FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

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



Mammoet zaczyna współpracę z Cometto

20 Prosta technika podnosząca

30 MAX600 z zagiętą powierzchnią ładowania

38 Nowy BladeMAX1000

Mostek zamyka lukę

8





36

Nowy adapter do skrzydeł wiatrowych

Kiedy niebo nie jest granicą

14



Zestawienie tematów:

4	Edito
5	Nowa strona internetowa dla naczep MAX
6	Bezpieczne działanie liny drucianej
18	Eco1500 – Najmocniejszy na rynku
20	Specjalista od transportu podnośników
24	Mammoet zaczyna współpracę z Cometto
30	MAX600 pojazd niskopodwoziowy z obrotnicą i zagiętą powierzchnią ładowania
32	Zapuszczanie nowych korzeni
34	Samojezdny pomocnik

Najsilniejszy na „ostatnich kilometrach”

38



Od budowy do budowy

12



Krótkoterminowe działanie, perspektywiczne myślenie

Nasz szybko żyjący świat codziennie dostarcza nam nowych wyzwań. Jedne się kończą, drugie zaczynają. Tymczasem, braki w dostawach surowców stały się problemem, który powoduje głębokie konsekwencje dla przemysłu i handlu.

Przerwy w globalnym łańcuchu dostaw zachwiały całymi systemami. Długie czasy oczekiwania, rosnące ceny zakupu wszystkich możliwych komponentów i mała dostępność to czynniki, które również w naszym codziennym planowaniu zajmują dużo miejsca. Ekstremalny wzrost cen stali, z którym mamy do czynienia w ostatnich miesiącach, to tylko przykład jeden z wielu. Jest to sytuacja bez precedensu. Jako producent nie możemy uciec od tego rozwoju. Dopasowanie poziomu cen to konsekwencja.

Popyt na pojazdy Faymonville, MAX Trailer i Cometto stale rośnie. Przy ich produkcji każdego dnia musimy mieć oko na wszystkie procesy. Aby móc wszystko wysłać według planu, ważne jest krótkoterminowe działanie, dalekowzroczne myślenie. Nasze różne działy dzień w dzień troszczą się o to, aby każdy zawór, każdy wtyk i każda blacha stalowa o czasie trafiły do łańcucha produkcyjnego. Dodatkowo pomaga regularna wymiana z naszymi dostawcami oraz siła do szybkich rozwiązań. Zakup materiałów stał się bardzo wymagającym zadaniem. Ale nowe wyzwania, jak wiadomo, generują nowe siły. Wykorzystujemy je i konsekwentnie wdrażamy. Ponieważ naszym nadrzędnym celem jest i będzie, aby nasi klienci otrzymywali swoje pojazdy zgodnie z planem.

Zajmujemy się tym .... to the MAX!

Przejrzysty i przyjazny dla użytkownika

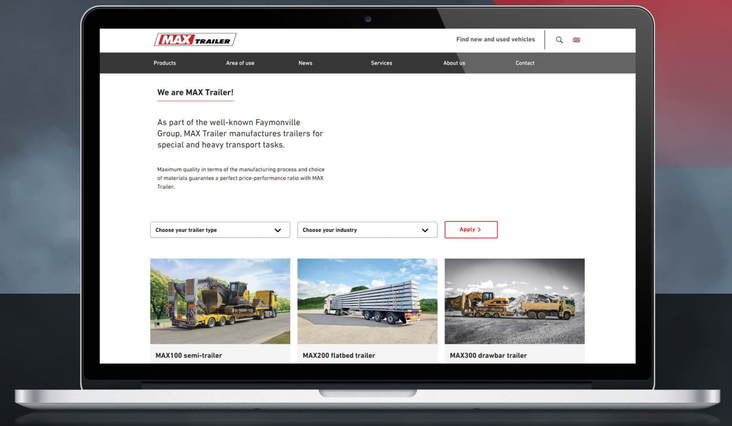
Nowa strona internetowa dla naczep MAX

Nasza witryna cyfrowa została całkowicie zmodyfikowana. Odświeżony wygląd i mnóstwo szczegółów produktowych na naszej nowej stronie internetowej.

Można znaleźć tu duży wybór pojazdów modułowych, nowości i ciekawostek dotyczących transportu specjalnego i ciężkiego.

Warto zajrzeć!

www.maxtrailer.eu



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Bezpieczne działanie liny drucianej

Transport bębnowy z Wipfli i CombiMAX

Szwajcarska firma rodzinna Wipfli należy do najbardziej znanych ekspertów w transporcie ciężkich bębnów z linami stalowymi. Wraz z zaawansowaną budową modułową CombiMAX specjaliści mają do dyspozycji konieczną elastyczność transportową.

