FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

News magazine by the Faymonville Group - N° 33 - 01/2022



Mammoet inizia una cooperazione con Cometto

20 Movimentare i mezzi di sollevamento in modo semplice

30 MAX600 con superficie di carico incurvata

38 Il nuovo BladeMAX1000

Un ponte chiude il vuoto





Il nuovo adattatore per pale eoliche

Quando il cielo non è il limite



Tutte le tematiche in sintesi:

4	Editoriale
5	Nuovo sito web per MAXTrailer
6	Un atto sicuro sul filo del rasoio
18	Eco1500 – Il più forte sul mercato
20	Lo specialista per il trasporto di mezzi di sollevamento
24	Mammoet inizia una cooperazione con Cometto
30	Rimorchio a pianale ribassato con tavola girevole MAX600 e superficie di carico incurvata
32	Mettere nuove radici
34	Un traslocatore semovente

Il più forte per l'«ultimo miglio»



Da cantiere a cantiere



Agire nel breve termine, pensare in modo lungimirante

Il nostro mondo frenetico porta costantemente alla luce nuove sfide. Superata una, se ne presenta subito un'altra. Nel frattempo, le carenze di approvvigionamento di materie prime rappresentano un problema che sta causando gravi conseguenze per l'industria e l'artigianato.

Le interruzioni nelle catene di approvvigionamento globali fanno vacillare interi sistemi. I lunghi tempi d'attesa, l'aumento dei prezzi d'acquisto di tutti i componenti e la scarsa disponibilità sono fattori che giocano un ruolo importante anche nella nostra pianificazione quotidiana. L'estremo aumento del prezzo dell'acciaio che abbiamo vissuto negli ultimi mesi è solo un esempio tra i tanti. Si tratta di una situazione senza precedenti. Noi come costruttori non possiamo sfuggire a questa evoluzione. La conseguenza è stata l'adeguamento del livello dei prezzi.

La domanda di veicoli di Faymonville, MAX Trailer e Cometto è in costante aumento, ma nella nostra produzione è importante monitorare la situazione ogni giorno. Per poter rispettare le consegne previste, sono necessarie azioni repentine e una visione lungimirante.

I nostri reparti dedicati se ne occupano quotidianamente, in modo che ogni valvola, ogni connettore e ogni lamiera d'acciaio arrivi in tempo nella catena di produzione. Inoltre, uno scambio di comunicazioni continuo con i nostri fornitori e la nostra capacità di fornire soluzioni rapide sono essenziali. L'approvvigionamento di materie prime è diventato un compito molto impegnativo.

Ma le nuove sfide, come tutti sappiamo, generano nuove forze che sfruttiamo e applichiamo con attenzione. Perché il nostro obiettivo primario è e rimane quello di assicurare che i nostri clienti ricevano il loro veicolo al momento previsto.

Noi ci mettiamo d'impegno .... to the MAX!

Chiaro e facile da usare

Nuovo sito web per MAX Trailer

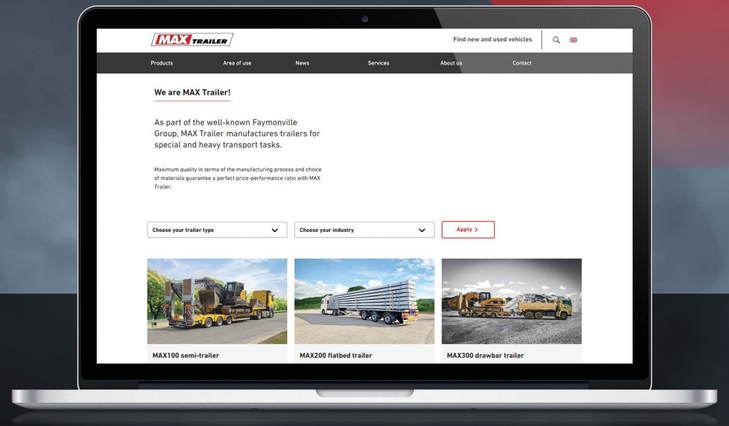
La nostra vetrina digitale è stata completamente rinnovata.
Il nostro nuovo sito web si presenta con un look accattivante, ricco di tutti i dettagli del prodotto.

In più, troverete una grande scelta di veicoli in stock, novità e fatti interessanti legati al trasporto speciale e di carichi pesanti.

Vale la pena dare un'occhiata!

MAX TRAILER

www.maxtrailer.eu



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Un movimento sicuro sul filo del rasoio

Trasporto di tamburi con Wipfli e il CombiMAX

L'impresa familiare svizzera Wipfli è uno degli esperti più affermati nel trasporto di tamburi per cavi d'acciaio pesanti. Con il loro ampio sistema modulare CombiMAX, gli specialisti dispongono della necessaria flessibilità di trasporto.

