bok, by nie znajdowało się bezpośrednio za ramie-

Dobra robota w dziedzinie ergonomii

Zjednoczonych i w Europie Środkowej – czyli ogólnie na obszarach, na których potrzebne jest schronienie przed zimą i deszczem”, mówi Sjöholm i rozpoczyna przegląd ergonomicznych właściwości żurawi leśnych LOGLIFT i JONSERED.

Dostosowania zwiększające komfort pracy operatora

„Jeśli zaczniemy od samej ziemi, to pierwszą rzeczą będzie drabinka, którą zaprojektowano w celu umożliwienia operatorowi wchodzenia z ziemi na poziom siedziska. Drabina ta ma stopnie o zwiększonej szerokości, niewielką wysokość i chropowatą powierzchnię zapobiegającą gromadzeniu się śniegu i lodu”, wyjaśnia Kalevi Sjöholm.

W żurawach wyposażonych w kabinę można przesunąć w bok dźwignie sterowania, by ułatwić siadanie na siedzisku operatora i opuszczanie go. Dzięki zastosowaniu dwojga drzwi, jednych z tyłu, a drugich z boku, operator może wybierać te, których użycie jest w danej sytuacji wygodniejsze.

Okolo 80 procent wypadków przy pracy z użyciem żurawi leśnych zdarza się na skutek poślizgnięcia

Załadunek drewna to nie zawsze kaszka z mlekiem. Po przepracowaniu zmiany w kabinie żurawia leśnego można czuć się całkiem zdrętwiąłym, tak jak i w przypadku każdej innej pracy siedzącej, a deszczowa pogoda jeszcze pogarsza warunki pracy. Ergonomia może pomóc.

Opatentowany mechanizm siedziska

Siedzisko operatora w żurawiu leśnym to cały osobny rozdział ergonomii. W obydwu wersjach żurawi – otwartej i wyposażonej w kabinę – siedzisko zaprojektowano w sposób zapewniający podparcie dla odcinka lędźwiowego kręgosłupa. Siedzisko jest również podgrzewane, co jest szczególnie ważne, gdy praca wykonywana jest w niskich temperaturach. Pozostaje ono cały czas ciepłe i nie ulega silnemu zawilgoceniu.

„Ustawienie siedziska można łatwo regulować, przesuwając je do przodu, do tyłu, w górę i w dół.





Kabina żurawia jest jak damski but: z zewnątrz wygląda wąsko, lecz wewnątrz jest przestronna i wygodna.

niem żurawia. Pozwala to zwiększyć pole widzenia operatora w pożądanym kierunku. Ramiona żurawi LOGLIFT i JONSERED zostały zaprojektowane tak, by były możliwie jak najwęższe. Przewody rurowe biegną blisko bocznej strony ramienia. W przeciwieństwie przekroju do ramienia żurawia, zachowano stosunkowo duży przekrój przewodów rurowych i węży, by ograniczyć do minimum straty ciśnienia. Zapobiega to nie tylko marnotrawieniu energii, lecz również nadmiernemu nagrzewaniu się rur przewodów rurowych, co zmniejsza ryzyko oparzenia się operatora przy ich przypadkowym dotknięciu.

Lampy ksenowe dla lepszego widoczności

Opcjonalne lampy ksenowe wynoszą widoczność na zupełnie nowy poziom:

"Używając lamp ksenowych, choć jest noc, ma się prawie wrażenie, że załadunek wykonywany jest w świetle dziennym", mówi Sjöholm, dodając, że lampy halogenowe stanowiące standardowe wyposażenie żurawi także zapewniają dobre oświetlenie. Lampy umieszczone są nad siedziskiem operatora i na ramieniu żurawia, dzięki czemu strumień świetlny oświetla podnoszony ładunek i jego otoczenie. Poza tym chwytak ma żółty kolor, dzięki czemu jest lepiej widoczny w ciemności. Żurawie przeznaczone do montowania na forwarderach są zwykle koloru czarnego, podobnie jak i wiele innych urządzeń Hiaba, lecz wykończone są matową powłoką zapobiegającą powstawaniu w ciemności odbłasków światła rażących oczy.

Innym czynnikiem ułatwiającym pracę operatora jest fakt, że w sprzęcie LOGLIFT i JONSERED możliwe jest sterowanie nogami podporowymi z siedziska operatora. Do łatwości obsługi przyczynia się również sprawnie funkcjonująca hydraulika. Łagodność i precyzja ruchów żurawia sprawia, że jest on wygodniejszy w obsłudze, a przy czym wykonywanie pracy wymaga mniejszego wysiłku zarówno od żurawia, jak i od operatora.

Kabina jak damski but

Żuraw do drewna z otwartym siedziskiem operatora może zostać wyposażony w opcjonalną osłonę chroniącą przed czynnikami atmosferycznymi, która wysuwa się za plecami operatora i tworzy zadaszenie nad jego głową. Osłona ta chroni przed deszczem i wiatrem. W przypadku żurawi wyposażonych w kabinę pogoda nie stanowi problemu.

"Kabiny są standardowo wyposażone w grzejnik i wentylator doprowadzający świeże powietrze. Opcjonalnie dostępna jest również klimatyzacja na letnie upały", mówi Kalevi Sjöholm.

Porównuje on kabinę z damskim butem: z zewnątrz wygląda wąsko, lecz wewnątrz jest przestronna i wygodna.

"W żurawach wyposażonych w kabinę zawory umiejscowione są poza kabiną, dzięki czemu nie przedostają się do niej zapachy, hałas i wytwarzane ciepło. Ponadto w ścianach i w stropie kabiny zastosowano materiały tłumiące hałas. Przy doborze materiałów do zastosowania w obszarze stawiania stóp najważniejszym kryterium była możliwość utrzymywania ich w czystości", zaznacza Sjöholm.

To jeszcze nie koniec tej listy: "Dźwignie i przyciski umieszczono tak, by z łatwością można było sięgać do nich z siedziska. Siłownik hydrauliczny ukośnie podnosi i opuszcza kabinę. Zredukowano kołysanie w pozycji ukośnego odchylenia do tyłu, powodowane przez luz występujący w tym ustawieniu, dzięki czemu zmniejszyła się odczuwalność obciążenia przez operatora."