Droga prowadzi ekspertów od dużych ciężarów tym razem do firmy Fatzer. Tutaj przygotowanych jest ogółem pięć bębnów. Fabryka lin wytwarza z precyzyjnego drutu stalowego o wysokiej wytrzymałości liny o średnicy do 135 milimetrów. Tym razem Wipfli realizuje transport 5 bobin o wadze jednostkowej 105 ton. Każdy element ma średnicę 3,90 metrów i szerokość 3,20 metrów.

Cel końcowy: Czeczenia

„Nasze zadanie obejmuje transport z Romanshorn do Bazylei, Auhafen. Stamtąd bębny zostaną przetransportowane Renem do Rotterdamu", tak Peter Wipfli Jun. komentuje wytyczne projektowe. Jego zespół montuje w tym celu Faymonville CombiMAX jako układ 4+7, między którymi zintegrowany jest mostek koparki.

Z ciągnikiem siodłowym 10x4 z przodu i wspomagającym pojazdem pchającym 6x4 z tyłu ten zespół przejechał przez Szwajcarię. Masa całkowita zestawu wynosi 186 ton w podziale na długość całkowitą 42 metry. Peter Wipfli jr opisuje cel końcowy ładunku: „Na bębnach znajdują się liny stalowe, które zostaną zamontowane w Czeczenii w obszarze narciarskim Veduchi w nowej kolejce linowej."

Lekkie i modułowe

Następne zadanie dla Szwajcarów nie kazało na siebie długo czekać. Dla dyrektora zakładu Petera Wipfli Jun. rozwiązanie z Faymonville jest właściwym wyborem dla udanej przyszłości firmy. Także i ze względu na fakt, że Wipfli ma przejrzystą strukturę.

„Jako małe przedsiębiorstwo musimy zawsze idealnie dopasowywać się do ładunku. Możliwe jest to dla nas tylko z pojazdem modułowym, jak CombiMAX. CombiMAX przekonuje do siebie wysokiej jakości wykończeniem, prostą obsługą i niewielką masą własną."



Veit Wipfli, czwarta generacja w firmie, trzyma kciuki za mocnego CombiMAX.

COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Mostek zamyka lukę

Dzień w drodze z ...
Markus Meckelholt,
operatorem SPMT w Autokrane Schares GmbH

Najpierw należy skontrolować położenie. W otoczeniu zbliżającej się powoli ciemności Markus Meckelholt kontroluje przy użyciu reflektora przygotowany zespół samojezdny. „To jak dotąd moja największa akcja", podsumowuje. Dzisiaj w Plaidt w Nadrenii-Palatynacie przesuwany będzie ważący 430 ton most.

Kawa na przebudzenie, bułka na wzmocnienie. Do tego rozmowa z kolegą Joem Schönfeldem. W zgranym duecie jaki tworzą pracownicy firmy Schares nie ma śladów napięcia. Wokół jest dość gorączkowo. Przedstawiciele inicjatora projektu, prasy, lokalni politycy i okoliczne firmy cieszą się z tego momentu, tak znaczącego dla regionu. Nowy wiadukt kolejowy został ukończony przed sześcioma miesiącami i ma zastąpić lukę komunikacyjną. Jest to zadanie Markusa Meckelholta.

Zeskanuj kod QR i oglądaj film z projektu.



Nowa pasja

W minionych dniach zespół Schares zmontował układ side by side z łącznie 24 liniami osi. Wystaje z niego układ podnoszący, który został zainstalowany do umieszczenia mostu. Meckelholt pracuje z firmą Schares już od sześciu lat. Do tej pory zajmował się klasycznym ciężkim transportem. Jednak ostatnio odkrył zainteresowanie projektami układów samojezdnych. Jest świadomy trudności czekających go zadań. „Lekki spadek muszę każdorazowo wyrównywać z SPMT. Dlatego motto: jechać powoli naprzód i wszystko mieć na oku."

„...w poniedziałek pojadą tędy pociągi"

Z koncentracją i wymaganym wyczuciem steruje on połączeniem pojazdów centymetr po centymetrze posuwając go do przodu. W tym procesie kolega Joe Schönfeld wspiera go czujnym okiem i udziela pomocnych wskazówek. „Środek ciężkości ładunku jest dość nisko, a całość nie jest obciążona z góry", tak Meckelholt opisuje okoliczności, które musi opanować.

Siły hamowania i przyspieszenia przy projektach SPMT zawsze muszą być pod kontrolą. Wówczas możliwy jest transport bez żadnych błędów. Przy tym projekcie także zakres czasowy jest ograniczony. Jak mówi Markus Meckelholt: „W poniedziałek pojadą tędy pociągi".

Precyzyjne osadzanie

Licząca 100 metrów droga została już niemal pokonana. Markus Meckelholt umieszcza most dzięki podnośnikowi i precyzyjnemu kierowaniu w pozycji końcowej z dokładnością do milimetrów. Trzeba jeszcze wykonać wycięcia, zanim most zostanie opuszczony na betonowy fundament. Z nośnością 60 ton budowla na całe dekady umożliwi bezpieczną przeprawę.