Questa volta, il percorso conduce gli esperti del trasporto di carichi pesanti alla ditta Fatzer. Qui sono pronti un totale di cinque tamburi. Il produttore di funi produce funi in filo cavo d'acciaio di precisione ad alta resistenza con diametri fino a 135 millimetri. Questa volta Wipfli è responsabile del trasporto di 5 bobine con un peso unitario di 105 tonnellate. Ogni elemento ha un diametro di 3,90 metri e una larghezza di 3,20 metri.

Destinazione finale Cecenia

"Il nostro compito comprende il trasporto da Romanshorn al porto Auhafen di Basilea. Da lì, i tamburi vengono poi spediti sul Reno a Rotterdam", Peter Wipfli Jun. commenta le specifiche del progetto. A questo scopo, il suo team assembla un Faymonville CombiMAX in una combinazione 4+7, con un pianale per escavatori integrato tra di loro.

Con il trattore 10x4 davanti e una motrice a spinta 6x4 di supporto dietro, la combinazione ha attraversato la Svizzera. Il peso di trazione totale è di 186 tonnellate distribuite su una lunghezza totale di 42 metri. Peter Wipfli jr. descrive la destinazione finale del carico: "Sui tamburi ci sono funi d'acciaio che vengono installate in una nuova funivia in Cecenia presso la stazione sciistica di Veduchi."

Leggero e modulare

Per gli svizzeri, la prossima missione non tarderà ad arrivare. Per il direttore di stabilimento Peter Wipfli Jun., la soluzione Faymonville è esattamente la scelta giusta per un futuro aziendale di successo. Anche e soprattutto per il fatto che Wipfli possiede una struttura chiara.

"Come azienda più piccola, dobbiamo sempre essere in grado di adattarci perfettamente al carico. Per noi, questo è possibile solo con un veicolo modulare come il CombiMAX. Il CombiMAX convince per la sua lavorazione di alta qualità, la semplicità d'uso e il peso ridotto."



Veit Wipfli, la quarta generazione nell'azienda, alza il pollice per il CombiMAX pronto al decollo.

COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Un ponte chiude il vuoto

Una giornata per strada con …
Markus Meckelholt,
operatore SPMT presso Autokrane Schares GmbH

Prima di tutto, controllare la situazione con calma. Circondato dalla sola oscurità che si ritira lentamente, con la luce dei fari Markus Meckelholt osserva la combinazione semovente pronta. "Il mio più grande incarico finora", riassume la giornata che lo aspetta. Nella Renania-Palatinato, oggi, a Plaidt, si sta spostando un ponte di 430 tonnellate.

Un caffè per mantenersi svegli, un panino per rinforzarsi. Inoltre, una chiacchierata finale con il collega Joe Schönfeld. Nessun segno di tensione nell'affiatata coppia di operatori di Schares. Anche se, allo stesso tempo, tutto intorno è abbastanza frenetico. I rappresentanti dei promotori del progetto, la stampa, i politici locali e le imprese vicine vogliono essere presenti in questo momento di grande importanza per la regione. Un nuovo cavalcavia ferroviario è stato completato in loco entro sei mesi e deve ora essere inserito nello spazio ancora vuoto. Questo è il compito di Markus Meckelholt.

Scansiona il codice QR
e scopri il progetto nel video.

La nuova passione

Nei giorni precedenti, il team di Schares ha assemblato una combinazione fianco a fianco con un totale di 24 linee di assi. Su di esso si erge un ponteggio sollevatore che è stato installato per sostenere il ponte. Meckelholt lavora già da sei anni in Schares. Finora era attivo nel classico trasporto di carichi pesanti. Ma nel frattempo, la passione per i progetti dei semoventi si è impossessata di lui. Egli è consapevole delle insidie dei compiti che lo attendono. "La leggera pendenza esistente la devo sempre compensare con gli SPMT. Da qui il detto: guidare tranquillamente e lentamente e tenere d'occhio tutto."

"... qui i treni riprenderanno a transitare lunedì"

Concentrato e con la freddezza necessaria, egli fa avanzare la combinazione centimetro per centimetro. Nel processo, il collega Joe Schönfeld lo assiste con un occhio vigile e consigli utili. "Il baricentro del carico è abbastanza basso e il tutto non è molto pesante in alto", spiega Meckelholt, descrivendo le circostanze di accompagnamento, che ha sempre sotto controllo.

Nei progetti SPMT, le forze di frenata e di accelerazione devono sempre essere tenute in particolare considerazione. Perché il carico non perdona gli errori. Inoltre, anche i tempi di questo spostamento sono molto brevi. E questo lo sa anche Markus Meckelholt. "Qui i treni riprenderanno a transitare lunedì."