Poza tym, tak samo, jak robi się to w przypadku butów, poświęcono także uwagę wzornictwu. Przykładem tego jest wygięta przednia szyba kabiny, którą zastosowano nie tylko ze względów estetycznych.

"Gięte szkło poliwęglanowe zapobiega powstawaniu odbłasków, pozwala uzyskać dodatkową przestrzeń i zwiększyć widoczność oraz jest odporne na uduchy mechaniczne", relacjonuje Sjöholm. ■

Tekst: Compositor/Tiia Teronen

Ilustracja: Topi Saari





John Millington, kierownik zespołu ds. logistyki: "W logistyce najważniejsze są antycypowanie i znajomość potrzeb logistycznych we wszystkich obszarach działania. To wspaniałe uczucie, gdy wszystko sprawnie przebiega."



John Godber, kontroler części: "Wspaniałe jest widzieć, jak nasze wysiłki przyczyniły się do sprawnego działania całego zespołu. Jestem dumny z tego, że odpowiadam za części zamienne."

Za kulisami dynamicznego zespołu

Ekipa rajdowa Forda wspierana jest przez organizację liczącą 120 osób, z których każda zasłużyła sobie na chwałę zwycięstwa.

rajdo- wego

Zespół rajdowy Forda po raz pierwszy od Rajdowych Mistrzostw Świata w 1979 roku zdobył w latach 2006 i 2007 tytuł Mistrza Świata Producentów. Ekipa Forda była również bliska zdobycia w 2007 roku tytułu mistrzowskiego w klasyfikacji Kierowców, lecz po zaciętej walce przegrała w twardym pojedynku.

Kompetencje i fachowe umiejętności zespołu Forda, które wystawiane są na próbę na każdym zawodach sprowadzają się do jednego: zapewnienia, by przez cały czas trwania rajdu wszystko działało tak, jak powinno. Kierowcy profesjonalnie wykonują swoje zadania, reszta zależy jednak od pracy za kulisami i poczynionych przygotowań. Zwycięstwo jest zaszczytnym ukoronowaniem pracy całego zespołu wykonywanej przez cały rok i w czasie samych rajdów.

Wszyscy członkowie zespołu poważnie traktują swoją pracę i wykonują ją z ogromnym zaangażowaniem. Każdy z nich ma swój zakres obowiązków, które musi wypełniać, lecz w razie potrzeby gotowy jest także pomagać w wykonaniu innego rodzaju zadań. Zespół rajdowy musi posiadać know-how z różnych dziedzin, dlatego też pomocne jest posiadanie w nim ludzi o zróżnicowanym wykształceniu i doświadczeniu zawodowym.

Po zakończeniu rundy trzeba wyruszać w drogę do miejsca kolejnego rajdu. Co jednak dzieje się w czasie pomiędzy zawodami? Jakiego rodzaju codzienne prace wykonuje ekipa rajdowa, by umożliwić zwycięstwo?

David Simpson, Manager ds. Zawodów Rajdowych z firmy M-Sport Ltd odpowiada za działania ekipy rajdowej Forda przez 24 godziny na dobę i 7 dni w tygodniu, również

w okresie od rajdu do rajdu. Zakres jego obowiązków obejmuje nie tylko odpowiedzialność za sprzęt i personel, lecz również za catering i wygląd obszaru przypisanego zespołowi rajdowemu. Zadaniem Simpsona jest zapewnienie, by właściwi ludzie robili właściwe rzeczy we właściwym czasie oraz by zespół był adekwatnie przygotowany do sytuacji problemowych.

Czasami jest to szalenie ciężka praca, lecz Simpson mówi, że nie może wyobrazić sobie lepszego zajęcia.

"To doskonale stanowisko dla kogoś, kto lubi każdego dnia pracy robić coś innego i z przyjemnością angażuje się w stu procentach w to, co robi. Tylko wówczas możliwe jest posiadanie przez cały czas wystarczającej motywacji, ponieważ jest to nie tylko praca o charakterze długoterminowym, lecz również praca w ciągle zmieniających się okolicznościach."



Alex Mottram, mechanik rajdowy: "Bezpośrednie i jasne komunikowanie się jest najważniejszą rzeczą w pracy mechaników i całego zespołu. Informacje powinny być szybko przekazywane."



Firma M-Sport nabyła swój pierwszy wózek widłowy MOFFETT podwieszany do pojazdów przed kilku laty.



David Simpson, Manager ds. Zawodów Rajdowych: "W mojej pracy najważniejsze jest by być dobrze zorganizowanym i szybkim. Trzeba być w stanie sprawnie podejmować decyzje."

Milly, George i Malcolm podróżują po całym świecie z zespołem Forda.



Simpson przyjeżdża na miejsce rajdu na kilka dni przed jego rozpoczęciem, by upewnić się, że wszystko przebiega zgodnie z planem.

"Wszystko zależy od dobrego planowania na poziomie podstawowym. Ważnymi narzędziami są przy tym harmonogramy i listy kontrolne czynności do wykonania, ponieważ jest to praca trwająca cały rok", podkreśla Simpson.

Najwydajniej pracujący członek zespołu

Tak duża ilość w większości ciężkich przedmiotów, które trzeba przemieścić wymaga od zespołu dużego wysiłku fizycznego. Załadunku i rozładunku przyczep zwykle dokonywano ręcznie lub za pomocą urządzeń posiadanych w leasingu, aż wreszcie kilka lat temu firma M-Sport zakupiła swój pierwszy wózek widłowy MOFFETT podwieszany do pojazdów.

Według Simpsona ten podwieszany wózek widłowy ułatwia zespołowi pracę i przyspiesza jej wykonywanie. Umożliwia on członkom zespołu intensywniejsze koncentrowanie się na ich obowiązkach. W tym roku firma używa najnowszego modelu wózka widłowego - M5 25.3LT.

Kierownik Organizacyjnego Zespołu Technicznego, **Tom Lindsay**, mówi, że nowy MOFFETT jest wielką pomocą, ponieważ dzięki niemu rozładunku i załadunku przyczep można dokonywać również od strony bocznej, a widły teleskopowe umożliwiają załadunek sprzętu „od ściany do ściany”.

Na dalekich trasach firma M-Sport używa starszego modelu wózka widłowego. Nowy model używany jest na trasach europejskich, kiedy transportowana jest większa ilość sprzętu.