Dla Markusa Meckelholta dzień się kończy, ale kolejna misja już na niego czeka. „Teraz będziemy dostarczać elementy mostu do projektu w pobliżu Kolonii. A zakres czasowy jest tam jeszcze mniejszy". Odkłada on zdalny sterownik SPMT i zapala papierosa. Wszystko musi być dopięte na ostatni guzik.



Markus Meckelholt steruje bezpiecznie Cometto SPMT na placu budowy

Połączenie tych 24 linii osiowych Cometto MSPE ma ciężar użytkowy 960 ton.

Jest więc co robić!

W Niemczech szacuje się, że do 4000 mostów wymaga modernizacji. Układy samojezdne, jak ten od Schares, są korzystne z tego względu, że nie są konieczne kosztowne prace dźwigowe i nowe elementy mostu są dostarczane sprawnie i szybko. Oszczędza to czas i pieniądze!

Od budowy do budowy



Wyrazisty żółty kolor to znak rozpoznawczy belgijskiej firmy Gebroeders Lambrecks NV z Hasselt. W aktualnej flocie od niedawna znajduje się nowy siodłowy pojazd niskopodwoziowy MAX110. Pojazd ten pełni kluczową rolę w codziennej pracy tego rodzinnego przedsiębiorstwa. Może on być teleskopowany.

Odgłos gąsienic wskazuje przyjazd koparki. Joris Verstappen steruje 27-tonową maszyną w kierunku czekającego pojazdu niskopodwoziowego. Rampy są rozsunięte bocznie i już opuszczone. Włożone do elementów rozszerzających bale drewniane tworzą szerszą powierzchnię ładunkową. Koparka zjeżdża z podwójnej rampy, a listwy zapewniają utrzymanie położenia. Operator, Joris Verstappen, podnosi kciuk do góry: wszystko przebiega zgodnie z planem. Wykonywane jest mocowanie i zestaw jest gotowy do jazdy.

Nowa elastyczność

Dla właściciela firmy, Gregora Lambrecksa, zakup nowego MAX110 to kamień milowy w rozwoju jego przedsiębiorstwa. „Nie jest to nasza pierwsza naczepa MAX", tak młody przedsiębiorca mówi o godnym zaufania partnerstwie z ostatnich lat.

„Korzystamy z pojazdu niskopodwoziowego z asortymentu MAX110. Jednak nowy model może być przedłużany teleskopowo o dodatkowe 5800 milimetrów, co możemy efektywnie wykorzystać w naszej codziennej pracy."

Dyrektor firmy Gregory Lambrecks

Z koparką na powierzchni ładunkowej Joris Verstappen ruszył w kierunku Balen. Następuje krótkie zatrzymanie wzdłuż kanału Alberta. Obszar mieszkaniowy to miejsce docelowe, gdzie koparka ma posłużyć do prowadzenia prac. Joris Verstappen obserwuje położenie między domami jednorodzinnymi. W końcu znajduje się pozycja rozładunku. Hydrauliczna maszyna z wymuszonym sterowaniem MAX110 umożliwia skuteczne manewrowanie także w trybie jazdy wstecznej. Joris Verstappen bezpiecznie steruje zestawem na placu budowy, aby rozładować koparkę tańcuchową i przygotować się do przyszłych zadań.

Projekty budowy dróg i inne

Mieszkańcy rzucają okiem na widowisko. Przy ich bloku na nowo układana jest właśnie kompletna infrastruktura drogowa. Dla MAX110 jest to krótka wizyta. Rano Lambrecks trafi już do innego projektu. Żółte maszyny przechodzą szybko do nowych zadań.

Elastyczne rampy

Podwójne rampy umożliwiają całkowite zsunięcie hydrauliczne lub rozszerzenie do 3000 milimetrów. Niezależnie od tego, jaka maszyna jest do załadowania, powstaje bezpieczna i dopasowana powierzchnia najazdowa.

Zeskanuj kod QR i oglądaj film z projektu.



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Kiedy niebo nie jest granicą

Misja rakietowa w Korei Południowej

Badanie kosmosu jest jednym z największych wyzwań ludzkości. Wiele krajów przeprowadza prestiżowe projekty, aby uzyskać nowe informacje o naszym uniwersum. Oprócz celów naukowych występuje także podstawa praktyczna dla osiągnięcia jak najwyższej atmosfery. Aby polepszyć komunikację, do kosmosu muszą być wystrzeliwane nowe i bardziej wydajne satelity.



W Korei Południowej po wielomiesięcznych przygotowaniach rozpoczyna się długo oczekiwana misja startu trójstopniowej rakiety kosmicznej o nazwie Nuri. Ten projekt został zrealizowany własnymi technologiami, opracowanymi w kraju. Producentem ważącej 22 tony rakiety jest Korean Aerospace Research Institute KARI. Naro Space Center w Goheung w południowej Jeolli będzie miejscem zdarzenia o charakterze narodowym.