Inserimento preciso

Nel frattempo, il percorso di 100 metri è stato quasi completato. Markus Meckelholt posiziona il ponte sulla posizione finale con precisione millimetrica grazie alla corsa e alla sterzata di precisione. Qui, è necessario ancora liberare le rientranze prima che il ponte possa essere calato sopra gli alloggiamenti di ferro sulle fondamenta di cemento. Con una capacità di carico di 60 tonnellate, la struttura fornirà un attraversamento sicuro per i decenni a venire.

Per Markus Meckelholt la giornata finisce, ma la prossima missione è già alle porte. "In un progetto vicino a Colonia ci sono già diversi elementi di ponti in attesa. E la finestra temporale è ancora più piccola." Appoggia il telecomando dello SPMT e si accende una sigaretta. Basta non farsi prendere dal panico.



Markus Meckelholt guida il Cometto SPMT in sicurezza attraverso il cantiere

La combinazione di questi 24 linee di assi MSPE Cometto porta a una capacità di carico utile di 960 tonnellate.

Qui c'è molto da fare!

In Germania, si stima che fino a 4000 ponti abbiano bisogno di essere ristrutturati. I semoventi come quelli della Schares hanno il vantaggio che non sono più necessari lavori di gru che richiedono molto tempo e che i nuovi elementi del ponte possono essere spostati rapidamente. Questo fa risparmiare tempo e denaro!

Da cantiere a cantiere



Un giallo appariscente è uno dei marchi dell'azienda belga Gebroeders Lambrecks NV di Hasselt. Recentemente, nel parco veicoli attuale, si è distinto il nuovo semirimorchio a pianale ribassato MAX110. Il veicolo riveste un ruolo chiave nella vita quotidiana dell'azienda di famiglia. Poiché è telescopico.

Il rumore del veicolo cingolato annuncia già l'arrivo dell'escavatore. Joris Verstappen guida la macchina da 27 tonnellate verso il semirimorchio a pianale ribassato in attesa. Le rampe sono fuoriuscite lateralmente e già abbassate. Le assi di legno inserite negli elementi di allargamento formano una superficie di carico più ampia. L'escavatore sale sulle doppie rampe e le barre di salita forniscono supporto. Il conducente Joris Verstappen alza il pollice - tutto sta andando secondo i piani. A questo punto viene tutto legato e fissato e il convoglio è pronto a partire.

Nuova flessibilità

Per il direttore dell'azienda Gregory Lambrecks, l'acquisto del nuovo MAX110 è un'altra pietra miliare per la sua azienda. "Non è il nostro primo MAX Trailer", dice il giovane imprenditore sulla partnership di fiducia degli ultimi anni.

"Usiamo già un semirimorchio a pianale ribassato della gamma MAX110. Però il nuovo è telescopico di altri 5.800 millimetri, che possiamo usare molto bene nella nostra versatile quotidianità."

Il direttore dell'azienda Gregory Lambrecks

Con l'escavatore sulla superficie di carico, Joris Verstappen ha proseguito in direzione Balen. Ci fermiamo brevemente per un'istantanea lungo il Canale Alberto. La destinazione finale è una zona residenziale, dove l'escavatore è destinato a lavori di scavo. Joris Verstappen ispeziona brevemente la situazione tra le villette a schiera. Poi, la posizione di scarico è stata trovata. Il MAX110 con sterzata idraulica rimane altamente manovrabile anche in retromarcia. In questo modo Joris Verstappen dirige il convoglio in modo sicuro attraverso il cantiere per scaricare l'escavatore a catena e renderlo pronto per i suoi prossimi compiti.

Progetti stradali e altro

Gli abitanti guardano lo spettacolo. Nel loro condominio, si sta ricostruendo l'intera infrastruttura stradale. Per il MAX110 è solo una breve visita. Perché già domani Lambrecks parte per un altro progetto. Le macchine gialle passano rapidamente a nuovi incarichi.

Rampe flessibili

Le doppie rampe possono essere completamente rientrate idraulicamente o allargate fino a 3.000 millimetri. Non importa quale macchina debba essere caricata, viene creata una superficie di rampa sicura e adatta.

Scansiona il codice QR e scopri il progetto nel video.



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Quando il cielo non è il limite

Missione missilistica in Corea del Sud

L'esplorazione dello spazio è una delle più grandi sfide dell'umanità. Molti paesi stanno portando avanti progetti prestigiosi per ottenere nuove conoscenze sull'universo. Oltre agli scopi scientifici, esiste anche una ragione pratica per raggiungere la parte più alta dell'atmosfera. Per migliorare ulteriormente le comunicazioni, è necessario lanciare nello spazio nuovi e più potenti satelliti.