"Wózek widłowy podwieszany do



Keith Adlard odpowiedzialny za samochód Mikko Hirvonena: "Szczerość i proaktywność w stosunku do kierowców i współpracowników to krytyczne czynniki mające zasadnicze znaczenie w pracy zespołowej."

- ▶ pojazdów jest bardzo przydatny w tej pracy. Możliwość podwieszania go do pojazdu i rozkładania go przy każdym przyjeździe i wyjeździe sprawia, że można go natychmiast użyć, gdy jest potrzebny."

Praca zespołu Lindsay'ego zaczyna się mniej więcej na tydzień przed rozpoczęciem rajdu od wykonania pomiarów obszaru padoku i wyładunku transportowanych towarów. Pierwszymi rzeczami, które należy ustawić na miejscu są podstawowe elementy, takie jak namioty i przyczepy serwisowe. Następnie przystępuje się do właściwego rozładunku. Zespół odpowiada również za sprawdzenie, czy wszystkie elementy konstrukcyjne zostały w prawidłowy i bezpieczny sposób umieszczone we właściwym miejscu.

John Godber odpowiada za części zamienne i ich skrupulatne układanie. Na części zamienne zarezerwowana jest odrębna przyczepa z półkami od sufitu do podłogi wypełnione pudłami. Praca Godbera rozpoczyna się, gdy tylko na miejsce przyjeżdża samochód ciężarowy z częściami i trwa tak długo, aż wszystko zostanie ponownie przepakowane i umieszczone w dokładnie tym samym miejscu, co zawsze.

"Musimy być w stanie natychmiast znaleźć każdą część. Nie możemy tracić czasu na szukanie, szczególnie w czasie rajdu, dlatego też zawsze przechowujemy części w tym samym miejscu."

Ważność części zamiennych podkreśla fakt, że w zapasie są zawsze co najmniej dwie sztuki każdej części – również i tych o większych rozmiarach.

Nieodzwonne know-how

Przed rozpoczęciem rajdu i podczas rajdu przy samochodach pracuje 12 mechaników. Jeden z nich, **Alex Mottram**, rozpoczął pracę w firmie jako praktykant, bezpośrednio po ukończeniu szkoły. Jest to jego szósty rok zatrudnienia w zespole Forda.

W 2007 ROKU RAJDOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA FIA

obejmowały 16 rajdów odbywających się na pięciu kontynentach w ciągu 12 miesięcy. W każdym trzydniowym rajdzie pokonywana jest odległość do 1200 km z 350 kilometrami odcinków specjalnych o różnych rodzajach nawierzchni – od gładkiego asfaltu po śnieg i lód, koleiny i szuter.

Zespół rajdowy BP-Ford World Rally Team wystąpił na wszystkich 16 rajdach Mistrzostw Świata w dwóch przygotowanych na te zawody przez Forda samochodach Focus RS, które prowadzili podwójni Mistrzowie Świata: kierowcy Marcus Grönholm i Timo Rautiainen oraz ich koledzy Mikko Hirvonen i Jarmo Lehtinen, również pochodzący z Finlandii. Program działań zespołu rajdowego obsługiwał w imieniu Forda jego długoletni partner - firma M-Sport, będąca kolebką międzynarodowych projektów rajdowych marki Blue Oval. Zespół BP-Ford World Rally operujący z bazy technicznej firmy M-Sport w miejscowości Dovenby Hall położonej w północno zachodniej Anglii, pracuje na rzecz firmy Ford Motor Company od 1997 roku.

www.ford.co.uk/ie/wrc
www.m-sport.co.uk

"Najlepszą metodą, by zostać profesjonalistą jest rozpoczęcie pracy od stanowiska praktykanta. Ponieważ technologia ciągle ewoluuje, idealnym sposobem nadążania za jej rozwojem jest praktyczne angażowanie się w wykonywanie prac technicznych."

Mottram uważa, że największym wyzwaniem jest szybki rozwój techniki. Ale wyzwania są po to, by stawiać im czoła. Mówi, że lubi swoją codzienną pracę. Gdy rozpoczyna się rajd, Mottram jest na padoku tuż przed samochodami. Czas pomiędzy rajdami również spędza przy samochodach – zawsze jest przecież coś, co trzeba naprawić lub podrasować.

Keith Adlard, odpowiedzialny za samochód Mikko Hirvonena, ściśle współpracuje z innymi mechanikami i kierowcami. Jego głównym obowiązkiem jest dbanie o samochód Hirvonena i

wykonywanie wiążących się z tym prac technicznych. Adlard zna zatem samochód Mikko i wszystkie jego części, jak własną kieszeń.

"Moim obowiązkiem jest przygotowywanie wszystkiego na przyjazd mechaników, by mogli od razu wskoczyć w swoje kombinezony i zabrać się do roboty. W tej pracy, tak jak i w każdej innej pracy zespołowej, nie można sobie pozwolić na stratę czasu."

Liczą się szczegóły

W miejscu, w którym odbywa się rajd nieprzerwanie trwają wyteżone prace organizacyjne.

John Millington, kierownik zespołu ds. logistyki mówi, że bezpośrednio po zakończeniu bieżącego rajdu rezerwuje miejsca hotelowe i miejsca na padoku na przyszły rok.

"Nie ma czasu do stracenia, bo trzeba przygotować wszystko na przyszłoroczny rajd. Rok to przecież stosunkowo krótki okres czasu, gdy weźmie się pod uwagę, że zespół rajdowy bierze udział w 16 rajdach Mistrzostw Świata organizowanych na pięciu różnych kontynentach."

Pod względem logistyki każdy kraj jest unikalny. Według Millingtona w krajach nordyckich działa się łatwo w porównaniu z niektórymi innymi krajami europejskimi, w których trzeba poświęcać znacznie więcej czasu na komunikację i dokonywanie weryfikacji.