Kamień milowy koreańskiego przemysłu lotniczego i kosmicznego

Całość to kluczowy projekt dla koreańskiego przemysłu lotniczego i kosmicznego, który korzysta ze skutecznej technologii transportowej z Faymonville. Rakieta jest transportowana na dwóch 5-osiowych układach samojezdnych typu ModulMAX w układzie otwartym z ławami skrętnymi na dystansie około dwóch kilometrów od budynku montażowego na rampę startową. „Jesteśmy bardzo dumni", stwierdza zespół partnera dystrybucyjnego Bokook, który wspomaga klienta na miejscu swoją techniczną wiedzą. Połączenie pojazdów ma długość całkowitą 47,5 metra i całkowitą masę brutto 200 ton, włącznie ze strukturą nośną rakiety. Po zakończeniu transportu i zajęciu pozycji zaczyna się odliczanie: ... 3, 2, 1 .....Go! Oczy kierują się ku niebu, wszyscy uczestnicy są skoncentrowani na starcie rakiety.

Bezpieczeństwo przede wszystkim

Rakieta Nuri jest napędzana płynnym paliwem, które składa się z nafty i płynnego tlenu. Biały słup coraz bardziej oddala się z pola widzenia. Moduły Faymonville są jednym z decydujących elementów w tym projekcie. Modułowy pojazd wyróżnia się prostą i bezpieczną obsługą, także z tak wrażliwym ładunkiem.

Kolejny start jest planowany na maj 2022 r. i rakieta będzie ponownie transportowana przez pojazdy Faymonville ModulMAX. Korea Południowa zamierza wysłać swoją rakietę w kosmos jeszcze pięć razy do 2027 roku.



Eco1500 – Najmocniejszy na rynku



Podobnie jak Cometto Eco1000 także Eco1500 należy do samodzielnie napędzanych i kierowanych elektronicznie pojazdów modułowych ze zintegrowanym układem Power Pack. Ta nowa seria pojazdów samobieżnych umożliwia zastosowanie do wewnętrznych zadań transportowych do ciężaru użytkowego 1500 ton i jest unikatowa na rynku.

Kompaktowe pojazdy Eco1500 są dostępne z 4 i 6 liniami osiowymi o szerokości 2990 milimetrów! Maksymalnie cztery jednostki mogą być łączone przy użyciu szerokiego asortymentu akcesoriów.

Silna i zwrotna

Cała koncepcja bazuje na perspektywicznej modułowej zasadzie i zapewnia prostą konfigurację Connect&Drive. Wytrzymałe i odporne na skręcenia podwozie jest odpowiednie do ciężkich ładunków. Większa trakcja występuje dzięki zastosowaniu opon samolotu.



Opatentowany system Dual Link:

Ten system z podwójnymi wahaczami zapewnia w Eco1500 maksymalny prześwit podłużny. Konstrukcja umożliwia większe obciążenie użytkowe (+40%) w porównaniu do rozwiązania kompaktowego i minimalizuje poziome przesunięcie ładunku, przy czym nadal zapewnione jest takie samo ciśnienie robocze w systemie podnoszenia (320 bar/4630 si przy pełnym obciążeniu). Opatentowany system Hydraulic Advanced synchronizuje nacisk podnoszenia i obciążenie podłoża, kiedy różne serie są mieszane w ramach tego samego konwoju i umożliwia podnoszenie hydrauliczne każdego pojedynczego zawieszenia.

Czy wiesz, że ...

... serie produktowe Cometto Eco1500 i MSPE EVO3 są wyposażone w linie osiowe, które umożliwiają obciążenie 70 ton? Jest to zdecydowanie największa wartość na rynku!

Przejście do filmu Eco1000.

Przejście do filmu Eco1500.



MultiMAX Plus - specjalista od transportu techniki podnoszącej

Lekkie! Duża powierzchnia ładunkowa! Niskie!

Mobilną technikę podnoszenia i dostępu do prac wysokościowych można szybko i elastycznie zastosować w celu przemieszczenia materiału lub ludzi. Naczepa niskopodłogowa serii MultiMAX Plus z Faymonville stanowi optymalne rozwiązanie transportowe dla tych projektów.

MultiMAX Plus wyróżnia się konstrukcją z optymalizacją wagi i równomiernie wysokim obciążeniem punktowym. Z jego konstrukcją wsporników zewnętrznych pojazd ten zapewnia użytkownikowi maksymalnie długą powierzchnię ładunkową z hydraulicznym łożem podnoszonym do przesuwu układu typu łabędzia szyja. Wciągarka linowa może być umieszczana przed lub na łabędziej szyi. Różne warianty ściany przedniej zapewniają wystarczającą ilość miejsca na materiał mocujący.

3-osiowa naczepa MultiMAX Plus jest dostępna w wersji z wymuszonym kierowaniem i z dobiegiem. Pojazd ma mimo pełnopowierzchniowej powłoki kratowej ma niską wysokość ładunkową, co jest korzystne w wysokich maszynach.