In Corea del Sud, dopo mesi di preparativi, è stata avviata la tanto attesa missione di lancio di un razzo spaziale a tre stadi chiamato Nuri. Questo progetto è stato sviluppato con proprie tecnologie sviluppate nel paese. Il costruttore del razzo di 22 tonnellate è il Korean Aerospace Research Institute KARI. Il Naro Space Centre di Goheung, nella provincia di South Jeolla, è la sede di questo evento di importanza nazionale.

Una pietra miliare per l'industria aerospaziale coreana

Il tutto è un progetto chiave per l'industria aerospaziale coreana, che conta sull'affidabile tecnologia di trasporto di Faymonville. Il razzo è trasportato su due veicoli semoventi ModulMAX a 5 assi abbinati a distanza con tavole girevoli per un percorso di circa due chilometri dall'edificio di assemblaggio alla rampa di lancio. "Siamo molto orgogliosi", dichiara il team del partner commerciale Bokook che, con la sua competenza tecnica, supporta il cliente in loco. La combinazione di veicoli ha una lunghezza totale di 47,5 metri e un peso lordo totale di 200 tonnellate, compresa la struttura portante del razzo. Quando tutto ha preso la sua posizione come previsto, inizia il conto alla rovescia: ... 3, 2, 1 .....Go! Gli occhi sono puntati verso il cielo, tutti i partecipanti sono impazienti per il lancio del razzo.

La sicurezza prima di tutto

Il razzo Nuri viene azionato da un propellente liquido composto da cherosene e ossigeno liquido. La colonna bianca si allontana sempre più dalla vista. I moduli di Faymonville sono uno dei pezzi cruciali del puzzle di questo progetto. Il veicolo modulare si distingue per la sua manovrabilità semplice e sicura, anche con un carico così sensibile a bordo.

Dll prossimo lancio è previsto per maggio 2022 e il razzo sarà di nuovo trasportato da veicoli ModulMAX di Faymonville. La Corea del Sud lancerà il suo razzo altre cinque volte fino al 2027.



Eco1500 – Il più forte sul mercato



Come il Cometto Eco1000, anche l'Eco1500 è uno dei veicoli modulari semoventi e a guida elettronica con un'unità Power Pack integrata. Questa nuova serie semovente è adatta a compiti di trasporto interno fino a un carico utile di 1.500 tonnellate - il numero uno sul mercato.

I veicoli compatti Eco1500 sono disponibili con 4 e 6 linee di assi in una larghezza di 2.990 millimetri! Fino a quattro unità possono essere combinate con una vasta gamma di accessori.

Forte e agile

Il concetto generale è basato su un principio modulare lungimirante e offre una semplice configurazione Connect&Drive. Il telaio robusto e resistente alla torsione è progettato per i carichi più pesanti. Una maggiore trazione la si ottiene con l'uso di pneumatici per aerei.



Il sistema brevettato Dual-Link:

Sull'Eco1500, questo sistema a doppio sterzo offre la massima altezza da terra. La struttura consente un carico utile maggiore (+40%) rispetto alla soluzione a compasso e minimizza lo spostamento orizzontale del carico, pur garantendo la stessa pressione di lavoro nel sistema di sollevamento (320 bar/4630 psi a pieno carico). Il sistema brevettato Hydraulic Advanced sincronizza la pressione di sollevamento e il carico a terra quando diverse famiglie sono mescolate nello stesso convoglio, consentendo il sollevamento idraulico di ogni singola sospensione.

Sapevate che ...

... le serie di prodotti Cometto Eco1500 e MSPE EVO3 sono dotate di linee di assi che consentono masse sugli assi pari a 70 tonnellate? Questo è di gran lunga il valore più elevato sul mercato!

Clicca qui per il video del modello Eco1000.

Clicca qui per il video del modello Eco1500.



MultiMAX Plus – lo specialista per il trasporto di mezzi di sollevamento

Leggero! Grande superficie di carico! Basso!

La tecnica di sollevamento e di lavoro aereo è impiegabile in modo rapido e flessibile per la movimentazione di materiali o persone. La serie di semirimorchi a pianale ribassato MultiMAX Plus di Faymonville è la soluzione di trasporto ottimale per questi progetti.

Il MultiMAX Plus si distingue per la sua struttura ottimizzata in termini di peso con una capacità di carico puntuale costantemente elevata. Con la sua struttura a trave esterna, il veicolo offre all'utente una superficie di carico della massima lunghezza con piattaforma di caricamento a sollevamento idraulico per l'accesso al collo di cigno. Un verricello può essere montato davanti o sopra il collo di cigno. Diverse varianti di parete frontale offrono un ampio spazio di stivaggio per il materiale di ancoraggio.