Millington odpowiada za zintegrowanie wszystkich szczegółowych spraw w funkcjo-



Tom Lindsay, kierownik Organizacyjnego Zespołu Technicznego: "Fakt, że można każdemu ufać i że silne jest każde ogniwo łańcucha to coś, co cenię sobie w zespole. Determinacja jest jedną z cech, które najtrafniej charakteryzują tę pracę."

nalny pakiet logistyczny. Wykonuje to zadanie wspólnie z czterema pozostałymi członkami zespołu logistycznego. Praca ta obejmuje również opłacanie rachunków i odpowiedzialność za zapewnienie paliwa do samochodów oraz komunikowanie się z lokalnymi partnerami, z którymi prowadzona jest współpraca. Zespół logistyczny posiada również własnych „obserwatorów pogody” śledzących warunki atmosferyczne prognozowane na dzień rajdu i powiadamiających o nich kierowców i mechaników. Praca trwa nieprzerwanie przez 12 miesięcy w roku.

"To praca bez końca, ale to lubię, bo dzięki temu utrzymuję kondycję zawodową wymaganą na tym stanowisku." ■

Tekst: Compositor/Kirsi Paloheimo
Zdjęcia: Jyrki Vesa

Szybka droga do współpracy

Szybka reakcja przekonała firmę Havator do wyboru nowego partnera w dziedzinie żurawi.

Prezes Grupy Havator, **Erkki Hanhiova** mówi, że firma znalazła się w sytuacji, w wyniku której niespodziewanie potrzebowała żurawia. Nie doszła do skutku uzgodniona dostawa nowego żurawia, który został już zaplanowany w harmonogramie do wykonania określonych prac.

Firma znalazła się w kłopotcie, ale pomoc była blisko. "Na szczęście doradzono nam, by zwrócić się o pomoc do Hiaba. W rezultacie już w dwa tygodnie później otrzymaliśmy dostawę samochodu ciężarowego wyposażonego w żuraw."

Ta szybka dostawa zapoczątkowała partnerską współpracę pomiędzy firmą Havator i Hiabem. Czynnikiem, który zdecydował o nabyciu żurawia była dobra reputacja Hiaba jako firmy szybko realizującej dostawy. Hanhiova podkreśla, że ważna jest klarowność działania: cena także jest decydującym czynnikiem, ale przede wszystkim trzeba móc ufać swojemu partnerowi.

Choć współpraca ta jest jeszcze w początkowym stadium, oczekiwania są wysokie. Havator zamierza zainwestować w długoterminowe partnerstwo, uczestnicząc w pracach rozwojowych. "Nasza działalność ciągle się rozwija. Sensowne jest omawianie zachodzących w niej zmian z Hiabem, który może następnie uwzględnić je przy rozwoju produktu.

W ten sposób będzie to sytuacja, w której obie strony wygrywają."

Żuraw Hiaba stanowi wartościowe uzupełnienie floty firmy Havator i zakresu jej działań. W pierwszym rzędzie urządzenie to używane jest do przemieszczania elementów żurawia z wysięgnikiem kratowym i przeciwwag własnego sprzętu firmy. Około połowy zadań żurawia stanowią prace wykonywane na rzecz osób trzecich, na przykład przemieszczanie urządzeń kruszących.

"Wskaźnik wykorzystania tego żurawia, który posiadamy dopiero od kilku miesięcy, wynosi około 80 procent, lecz wiemy już że nabycie go było słuszną decyzją", mówi Hanhiova.

Wierzy on, że nawiązana współpraca w przyszłości się pogłębi, ponieważ w jej podstaw leży fundamentalna zasada: Solidność - klucz do każdego rodzaju współpracy. ■

Tekst: Compositor/Kirsi Paloheimo
Zdjęcia: Jyrki Vesa

Pierwsze miejsce w świadczeniu usług dźwigowych

Havator Group posiada główną siedzibę w gminie Tornio położonej w fińskiej Laponii. Należy ona do największych firm świadczących usługi dźwigowe, specjalistyczne usługi transportowe i usługi w zakresie żurawi portowych w krajach nordyckich. Firma zatrudnia ponad 400 pracowników i prowadzi działalność na terytorium Szwecji, krajów nadbałtyckich i Rosji. Flota żurawi firmy Havator obejmuje przemysłowe żurawie montażowe, żurawie z ramieniem hydraulicznym montowane na samochodach ciężarowych wykorzystywane w przemyśle i na obszarach miejskich, żurawie z ramieniem hydraulicznym przeznaczone do pracy w trudnych warunkach terenowych, a także żurawie z wysięgnikiem kratowym, gąsiennicowe i montowane na pojazdach, oraz żurawie portowe.

Operator Hannu Hyvärinen z firmy Havator chwali nowy żuraw: łatwo jest manewrować tym urządzeniem. Dzięki dostępności obsługi serwisowej przez 24 godziny na dobę przestoje nie trwają długo. Jussi Sukuvaara się z tym zgadza.



Zmiany klimatyczne i zużycie paliwa to kwestie, które nas na co dzień zajmują. Są one ze sobą ściśle powiązane – zmniejszenie zużycia paliwa nie tylko pozwala zaoszczędzić na kosztach, lecz również obniża emisję dwutlenku węgla i oszczędza środowisko. System sterowania, który pozwala zredukować obciążenie środowiska, zapewniając jednocześnie zwiększenie udźwigu i efektywności ekonomicznej żurawia to zatem naprawdę dobra wiadomość.

Oszczędność paliwa i redukcja EMISJI

Najnowsza generacja systemów sterowania żurawi Hiaba ustanawia nowe wzorce w przemyśle, nie tylko poprzez zwiększenie udźwigu i efektywności, lecz także poprzez zredukowanie zużycia paliwa w celu ograniczenia jego wpływu na środowisko.

Projektując żuraw, jego maksymalne obciążenie znamionowe oblicza się na podstawie masy i geometrii żurawia oraz przewidywanego okresu żywotności konstrukcji stalowych. Lekkość można osiągnąć poprzez sposób zaprojektowania, poprzez zastosowanie stali o wysokiej wytrzymałości oraz przez zastosowanie systemów sterowania pozwalających w pełni wykorzystać zdolność obciążeniową konstrukcji. Hiab już od dziesięcioleci jest firmą produkującą w zakresie projektowania i w zakresie stosowania wysoko wytrzymałościowych

stali. Ciągły rozwój systemów sterowania jest podstawą sukcesu Hiaba w dziedzinie rozwoju produktywnych i wydajnych żurawi.