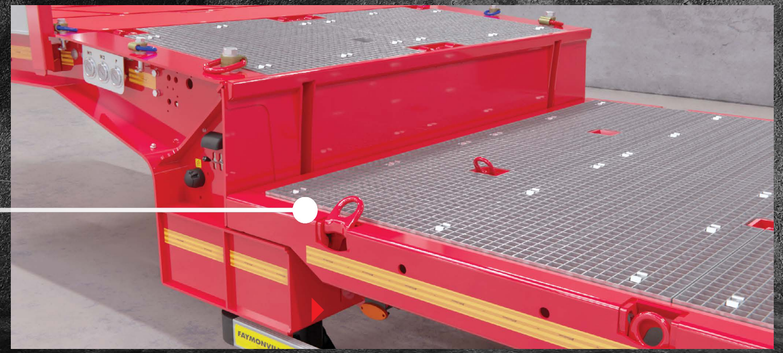


Płaskie kąty najazdowe,
różne punkty mocowania,

Bardzo płaski kąt najazdu w zakresie ramp i łabędziej szyi i zoptymalizowany skos tylny zapewniają proces ładunkowy bez tarcia maszyn o niskim prześwicie podłużnym. Do optymalizacji rozkładu obciążenia dostępna jest powierzchnia ładunkowa z wyciągiem 3000 mm.

44 pierścienie mocujące i 28 punktów mocowania na powierzchni ładunkowej i do 30 punktów mocowania na łabędziej szyi służy jak najlepszemu zabezpieczeniu ładunku.





Poznaj dodatkowe szczegóły.

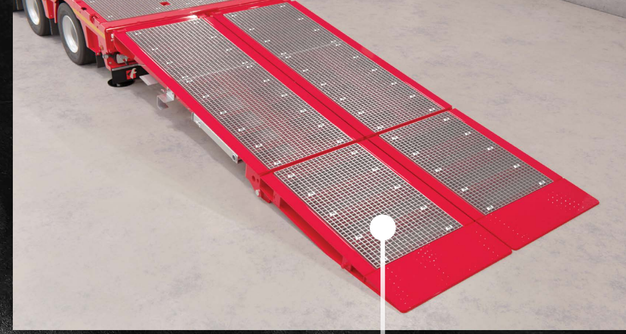


Wydajne rampy

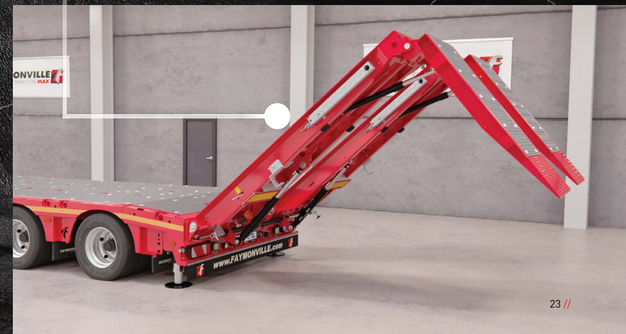
Szerokie na 900 milimetrów rampy podwójne - również ze spodami kratowymi, zawierają podpory o udźwigu 18 ton. Obsługiwane hydraulicznie końcówki ramp umożliwiają proces otwierania ramp bez szkód dla materiału. Dzięki hydraulicznemu posuwowi ramp można utworzyć optymalne warunki ładunkowe maszyny.

Opcjonalnie

Stałe rampy podwójne z szerokością podstawową 1250 milimetrów







Mammoet zaczyna współpracę z Cometto







Wiodący na rynku podmiot Mammoet stosuje także Cometto SPMT jako nowy typ i markę w swojej samoczynnie napędzanej flocie pojazdów modułowych. Pierwsze zastosowanie ma miejsce w Zjednoczonym Królestwie z 84 liniami osiowymi do transportu platform o wadze od 1850 do 2300 ton. Nowa współpraca między Cometto i Mammoet prowadzi do efektywnego połączenia dwóch partnerów, które łączy zaawansowaną kompetencję w zakresie transportu specjalnego i ciężkiego.

84 linii osiowych w zastosowaniu

Po zaawansowanym szkoleniu na nowym SPMT pracownicy Mammoet po raz pierwszy stosują nowe rozwiązanie w Zjednoczonym Królestwie przy transporcie fundamentu układu tripod. Element o dużej objętości ma 90 metrów wysokości i waży 2035 ton.

Załoga Mammoet transportuje ładunek na 84 liniach osiowych Cometto MSPE z ciężarem użytkowym 48 ton na linię osiową i trzema układami Power Pack o mocy 368 kW każdy. Samobieżna kombinacja ma otwarty układ obejmujący trzy jednostki MSPE. Konfiguracja side by side z 28 liniami osiowymi jest umieszczona pod każdą podstawą układu tripod. Aby bezpiecznie i efektywnie zrealizować to zadanie, Mammoet korzysta z pojazdów specjalnych Cometto.