Il MultiMAX Plus a 3 assi è disponibile nelle versioni a sterzata forzata e o autosterzante. Nonostante il rivestimento in grigliato su tutta la superficie, il veicolo ha un'altezza del pianale di carico bassa, che è un vero vantaggio con le macchine alte.





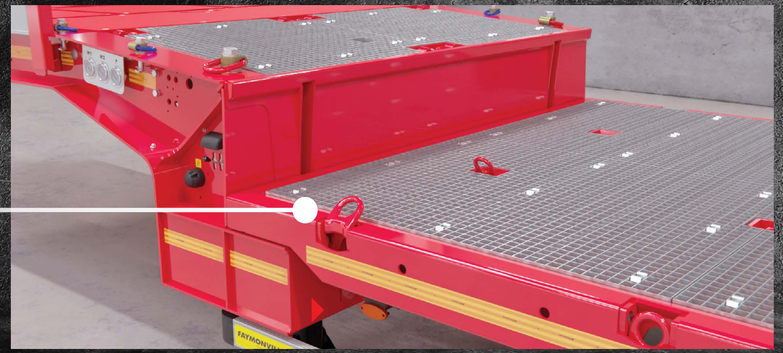


Angoli di salita piatti, vari punti di ancoraggio

Angoli di salita estremamente piatti nella zona delle rampe e del collo di cigno nonché uno smusso della parte posteriore ottimizzato assicurano un caricamento senza problemi delle macchine con bassa altezza da terra. Per ottimizzare la distribuzione del carico, la superficie di carico è disponibile con un'estensione di 3.000 millimetri.

44 anelli di ancoraggio e 28 punti di ancoraggio distribuiti nella superficie di carico e fino a 30 punti di ancoraggio sul collo di cigno forniscono la maggiore sicurezza di carico possibile.





Scopri altri dettagli da consultare.



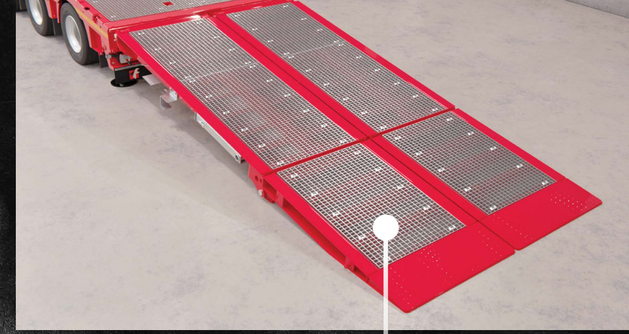
Rampe possenti

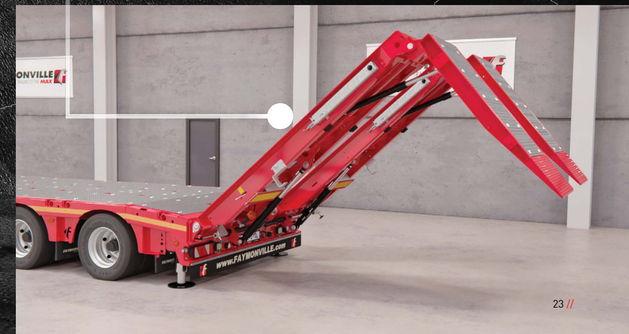
Le doppie rampe larghe 900 millimetri - anch'esse con piano grigliato - comprendono supporti di banchina con una capacità di carico di 18 tonnellate. Le punte delle rampe ad azionamento idraulico consentono un processo di apertura delle rampe rispettoso del materiale. Grazie allo spostamento idraulico della rampa, è possibile creare condizioni di carico ottimali per ogni macchina.



Opzionale

Doppie rampe fisse con larghezza di base di 1.250 millimetri.





Mammoet inizia una cooperazione con Cometto





Il leader mondiale del mercato Mammoet utilizza ora anche Cometto SPMT come nuovo tipo e marchio nella sua flotta di veicoli modulari semoventi. Un primo utilizzo avviene nel Regno Unito con 84 linee di assi per il trasporto di piattaforme con un peso compreso tra 1.850 e 2.300 tonnellate. La nuova cooperazione tra Cometto e Mammoet si traduce in una fruttuosa combinazione di due partner che uniscono competenze leader nel settore dei trasporti speciali e di carichi pesanti.

84 linee di assi in azione

Dopo un approfondito addestramento sul loro nuovo SPMT, i dipendenti Mammoet eseguono la prima operazione nel Regno Unito trasportando una fondazione a treppiede. L'elemento di grande volume è alto 90 metri e pesa 2.035 tonnellate.