”Rozumie się samo przez się, że klientowi największe korzyści przynosi żuraw możliwie jak najlżejszy, lecz o możliwie jak największym udźwigu. Gdy żuraw jest lekki, nadwozie samochodu ciężarowego można obciążać większym ładunkiem użytecznym. W przypadku mniejszej masy żurawia do jego transportu wymagana jest również mniejsza ilość paliwa”, zaznacza **Lars Andersson**, Manager ds. Mechaniki Konstrukcyjnej z Działu Badawczo-Rozwojowego Żurawi Hiab.

Zahamowanie zmian klimatu

Systemy sterowania żurawi Hiaba Pro i HiPro zaprojektowano, by zaspokoić zapotrzebowanie klienta na lekkie żurawie będące w stanie



zapewnić możliwie jak największy udźwig. Umożliwiają one zwiększenie ładunku użytecznego i redukcję zużycia paliwa dochodzącą do 40 procent.

“Na uwagę zasługuje fakt, że ich zalety, takie jak większy udźwig i redukcja kosztów paliwa, nie tylko zwiększają zyskowność dla klienta, lecz również rzeczywiście przyczyniają się do zahamowania zmian klimatu”, mówi Lars Andersson.

By móc się poruszać i podnosić ładunki, żuraw potrzebuje energii. Większość współczesnych żurawi posiada pompę oleju o stałej wydajności - w wielu wypadkach duża część oleju przepływa z powrotem bezpośrednio do zbiornika.

Jeśli klient dla żurawia ze sterowaniem 166 HiPro wybierze pompę o stałej wydajności, przepływ oleju w układzie hydraulicznym wynosi 70-90 litrów na minutę. W celu uzyskania takiego natężenia przepływu oleju silnik wysokoprężny samochodu ciężarowego musi zużywać trzy litry paliwa na godzinę. Jednakże dość często żuraw używany jest bez wykorzystywania jego pełnej mocy. Zdarza się, że wykonuje on tylko obrót o 90 stopni – od rampy załadunkowej do nadwozia samochodu ciężarowego i z powrotem, pracując z 60-procentową prędkością. ►



Poziom emisji gazów cieplarnianych przez żuraw ogólnego stosowania HIAB 800 HiPro z pompą o zmiennym wydatku jest w przeliczeniu rocznym o dziesięć ton niższy od poziomu emisji w przypadku zastosowania pompy o stałym wydatku. Dziesięć ton to wielkość rocznej emisji dwutlenku węgla przez cztery samochody.

- “Wykonywanie tych ruchów roboczych wymaga tylko 25 litrów oleju na minutę, a zatem co najmniej 50 litrów oleju bezużytecznie cyrkuluje w układzie. Nadwyżka użytej energii przetwarza się w systemie sterowania w ciepło. Ponieważ temperatura oleju musi być utrzymywana na poziomie poniżej 70 stopni, wymagana jest chłodnica oleju”, mówi Lars Andersson.

Systemy sterowania Hiaba Pro i HiPro umożliwiają stosowanie pomp o zmiennej wydajności zamiast tradycyjnych pomp o stałej wydajności. Pompa o zmiennej wydajności reguluje wymagane natężenie przepływu oleju w układzie hydraulicznym odpowiednio do prędkości podnoszenia/opuszczania lub poruszania się wymaganej w każdym danym momencie.

Według Larsa Anderssona zastąpienie standardowej pompy o stałej wydajności pompą o zmiennej wydajności w samochodzie ciężarowym wyposażonym w żuraw HIAB XS 288 HiPro, normalnie zużywającym około 7.000 litrów oleju napędowego rocznie pozwala zaoszczędzić 32 procent paliwa, czyli 2.200 litrów. Oszczędności te będą jeszcze większe w przypadku żurawia 800 HiPro zużywającego 10.000 litrów oleju napędowego rocznie – potencjalna redukcja zużycia paliwa wynosi wówczas 4.000 litrów.

”Poziom emisji gazów cieplarnianych przez żuraw 800 HiPro z pompą o zmiennym wydatku jest w przeliczeniu rocznym o dziesięć ton niższy od poziomu emisji w przypadku zastosowania pompy o stałym wydatku. Dziesięć ton to wielkość rocznej emisji dwutlenku węgla przez cztery samochody”, mówi Lars Andersson.

Inwestycja, która szybko się zwraca

Mimo, że wszystkie żurawie Hiaba z serii HiPro spełniają warunek techniczny umożliwiający zastosowanie pompy o zmiennym wydatku,

obecnie wyposażanych jest w nią tylko 15 do 20 procent tych żurawi. Andersson twierdzi, że przyczyną tego jest fakt, że użytkownicy są bardziej obeznani z pompami o stałym wydatku i mogą nie być świadomi oszczędności, jakie może zapewnić im pompa o zmiennym wydatku.

Zamontowanie pompy o zmiennym wydatku w nowym żurawie Hiaba lub wyposażenie w nią

Im większy żuraw, tym większą oszczędność paliwa i redukcję emisji CO₂ zapewni pompa o zmiennym wydatku.

posiadanego już żurawia wymaga inwestycji w wysokości od 1.000 do 2.000 euro. Andersson mówi jednak, że inwestycja ta szybko się zwróci.

“Jeśli cena oleju napędowego wynosi około jednego euro za litr, pompa o zmiennym wydatku zastosowana w żurawiu 288 HiPro zwróci się w okresie krótszym niż 18 miesięcy, zaś w żurawiu 800 HiPro już za pół roku. Następnie osiągnie ona oszczędności wynoszące w przypadku mniejszego żurawia 2.200 euro rocznie, a w przypadku większego aż 4.000 euro”, mówi Lars Andersson.

Są również i inne poważne korzyści – dzięki temu, że pompa o zmiennym wydatku ma zdolność utrzymywania temperatury oleju na znacznie niższym poziomie temperatura panująca w układzie hydraulicznym jest niższa o co najmniej 20 stopni Celsjusza.

“W większości przypadków nie ma nawet potrzeby instalowania chłodnicy oleju. Niższe temperatury pozwalają także wydłużyć okres użytkowania uszczelki, przewodów i innych części”, dodaje Andersson.