Zasilanie elektryczne przyszłości

Fundament typu tripod jest częścią projektu wiatrowego offshore o nazwie Seagreen 0WF, będącego przedsięwzięciem firm TotalEnergies i SSE Renewables. Farma wiatrowa będzie mieć 140 turbin i położona jest 27 kilometrów od wybrzeża Angus na Morzu Północnym.

W przyszłości projekt będzie zasilać Szkocję w prąd elektryczny z tej imponującej farmy. Czas trwania projektu dla specjalisty od ciężkich ładunków, Mammoet, wynosi co najmniej dwanaście miesięcy.

„Jesteśmy dumni z tego, że dostarczamy naszymi samobieżnymi pojazdami materiały do takich firm, jakMammoet"

Joachim Kolb - Cometto Sales Manager

Eksperci ufają ekspertom

Zeskanuj i oglądaj spektakularne obrazy



MAX600 pojazd niskopodwoziowy na obrotnicy, z zagiętą powierzchnią ładunkową

Nowość!

Głębokie zakorzenienie na rynku transportowym umożliwia naczepie MAX orientowanie nowości produktowych dokładnie tam, gdzie jest popyt. Oferta serii MAX600 jest rozszerzana o wariant z zagiętą powierzchnią ładunkową.

MAX600 nie może zabraknąć na żadnym placu budowy! Naczepa zapewnia prosty transport koparek i ładowarek kołowych. „Dostępna teraz wersja z zagiętą powierzchnią ładunkową optymalizuje wysokość całkowitą i stwarza w tym zakresie nowe możliwości", tak odpowiedzialny za produkt Mario Faymonville opisuje korzyści nowego rozwiązania. Dodatkowo opcjonalnie w MAX600 zintegrowana jest szeroka i głęboka niecka na koparkę. Dzięki temu zyskuje się ważne centymetry przy przejazdach przez wiadukty.

Profesjonalista na każdym placu budowy

„Zagięta powierzchnia ładunkowa może być wybierana przy wersji 3-osiowej i 4-osiowej. Obciążenie osiowe 12 ton zapewnia oprócz tego w wielu krajach dodatkową przestrzeń", tak Mario Faymonville wskazuje dodatkowe cechy pojazdu. Wydajne i przesuwne rampy pojedyncze lub podwójne umożliwiają szybkie i proste ładowanie. Dla osiągnięcia optymalnej pozycji załadunkowej operator może podnosić i opuszczać obszar tylny przy użyciu zawieszenia pneumatycznego.

Wystarczające miejsce do przechowywania występuje w dużej skrzyni narzędziowej z przodu pojazdu i pod powierzchnią ładunkową. Do tego dochodzą rozszerzenia, układy kłonicowe w ramie zewnętrznej, liczne punkty mocowania, lakierowana powierzchnia antypoślizgowa i inne opcje, które obrazują model MAX600 z zagiętą powierzchnią ładowania.

Jakość klasy premium i poczucie bezpieczeństwa

Co typowe dla naczep MAX, konsekwentne stosowanie tych samych części zapewnia znaną jakość premium. Korzyści dla klientów to niskie koszty robocze i poczucie bezpieczeństwa, przeświadczenie, że na danym skutecznym i wysokiej jakości pojeździe można polegać.

- Dla zoptymalizowanej wysokości ładunkowej
- Dostępne dla wersji 3- i 4-osiowej
- Opcjonalnie z szerokim i głębokim zagłębieniem na podstawę łyżki







Zapuszczanie korzeni

W celu utworzenia miejsca na sześć nowych jednostek mieszkalnych, w holenderskim Alphen an den Rijn trzeba zająć się liczącym ponad 70 lat kasztanowcem. Jednak nie przy użyciu piły łańcuchowej, ale poprzez przeniesienie w inne siedlisko.

Mieszkańcy przeżywają niemałe zaskoczenie, kiedy któregoś ranka to ogromne drzewo zostaje podniesione. Operator musi działać z dużym wyczuciem. Korzenie są zabezpieczane lnianym workiem, aby chronić je przed wyschnięciem. Około 40 ton waży biały kasztanowiec, który jest opuszczany na przygotowany pojazd modułowy firmy Kraanbedrfi Nederdorf b.v. Sjoerd Nederhoff opisuje wyzwania przy takim projekcie: „Przekraczanie krawężników, wymijanie latarni ulicznych i równoczesne zachowywanie równowagi wymagają stabilnego i kompaktowego rozwiązania transportowego, które jest intuicyjne w obsłudze. 6-osiowy moduł Faymonville jest idealny do tego zadania."

Trzecia lokalizacja kasztanowca

Zwykle ożywiona okolica Prins Bernardllan zastygła w bezruchu. Liczni gapie zatrzymują się i wyciągają telefony komórkowe. Takie coś rzadko zdarza się zobaczyć. Eksperci Nederhoff zabezpieczają niezwykły ładunek.