Il team di Mammoet trasporta il carico su 84 linee di assi del Cometto MSPE con un carico utile di 48 tonnellate per linea di assi e tre gruppi di potenza con una capacità di 368 kW ciascuno. La combinazione semovente viene assemblata in un sistema aperto composto da tre combinazioni MSPE. Una configurazione fianco a fianco con 28 linee di assi è disposta sotto ogni piede del treppiede. Per svolgere questo compito impegnativo in modo sicuro ed efficiente, Mammoet si affida ai veicoli speciali di Cometto.

Alimentazione elettrica del futuro

La fondazione a treppiede fa parte di un progetto eolico offshore chiamato Seagreen OWF, una joint venture tra TotalEnergies e SSE Renewables. Il parco eolico sarà composto da 140 turbine e si trova a 27 chilometri dalla costa di Angus nel Mare del Nord.

In futuro, il progetto fornirà elettricità alla Scozia da questo impressionante parco eolico. La durata del progetto per lo specialista dei carichi pesanti Mammoet sarà di almeno dodici mesi.

"Siamo molto orgogliosi di fornire a un'azienda come Mammoet i nostri veicoli semoventi."

Joachim Kolb - Cometto Sales Manager

Gli esperti si fidano degli esperti

Scansione e visualizzazione di immagini spettacolari



Rimorchio a pianale ribassato con tavola girevole MAX600 e superficie di carico incurvata

Novità!



Le profonde radici nel mercato dei trasporti consentono a MAX Trailer di orientare le sue innovazioni di prodotto esattamente dove c'è la domanda. La gamma della serie MAX600 è stata ora ampliata per includere la variante con una superficie di carico incurvata.

Il MAX600 non dovrebbe mancare in nessun cantiere! Il rimorchio facilita il trasporto di escavatori e pale caricatrici. "La versione ora disponibile con una superficie di carico incurvata o ottimizza l'altezza complessiva e crea nuove possibilità in questo settore", afferma il responsabile di prodotto Mario Faymonville, descrivendo uno dei vantaggi. Inoltre, nel MAX600 è integrato come opzione una fossa escavatore larga e profonda. Questo farà guadagnare altri importanti centimetri quando si attraversano i sottopassaggi.



Il professionista in ogni cantiere

"La superficie di carico incurvata può essere scelta per la versione a 3 e 4 assi. Le 12 tonnellate di carico per asse offrono anche più spazio di manovra in molti paesi", elenca Mario Faymonville altre caratteristiche del veicolo. Potenti e scorrevoli rampe singole o doppie consentono un caricamento facile e veloce. Per ottenere una posizione di carico ottimale, l'operatore può alzare e abbassare la sezione posteriore usando la sospensione pneumatica.

Ampio spazio di stivaggio è disponibile nella grande cassetta degli attrezzi nella parte anteriore del veicolo e sotto la superficie di carico. Inoltre, ci sono allargatori, tasche per montanti a innesto nel telaio esterno, numerosi punti di ancoraggio, una superficie antisdrucciolo verniciata e altre opzioni che consentono al MAX600 con superficie di carico incurvata di arrivare in piena forza.

Qualità premium per una sensazione di sicurezza

Come è usuale per MAX Trailer, l'uso coerente di componenti identici assicura la ben nota qualità premium. I vantaggi per il cliente sono i bassi costi di esercizio e la sensazione di sicurezza di poter contare su un veicolo affidabile e di qualità.

- Per un'altezza di carico ottimizzata
- Disponibile per la versione a 3 e 4 assi
- A scelta con fossa escavatore larga e profonda





Mettere nuove radici

Per fare spazio a sessanta nuove unità abitative, un castagno che ha più di 70 anni nella città olandese di Alphen aan den Rijn deve essere tolto. Ma non utilizzando una motosega, ma traslocandolo in un nuovo posto.

La mattina presto, gli abitanti sono stupiti quando l'enorme albero si alza dal suo buco nel terreno. Durante il sollevamento è richiesta molta sensibilità da parte dell'operatore della gru. Le radici sono avvolte in un sacchetto di lino per proteggerle dall'essiccazione. L'ippocastano bianco pesa circa 40 tonnellate mentre viene calato sul veicolo modulare in attesa della ditta Kraanbedrijf Nederhoff b.v. Sjoerd Nederhoff descrive le sfide di un tale progetto: "Attraversare i cordoli, evitare i lampioni e mantenere l'equilibrio allo stesso tempo richiedono una soluzione di trasporto stabile e compatta che sia intuitiva da gestire. Il modulo a 6 assi di Faymonville è ideale per questo compito."

Terza posizione per il castagno

La Prins Bernardlaan, altrimenti vivace, sembra paralizzata. Numerosi curiosi si fermano e tirano fuori i loro cellulari. È raro catturare un'istantanea come questa. Nel frattempo, gli esperti della Nederhoff fissano l'insolito carico.