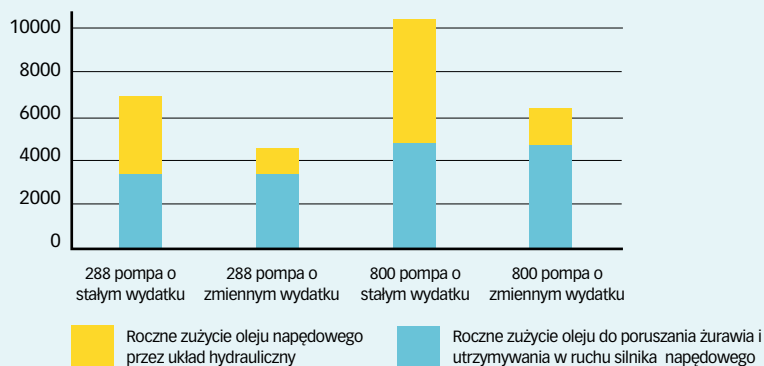
”Prócz oszczędności w zużyciu paliwa dzięki innowacyjnemu i inteligentnemu systemowi sterowania można również zwiększyć znamionowe obciążenie żurawia HiPro, a w przypadku dużego wysięgu nawet więcej, co prowadzi do zwiększenia wydajności pracy”, zaznacza Lars Andersson.

Andersson dodaje: “W rezultacie ponad dwudziestu lat ciągłych intensywnych badań i rozwoju systemy sterowania współczesnych żurawi HIAB XS automatycznie regulują ich udźwig, zapewniając wyższe osiągi, bezpieczeństwo pracy i wyższy komfort operatora. Nasze systemy sterowania żurawi nowej generacji radykalnie podnoszą poprzeczkę, nie tylko zwiększając udźwig i efektywność ekonomiczną żurawi, lecz również ograniczając ich wpływ na środowisko poprzez redukcję zużycia paliwa.” ■

Tekst: Compositor/Tiia Teronen

Ilustracja: Topi Saari

Roczne zużycie oleju napędowego przez żurawie Hiab 288 HiPro i Hiab 800 HiPro przy przeciętnej eksploatacji, z zastosowaniem pompy o stałym wydatku lub pompy LS o zmiennym wydatku





HIAB ŁĄCZY PIONY PRODUKCJI ŻURAWI

W celu zapewnienia wsparcia dla przyszłego rozwoju i zwiększenia zyskowności od stycznia 2008 roku Hiab połączy piony Żurawi Ogólnego Stosowania i Żurawi Leśnych w pion Żurawie. Ta zmiana organizacyjna pozwoli zapewnić lepsze i intensywniejsze wykorzystywanie wspólnych zasobów na potrzeby realizacji programów rozwoju, produkcji i marketingu żurawi.

Nowy pion Żurawie będzie zajmować się rozwojem i produkcją żurawi ogólnego stosowania montowanych na samochodach ciężarowych, żurawi leśnych i żurawi recyklingowych w swoich pięciu zakładach produkcyjnych w Szwecji, Holandii, Hiszpanii, Finlandii i Korei. Na czele tego pionu połączonych grup wyrobów stanie **Harri Ahola**, Senior Wiceprezes (SVP) działu Żurawie, który uprzednio był szefem pionu Żurawi Ogólnego Stosowania.

Hiab nabywa firmę serwisową w Stanach Zjednoczonych

Hiab podpisał umowę przejęcia firmy serwisowej w miejscowości Tampa na Florydzie. Firma Bay Equipment Repairs Inc. oferująca usługi w zakresie obsługi techniczno-konserwacyjnej świadczone we własnym warsztacie i u klientów była partnerem Hiaba od 1991 roku. Większość jej klientów to również klienci Hiaba z obszaru Florydy.

Bay Equipment Repairs zostanie zintegrowana z organizacją serwisową Hiaba w Stanach Zjednoczonych, wzmacniając ofertę Hiaba w zakresie obsługi techniczno-konserwacyjnej na ważnym obszarze rynkowym, jakim jest Floryda. Firma ta przede wszystkim oferuje usługi serwisowania wózków widłowych MOFFETT podwieszanych do pojazdów i żurawi ogólnego stosowania HIAB.

Hiab uzyskał zamówienia na sprzęt załadunkowy w Danii i w Niemczech

Hiab i SAWO – importer Hiaba w Danii – uzyskały od firmy MAN znaczące zamówienie na dostawę 133 hakowców i 22 żurawi ogólnego stosowania. Wyroby te są montowane przez SAWO na samochodach ciężarowych MAN i dostarczane duńskiemu wojsku. Realizacja dostaw hakowców i żurawi ogólnego stosowania rozpoczęła się w 2007 roku i będzie kontynuowana w roku 2008.

Hiab otrzymał również znaczące zamówienie na dostawę 157 hakowców od firmy MAN Nutzfahrzeuge AG. Zamówione hakowce będą montowane na samochodach ciężarowych MAN i dostarczane Niemieckim Siłom Obronnym. Realizacja tej dostawy hakowców rozpocznie się natychmiast i będzie kontynuowana do 2012 roku.

Samochody ciężarowe wysokiej mobilności zostały zaprojektowane do użytku przez wojsko w ekstremalnych warunkach operacyjnych. Po wyposażeniu w hakowce MULTILIFT można będzie je wykorzystywać do załadunku, transportu i rozładunku kontenerów i wojskowych platform ładunkowych typu flatrack. Żurawie ogólnego stosowania HIAB będące przedmiotem dostawy w Danii są urządzeniami wymiennymi. Samochody ciężarowe mogą być wyposażane w nie w ciągu godziny. Hakowce dostarczane do Niemiec będą również wykorzystywane do transportu w pełni opancerzonych modułów zaprojektowanych na potrzeby bezpiecznego przewożenia żołnierzy w niebezpiecznych regionach.

Uruchomiono nowe witryny internetowe Hiaba!

Hiab uruchomił nowe witryny internetowe. Te nowe strony internetowe oferować będą nowe funkcje, takie jak wyszukiwanie punktów kontaktowych, wyszukiwanie wyrobów, narzędzie do porównywania wyrobów, bank materiałów wizualnych i wiele innych. W witrynach tych uwypakowano również wszechstronny asortyment usług oferowanych przez nas na całym świecie oraz przedstawiono informacje o tym, jak nasi klienci osiągnęli sukces z pomocą naszych wyrobów.