Wykonawca budowy Bogor kładzie duży nacisk na kwestie ekologiczne. Dlatego ścięcie kasztanowca o średnicy korony czternastu metrów nie wchodziło w grę. Przy poprzednich próbach stwierdzono, że drzewo w przeszłości już raz było przenoszone.

Osie wahadłowe zapewniają stabilność jazdy

Po około półtorej godziny kasztan dotarł 115 metrów dalej w linii prostej na swoje nowe miejsce przy Anna van Burenlaan. Załoga Nederhoff bezpiecznie manewruje pojazdem modułowym typu Faymonville ModulMAX do przewidzianego miejsca. Dzięki osiom wahadłowym zespół pojazdowy pozostaje w danym położeniu. Dźwig jest już gotowy do rozładunku. W tym miejscu kasztanowiec ma na nowo zapuścić korzenie. Po raz trzeci i tym razem już chyba ostatni.

16 linii osiowych w firmie Nederhoff

Do zadań w zakresie transportów ciężkich i specjalnych Kraanbedrijf Nederhoff b.v korzysta ogółem z 16 nowych osi z serii ModulMAX z Faymonville. Pojazdy kierowane mechanicznie z układem cięgłowym są wyposażone w osie wahadłowe 17,5" z oponami bliźniaczymi i mają szerokość podstawy 3000 milimetrów.



COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Samojezdny pomocnik

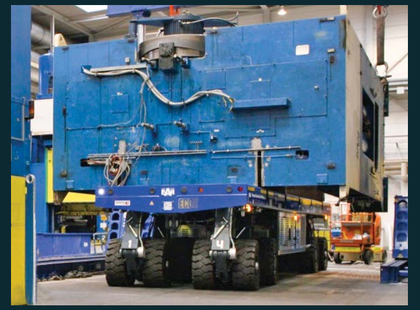
Manewrowanie ciężkim i kompaktowym ładunkiem w ciasnych halach to jedna z zalet układów samobieżnych. 4-osiowa naczepa Eco1000 ze zintegrowanym pod powierzchnią ładowania układem Power Pack z powodzeniem realizuje transport 120-tonowej prasy.

Jak imponujący kloc ładunek trafia dalej, a firma EAH ma go przetransportować do hali fabrycznej dostawcy producenta samochodów. „Zwłaszcza otoczenie hali z licznymi załamaniami jest wyzwaniem. Korytarze są wąskie, dlatego pożądane są dobre oko i stabilna ręka przy sterowaniu Eco1000", menedżer produktu Alessandro Giordano przy tym zadaniu zna profil wymogów dla załogi EAH.

700 milimetrów - podnoszenie do przyjęcia ładunku

Praca wstępna została wykonana, prasa jest zawieszona na urządzeniu podnoszącym. Eco1000 zajmuje krokowo pozycję pod ładunkiem. Następnie mechanizm jezdny z maksymalnym skokiem 700 milimetrów przesuwa się do góry i obejmuje prasę. Maksymalny udźwig 4-osiowej wersji z jej 4 osiami napędowymi wynosi 174 tony.

Ponieważ układ Power Pack jest zintegrowany pod mającą 8800 milimetrów długości powierzchnią ładunkową, ten układ samojezdny typu EAH zapewnia więcej powierzchni na przyjmowanie ładunku. „A równocześnie Eco1000 pozostaje kompaktowa i zwrotna", tak Alessandro Giordano opisuje cechę, która jest szczególnie ważna przy tym zastosowaniu. „Pomaga przy tym skręt kierownicy +135°/-135° i elektroniczny układ kierowniczy, który pozwala opanować także skomplikowane przejścia. Już na początku transportu konieczny jest przejazd po przekątnej."



Z precyzją z fabryki

Do wyjścia hali mająca tylko 2430 milimetrów Eco1000 przechodzi powoli ze 120 tonami obciążenia. Po dotarciu tam prasa jest przeznaczana do ostatecznego złomowania, ponieważ osiągnęła koniec swojego cyklu roboczego. Przedsiębiorstwo Europe Automotive Holding a.s. jest wiodące w obszarze montażu przemysłowego, przenoszenia i transferu maszyn i instalacji rozdzielni prądu i technologii.

Oto film poglądowy!

Czy wiesz, że ...

... układ samobieżny Eco1000 jest dostępny z trzema różnymi technikami Power Pack? Olej napędowy, hybryda i napęd elektryczny! Cometto jest jedynym producentem, który oferuje takie możliwości.

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Adapter łopat wirnika

Nowość!



Przemysł wiatrowy odgrywa kluczową rolę w rozwoju odnawialnych źródeł energii. Turbiny wiatrowe stają się coraz potężniejsze i wykorzystują coraz większe łopaty. Ich transport związany jest z wieloma wyzwaniami.