Il committente Bogor attribuisce grande importanza alla questione della sostenibilità. Perciò, nemmeno l'abbattimento del castagno con una corona di quattordici metri di diametro era stata un'opzione. Durante le precedenti ispezioni, si è scoperto che in passato l'albero era già stato trapiantato una volta.

Assi oscillanti assicurano la stabilità di guida

Dopo circa un'ora e mezza, il castagno è arrivato 115 metri più in là in linea d'aria nella sua nuova posizione nella Anna van Burenlaan. Il team della Nederhoff manovra in modo sicuro il veicolo modulare Faymonville ModulMAX al posto designato. Grazie agli assi oscillanti, la combinazione è sempre rimasta in una posizione di marcia sicura. La gru è già pronta per lo scarico. In questo posto il castagno deve ripiantare le sue radici. Una terza e possibilmente ultima volta.

16 linee di assi presso l'azienda Nederhoff

Per compiti con carichi pesanti e speciali, Kraanbedrijf Nederhoff b.v si affida a un totale di 16 nuove linee di assi della serie ModulMAX di Faymonville. I veicoli a guida meccanica con dispositivo di trazione sono dotati di assi oscillanti da 17,5" con pneumatici gemellati e hanno una larghezza di base di 3.000 millimetri.



COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Un traslocatore semovente

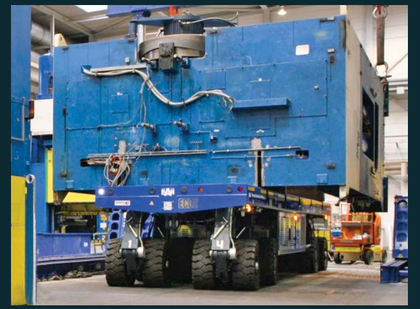
Manovrare carichi pesanti e compatti attraverso settori di capannoni stretti è uno dei punti di forza dei semoventi. Un Eco1000 a 4 assi con un'unità Power Pack integrata sotto la superficie di carico gestisce a meraviglia il trasporto di una pressa da 120 tonnellate.

Il carico che l'azienda EAH deve trasportare nel capannone di un fornitore di costruttori di veicoli si presenta come un blocco imponente. "Soprattutto il paesaggio tortuoso del capannone si rivela impegnativo. E i corridoi sono stretti, ecco perché sono necessari un buon occhio e una mano ferma quando si guida l'Eco1000", dice il product manager Alessandro Giordano, che sa cosa è richiesto al team EAH per questo compito.

Corsa di 700 millimetri per operazioni di carico

Il lavoro preliminare è stato fatto, la pressa è pronta assicurata ad un dispositivo di sollevamento. Passo passo, l'Eco1000 prende posizione al di sotto del carico. Poi il semovente si sposta verso l'alto con una corsa massima di 700 millimetri e prende la pressa. Il carico utile massimo della versione a 4 assi con i suoi 4 assi motori è di 174 tonnellate.

Dato che l'unità Power Pack è integrata sotto la superficie di carico lunga 8.800 millimetri, questo semovente di tipo EAH offre più superficie per accogliere il carico. "E allo stesso tempo, l'Eco1000 rimane compatto e quindi manovrabile", afferma Alessandro Giordano, descrivendo la caratteristica che per questo utilizzo è particolarmente importante. "L'angolo di sterzata di +135°/-135° e la sterzatura elettronica aiutano anche a gestire i passaggi difficili. Proprio all'inizio del trasporto, si è partiti per un viaggio in diagonale



Dallo stabilimento con precisione

Fino all'uscita del capannone, l'Eco1000, che è largo solo 2.430 millimetri, si fa strada verso l'esterno, pezzo dopo pezzo, con le 120 tonnellate sulla schiena. Una volta lì, la pressa passa alla rottamazione finale, poiché ha raggiunto la fine del suo ciclo di lavoro. La società Europe Automotive Holding a.s. è leader nel campo dell'assemblaggio industriale, di traslochi e del trasferimento di macchine, così come dell'installazione della distribuzione di energia e tecnologia.

Qui potete vedere il video della missione!

Sapevate che ...

... il semovente Eco1000 è disponibile con tre diverse tecnologie Power Pack? Diesel, ibrido ed elettrico! Cometto è l'unico costruttore che offre queste opzioni.

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

L’adattatore per pale eoliche

Novità!

L’industria eolica gioca un ruolo chiave nell’espansione delle energie rinnovabili. Gli impianti eolici stanno diventando sempre più potenti e utilizzano pale eoliche sempre più grandi. Il loro trasporto è pieno di sfide.

Con il nuovo autosterzante di Faymonville, è possibile trasportare pale del rotore con una lunghezza da 80 a 120 metri e più con la massima manovrabilità.