Strona docelowa www.hiab.com będzie teraz adresem portalu, poprzez który uzyskiwany będzie dostęp do lokalnych krajowych portali internetowych, które również dostępne są poprzez lokalne domeny internetowe w poszczególnych krajach (np. www.hiab.de). Proszę odwiedzić www.hiab.com lub lokalną witrynę internetową w swoim kraju, by dowiedzieć się więcej o zawartości i funkcjach naszych nowych witryn internetowych.

Będziemy cieszyć się z wszelkich informacji zwrotnych na temat naszych nowych witryn internetowych, jakie zechcą nam Państwo przekazać. Komentarze można nadsyłać za pośrednictwem formularza kontaktowego dotyczącego witryn internetowych, dostępnego na stronie www.hiab.com/feedback.

Swoboda

i wydajność dzięki wózkowi widłowemu podwieszanemu do pojazdów

Przewoźnik **Lars Lindblom** obecnie eksploatuje już swój drugi wózek widłowy podwieszany do pojazdów. Wózek ten nie tylko zapewnia mu cenną swobodę, lecz również przynosi zyski.

“Nawet przy realizacji zleceń, które nie wiążą się z dodatkową zapłatą za załadunek lub rozładunek dzięki temu wózkowi widłowemu moja działalność jest bardziej ekonomiczna. Po prostu oszczędzam mnóstwo czasu, mogąc wykonać wszystko samodzielnie, bez czekania na innych. Nie jestem też uzależniony od tego, czy w danym miejscu będą jacyś ludzie do pomocy”, mówi Lars Lindblom.

Poprzednio miał wózek KOOI wyprodukowany w 2002 roku. Ponieważ był on jeszcze daleki od zużycia, eksploatuje go teraz jego kolega. Nowym nabytkiem firmy Larsa Lindbloma - Åkeri AB, jest MOFFETT M4.

“Jest to model z szeroką karetką widel. Posiada on również widły teleskopowe, których nie miał mój poprzedni wózek widłowy. To funkcja, którą na prawdę sobie cenię, ponieważ mogę teraz o wiele łatwiej dokonywać rozładunku.

“W lecie przewoziłem duże ilości opałowego granulatu drzewnego w workach umieszczonych na paletach. To prawdziwa wygoda, gdy można popychać je do prawidłowego ustawienia na rampie załadunkowej,” mówi Lars.

Spodziewa się on, że o wiele więcej okazji do wykorzystywania widel teleskopowych będzie mieć wiosną, gdy znaczną część jego pracy stanowią dostawy trawy rolowanej z Weibull - wielkiej firmy ogrodniczej z siedzibą w Österlen zajmującej się produkcją trawy.

Przedsiębiorca transportowy Lars Lindblom eksploatuje obecnie swój drugi wózek widłowy podwieszany do pojazdów. Wózek ten zapewnia mu nie tylko cenną swobodę, lecz również przynosi zyski.

“W szczytowym sezonie każdego dnia dostarczanych jest aż 7.000 metrów kwadratowych trawników. Jest nas sześciu kierowców. Załadunek samochodu ciężarowego jest często trudny, gdyż rolki trawy ulegają odkształceniu i rozwijają się. Popychanie ich z powrotem na miejsce za pomocą widel teleskopowych na prawdę pomaga w załadunku”, zaznacza Lars.

W kwadratach ulic, przy których stoją nowo wybudowane domy jest niewiele wolnej przestrzeni. Przeważnie nie możemy tam wjechać samochodem ciężarowym. Wózek widłowy jest bardzo poręczny, gdy trawa dostarczana jest bezpośrednio na poszczególne działki, na których jest układana.

Mniejsze uzależnienie od innych

Przez pozostałą część roku wykonywanych jest wiele przewozów na rzecz Spółdzielni Rolniczej. Zlecenia te otrzymywane są od GKF Frakt AB - firmy należącej do

DSV Miljö A/S. Prócz rutynowych przewozów zboża i pasz, Lars Lindblom wykonuje również dostawy nasion, nawozu i innych towarów na dużych częściach obszaru południowej Szwecji.

“W sumie każdego dnia realizowane są dostawy do 10 - 30 miejsc, a zatem bardzo często używamy wózek widłowy. Ogromną zaletą posiadania wózka widłowego jest, że dzięki niemu jestem mniej zależny od innych. Większość prac jestem w stanie wykonać samodzielnie. Jeśli chcę, mogę przedłużyć swój dzień pracy, by wszystko skończyć i nie muszę już nocować w samochodzie ciężarowym,” podsumowuje Lars Lindblom. ■

Tekst i zdjęcie: Ulf C Nilsson

Powrót do korzeni

W latach 80-tych ubiegłego wieku Coverworld była jedną z pierwszych firm w Wielkiej Brytanii używających wózków widłowych podwieszanych do pojazdów produkcji Moffett. Obecnie, po 20 latach firma ta powróciła do swoich korzeni, nabywając 8 nowych wózków widłowych MOFFETT M8.

“Bo MOFFETT to po prostu nadal najlepsza marka na rynku.”

Firma ta ponownie wybrała MOFFETT nie tylko z powodu osiągnięć i niezawodności urządzeń. Znaczną rolę w dokonaniu przez nią tego wyboru odgrywał również wysoki poziom obsługi serwisowej i wsparcia technicznego, które są zawsze dostępne dla użytkowników.

Gdy firma Coverworld nabywała swój pierwszy wózek widłowy, zajmowała się głównie wykonywaniem dostaw towarów dla rolnictwa. Moffett oferował wówczas najlepsze, dostosowane do jej potrzeb rozwiązanie. Rozwiązanie zaoferowane przez Moffett doskonale nadawało się do przemieszczania materiałów

na błotnistym gruncie i w ciasnych przestrzeniach.

Obecnie firma Coverworld jest w Wielkiej Brytanii liderem rynku w zakresie produkcji i dostaw powlekanych blach dachowych i elewacyjnych. Na potrzeby tej działalności MOFFETT M8 jest doskonałym wyborem.

Coverworld posiadająca nowoczesną flotę pojazdów realizuje dostawy na całym obszarze kraju, przewożąc typowe ładunki złożone z elementów wykonanych z blach o długości do sześciu metrów. Tak wielkie elementy jest oczywiście trudno dostarczać i rozładowywać na placach budowy, na których jest niewiele przestrzeni, jednak nowe wózki widłowe z łatwością radzą

sobie z tym zadaniem.