Wraz z połączeniem dobiegu Faymonville można transportować łopaty wirnikowe o długości od 80 do 120 metrów i więcej z maksymalną zwrotnością.

Większa zwrotność

Transport łopat wirnika za pomocą naczep samosterownych w znacznym stopniu zwiększa manewrowość w porównaniu z pojazdami teleskopowymi. Adapter skrzydła wiatrowego Faymonville z bardzo dużym obciążeniem podnoszenia 30 ton już dzisiaj projektowany jest odpowiednio do wagi łopaty wirnika jutra. Duża wysokość podnoszenia pomaga pokonać przeszkody podczas transportu.

Uniwersalnie zaprojektowany sprzęg

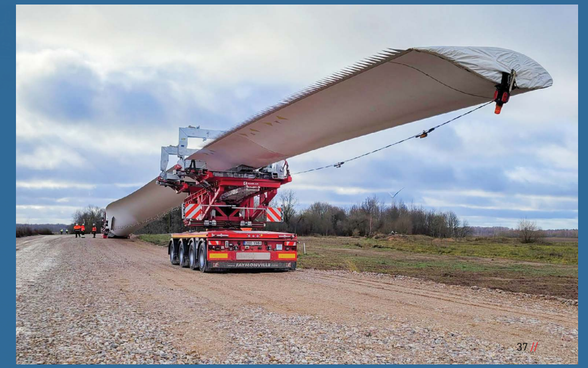
Każdy producent łopat stosuje własne stojaki transportowe. Ich wymiary i punkty połączeń w niektórych przypadkach znacznie się różnią. Faymonville oferuje tutaj elastyczne rozwiązanie z uniwersalnym przyłączem.

Urządzenie transportowe Faymonville może być szybko i łatwo łączone z ciągnikiem siodłowym przy użyciu 4 sworzni. Nowe połączenie dobiegowe z urządzeniem transportowym do łopat wirnikowych jest dostępne dla serii produktowych Faymonville FlexMAX, ModulMAX i CombiMAX.

Przejście do pełnej galerii.

Jedyne w swoim rodzaju cechy adaptera wirnika skrzydłowego

- 30 ton obciążenia przy podnoszeniu - najlepsza wartość na rynku!
- Wydajne podnoszenie
- 1 uniwersalna konstrukcja bazowa
- Możliwość mechanicznej rozbudowy przy zastosowaniu naczepy samosterownej



Nowy BladeMAX1000!

Najsilniejszy na „ostatniej mili”

W ramach często dyskutowanej zmiany energetycznej coraz większą rolę pełni energia wiatrowa. Aby możliwe było bardziej efektywne wykorzystanie elektrowni wiatrowych, tendencja przy łopatach wirnikowych zmierza do coraz większych skrzydeł. Nowy adapter łopaty wirnikowej BladeMAX1000 jest najlepszym tego typu na rynku.

„Ostatnia mila” do elementów elektrowni wiatrowej obejmuje często bardzo wymagający profil odcinkowy. Wąskie promienie skrętu uniemożliwiają dotarcie skrzydeł wiatrowych z dotychczasowym wyposażeniem transportowym na miejsce montażu.

Na układzie samobieżnym jak z modułami

„Z udźwigiem 1000 mT model BladeMAX1000 osiąga nowy wymiar. Ten element pozwala na transport skrzydeł wiatrowych o długości ponad 75 metrów”, mówi odpowiedzialny za produkt Alessandro Giordano. Adapter można zamontować na układzie samobieżnym SPMT i na modułowych osiach liniowych.

Bezwzględna stabilność przenoszenia zapewniana jest przez opatentowany system do kontroli stabilności. Przy przenoszeniu środka ciężkości skrzydeł elektronika, hydraulika i wizualizacja optymalnie współpracują, co dodatkowo zwiększa bezpieczeństwo w kontakcie z takim wrażliwym ładunkiem. Zależnie od skrzydła możliwe jest odchylanie do 20°.

Wraz z BladeMAX1000 można transportować duże skrzydła wiatrowe na obszarach zalesionych lub zabudowanych, przy wąskich zakrętach lub w górach.

Kompletny dostawca dla przemysłu wiatrowego

Oprócz Bladelifter grupa Faymonville oferuje rozwiązanie do wszystkich wyzwań przemysłu wiatrowego. Adapter skrzydła z dodatkowym wirnikiem dla bardzo długich łopat wirnikowych należą, podobnie jak siodła teleskopowe do transportu odcinkowego na skrzydłach XXL. Aby doprowadzić na miejsce montażu elektrowni wiatrowej piasty, maszynownie i segmenty wież, znajdują zastosowanie sprawdzone pojazdy niskopodwoziowe. Adapter wieżowy jest stosowany do zoptymalizowanego pod względem wysokości transportu segmentów wieży. A pojazd niskopodwoziowy okazuje się przy konstruowaniu elektrowni wiatrowych nieocenionym wsparciem.

www.faymonville.group

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

652133 - 01/2022

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