Maggiore manovrabilità

I trasporti di pale eoliche con un rimorchio autosterzante permettono una manovrabilità notevolmente superiore a quella con i veicoli allungabili a telescopio. L’adattatore per pale eoliche di Faymonville, con una forza di sollevamento dalla potenza senza pari di 30 tonnellate è già progettato per i pesi delle pale del rotore di domani. Una corsa elevata aiuta a superare gli ostacoli durante il trasporto.

Interfaccia dal design universale

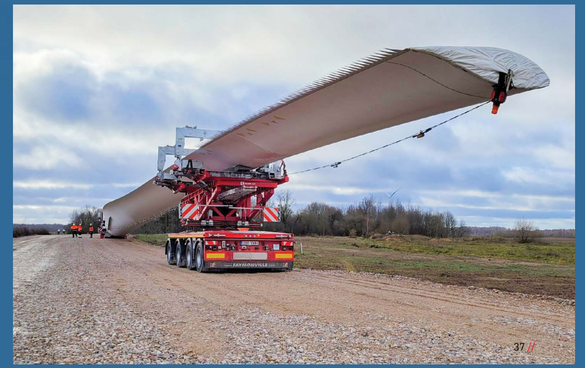
Ogni costruttore di pale utilizza i suoi propri telai di trasporto. Le loro dimensioni e i punti di raccordo sono in parte notevolmente diversi. In questo caso Faymonville offre una soluzione flessibile con un’interfaccia dal design universale.

Il dispositivo di trasporto di Faymonville può essere accoppiato in modo rapido e semplice al trattore per mezzo di 4 perni. La nuova combinazione di autosterzante con dispositivo di trasporto delle pale del rotore è disponibile per le serie di prodotti Faymonville FlexMAX, ModulMAX e CombiMAX.

Clicca qui per la galleria completa.

Caratteristiche uniche dell’adattatore per pale eoliche

- Capacità di sollevamento pari a 30 tonnellate – il miglior valore sul mercato!
- Corsa elevata
- 1 design di base universale
- Ampliabile meccanicamente per l’utilizzo con dolly



Il nuovo BladeMAX1000!

Il più forte per l'«ultimo miglio»

L'energia eolica svolge un ruolo chiave nella tanto discussa transizione energetica. Al fine di utilizzare l'ingombro degli impianti eolici in modo più efficiente, la tendenza nelle pale del rotore è orientata verso pale sempre più grandi. Il nuovo adattatore per pale del rotore BladeMAX1000 è di gran lunga il più forte del suo tipo sul mercato.

L'"ultimo miglio" verso i siti di costruzione degli impianti eolici comporta spesso un profilo di percorso estremamente impegnativo. I raggi di curvatura più stretti rendono impossibile per le pale eoliche raggiungere il luogo di montaggio con i mezzi di trasporto convenzionali.

Su veicoli semoventi come moduli

"Con una capacità di carico di 1000 mT, il BladeMAX1000 entra in una nuova dimensione. Questo componente è destinato al trasporto di pale eoliche con una lunghezza di oltre 75 metri", commenta Alessandro Giordano, responsabile del prodotto, il settore d'impiego. L'adattatore può essere montato su un'unità semovente SPMT e su linee di assi modulari.

Il sistema di controllo stabilità brevettato garantisce un'assoluta stabilità nella manipolazione. Nello spostamento del baricentro delle pale, l'elettronica, l'idraulica e la visualizzazione interagiscono in modo ottimale, il che aumenta ulteriormente la sicurezza nella movimentazione di questo carico delicato. In funzione della pala, questa può essere orientata fino a 20°.

Con il BladeMAX1000 è possibile trasportare le gigantesche pale eoliche in modo sicuro ed efficiente in aree boscose o edificate, in passaggi stradali stretti o nelle montagne.

Fornitore di soluzioni complete per l'industria eolica

Oltre al blade lifter, il gruppo Faymonville offre una soluzione per tutte le sfide dell'industria eolica. Gli adattatori per pale con autosterzante per pale eoliche molto lunghe fanno parte di tutto questo, così come i semirimorchi a pianale alto per il trasporto a lunga distanza di pale XXL. Per trasportare mozzi, navicelle e segmenti di torri nel sito dell'impianto eolico, di norma si impiegano veicoli a pianale extra-basso collaudati. Un adattatore per torre viene utilizzato per il trasporto ottimizzato in altezza di segmenti di torri. I semirimorchi a pianale ribassato si rivelano essere veri e propri giganti del carico utile durante l'installazione degli impianti eolici.

www.faymonville.group

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

652131 - 01/2022

EDITOR: Alain Faymonville/ PHOTOS: Benoît Mahaux, Ann-Sophie Lindström, Achim Nelles, Faymonville customer photos