“Mają one wszystkie zalety, które ceniliśmy sobie w naszych starych urządzeniach, oraz kilka doskonałych nowych parametrów, z których nie najmniej ważnym jest mały promień obrotu umożliwiający naszym kierowcom bezpieczną jazdę nawet w bardzo ograniczonych przestrzeniach”, stwierdza **Ian Hawkins**, kierownik produkcji z firmy Coverworld.

Ponieważ wózki widłowe M8 mają udźwieg do 2,5 tony, kierowcy są w stanie samodzielnie wykonywać wszystkie czynności rozładunku i nie są uzależnieni od pomocy innych. Zwiększa to tempo wszystkich prac, umożliwiając kierowcom wykonywanie dziennie większej liczby dostaw. Dzięki zdolności wózka widłowego do

jazdy w bok mogą oni przemieszczać na małych powierzchniach nawet największe pakiety, co jest w tej branży wielką zaletą.

“Wózki widłowe podwieszane do pojazdów produkowane przez firmę Moffett zawsze były wyjątkowymi urządzeniami. Wrażenie zrobiły na nas już 20 lat temu, lecz dziś widzimy, że technologia bardzo się od tego czasu rozwinęła. Jestem przekonany, że w rezultacie tej inwestycji osiągniemy zarówno znaczny wzrost liczby realizowanych dostaw jak i zysków, jednocześnie jeszcze bardziej zadawalając naszych klientów”, mówi Ian Hawkins.

Tekst: Ulf C Nilsson
Zdjęcia: Chris Bailey



LARS LINDBLOM ZE SZWEDZKIEJ MIEJSCOWOŚCI TOMELILLA był pierwszym w Szwecji posiadaczem MOFFETTA M4. Nabyty przez niego wózek widłowy to zupełnie nowy model, który powstał w wyniku współpracy pomiędzy dwoma firmami Hiaba: Moffett z Irlandii i KooiAap z Holandii.

Innowacje zastosowane w tym wózku widłowym to:

- bezpośrednio sprzężona pompa hydrauliczna, bez stosowania pasów
- łatwa dostępność wszystkich punktów serwisowania zapewniająca łatwość wymiany przewodów rurowych
- wyjmowany zbiornik hydrauliczny dla ułatwienia czyszczenia
- zbiornik paliwa i pokrywa silnika z tworzywa sztucznego zamiast z metalu
- klatka bezpieczeństwa z barierą ochronną, zatwierdzona jako zgodna z normami ISO
- nowe rozmieszczenie dźwigni zwiększające ergonomię stanowiska pracy operatora
- obniżenie poziomu hałasu
- ulepszona ochrona przed deszczem i opcjonalna zamknięta kabina



Bezblędne działanie od samego początku

U podnóża jednego z najdłuższych na świecie pasm górskich firma Bussbygg produkuje wszystkie komponenty dla każdego zamówionego urządzenia załadunkowego.

Geiranger Fjord jest jedną z głównych atrakcji turystycznych Norwegii. Oferując zapierające dech widoki, przyciąga on tysiące turystów i pasażerów statków wycieczkowych przybywających tu co roku ze wszystkich stron świata. Mniej znany jest fakt, że wybrzeże otaczające ten fiord jest pełne odnoszących sukcesy firm. Większość z nich prowadzi naturalnie działalność związaną z rybołówstwem lub budową statków, lecz są wśród nich także firmy wytwarzające meble i wykonujące zabudowy pojazdów ciężarowych.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Bussbygg A/S, z siedzibą na północ od Fiord Geiranger prowadzi działalność od 1947. Początkowo spółka konstruowała autobusy, lecz z czasem coraz większe miejsce w jej działalności zaczęło zajmować wykonywanie zabudów samochodów ciężarowych i przyczep. W latach 70-tych ubiegłego wieku firma dostarczyła swój ostatni autobus, po czym całkowicie skoncentrowała swą działalność na zabudowach

i przyczepach. Zapotrzebowanie na specjalne rozwiązania istniało wówczas w rybołówstwie, które w Norwegii zawsze było intratną branżą.

“Przed wszystkim wymagano zapewnienia elastyczności załadunków. W Finnmark na przykład przed wyjazdem z towarem do Oslo lub na południe, do Europy, kierowca musiał przejechać 500 km, by dotrzeć do różnych małych portów i załadować tam do pełna swój samochód ciężarowy, mówi Manager ds. Marketingu, **Roar Berg**.

Firma Bussbygg A/S dostarczała takie rozwiązania i stała się niejako ulubionym dostawcą tej branży. Jej zabudowy można było otwierać zarówno z obu boków, jak i z tyłu. Obecnie firma Bussbygg A/S zatrudnia 170 pracowników i zajmuje pierwsze miejsce na norweskim rynku zabudów dla samochodów ciężarowych.

“Jesteśmy jedynym dostawcą, który sam wykonuje wszystkie komponenty zabudowy. Wytwarzamy je w naszym zakładzie produkcyjnym, zaczynając praktycznie od zera,” mówi Roar Berg.



Dziś firma Bussbygg zajmuje pierwsze miejsce na norweskim rynku zabudów dla samochodów ciężarowych.

Dostosowane do wymagań klienta

Koncentracja na precyzji realizacji dostaw, a przede wszystkim na jakości oznacza powtarzanie się zamówień. Ponieważ firma wszystko produkuje sama, może oferować w zakresie zabudów elastyczne rozwiązania dostosowane do wymagań klienta.

Od czasu kiedy tylne burty załadownicze stały się bardzo pożądane przez klientów, Bussbygg został największym w Norwegii nabywcą wind ZEPRO.

Windy ZEPRO zapewniają bezpieczeństwo obsługiwanego ładunku, również przy wysokiej wilgotności powietrza i w złych warunkach atmosferycznych, ponieważ zostały przetestowane pod kątem sprawności działania w różnego rodzaju trudnych warunkach klimatycznych.

Hiab dostarcza do norweskiej firmy Bussbygg ponad 200 wind załadowniczych rocznie. Ponadto, aby spełnić parametry jakościowe Bussbygg zapewniono łatwą i szybką dostępność części zamiennych do tych wind na całym obszarze Norwegii. ■

Tekst: Ulf C Nilsson

Zdjęcia: Crestock & Bussbygg

