

**De BladeMAX van Cometto:
Klaar voor elke uitdaging**

06 // 20 jaar Faymonville
Engineering Luxembourg

24 // 18.000 ton op
380 aslijnen

36 // Nieuw! De windtorenadapter
met vrij draaiende inrichting

De pijlers van de toekomst



Wie aan morgen denkt, heeft visies nodig. Ideeën en duidelijke voorstellingen over hoe het schip zo veilig mogelijk door het onrustige water kan worden genavigeerd. De actualiteit wereldwijd biedt vandaag de dag redenen tot bezorgdheid. Geopolitieke conflicten, financiële druk door inflatie en gestegen intresten stellen ons allemaal voor uitdagingen die we het hoofd moeten bieden. In deze context krijgt stabiliteit een nog belangrijkere betekenis. Bij de Faymonville-groep worden van oudsher traditionele waarden en moderne denkwijzen met elkaar gecombineerd. Onze inspanningen zijn er steeds op gericht om deze weg duurzaam en met nieuwe accenten verder te zetten.

In dit verband leggen we de focus op de afdelingen verkoop, service, kwaliteit en innovatie. Elk op zich en allemaal samen vormen ze de ruggengraat om als totaalaanbieder transportoplossingen te blijven aanbieden, gaande van 15 tot 25.000 ton en meer. En dit steeds met jullie – onze bestaande en toekomstige klanten – als middelpunt. Want jullie tevredenheid is op elk ogenblik de graadmeter. Op het gebied van verkoop werken traditionele verkoop, marketing en productmanagement op elkaar in. Een rode draad begeleidt de 'MAX'-modellen van de ontwikkeling en de marktintroductie tot het verkoopniveau. Het servicespectrum omvat de verkoop van reserveonderdelen, de after sales en de werkplaatsen. De eis van maximale kwaliteit is van fundamenteel belang in alle stappen van de productie en het beheer. Een onberispelijke verwerking, een gedetailleerde opleiding en een transparante communicatie maken onderdeel uit van deze taak. Het streven naar innovatie heeft hierbij steeds het doel om u voor uw alledaagse werking een nieuwe meerwaarde te bieden. Frisse impulsen en een continue verdere ontwikkeling zorgen ervoor dat er geen routine ontstaat. Een continue inherente bezieling behoort tot onze waarden. Aanpakken is het motto, terwijl het potentieel voor optimalisatie ten volle wordt benut. We mogen niet op onze lauweren rusten, maar moeten onszelf steeds opnieuw in vraag stellen. Want wie ophoudt beter te worden, is gestopt met goed te zijn.

En bij alles wat we doen, staat de mens centraal. Als bedrijf van eigen bodem staan wij voor nabijheid, vertrouwen en verantwoordelijkheid. Snel handelen en de nodige flexibiliteit hebben duurzame beslissingen tot gevolg. Hierbij neemt integriteit een belangrijke plek in: 'Wij zeggen wat we doen – we doen wat we zeggen!'. Gisteren, vandaag en in de toekomst.

Alexander Fickers, CEO van de Faymonville-groep



6 //



12 //



24 //

Alle onderwerpen in een oogopslag

- 6 // In het teken van continue groei:
20 jaar Faymonville Engineering Luxemburg
- 10 // De Eco1000 als hijskraanalternatief
- 12 // Met 15 trams van Noord-Spanje naar Lissabon
- 14 // Nieuw bij MAX Trailer
- 16 // Het CombiMAX-effect
- 18 // Met modulaire lichtheid door Noord-Amerika
- 20 // Met 243 ton door de lucht
- 22 // De wissel gewaagd van diepbed naar semi-dieplader
- 24 // De Champions League van het zwaar transport -
18.000 ton op 380 aslijnen
- 28 // Continu inzetklaar met de MAX510
- 32 // De BladeMAX voor bergen en bossen
- 34 // Als een oplichtend zwaard
- 36 // De windtorenadapter met vrij draaiende inrichting
- 38 // Sarens met 68 nieuwe voertuigen naar Oezbekistan

28 //



34 //

In het teken van continue groei:

20 jaar Faymonville

Engineering Luxemburg



De eerste stap richting Luxemburg zette de Faymonville-groep in 1990, met de oprichting van een verkoopkantoor. In 2003 volgde dan de opening van een productielocatie. Dit jubileum biedt de gelegenheid om terug te kijken en vooruit te kijken. Eén ding wordt hierbij duidelijk: Hier ging en gaat het nog steeds in één richting – vooruit!

De openingsceremonie in Luxemburg was een historische stap voor het familiebedrijf. Er was nieuwe capaciteit nodig en zo ontstond er op een oppervlakte van 9000 vierkante meter de productiehhal FEL I – de afkorting staat voor Faymonville Engineering Luxemburg.

Voortdurende uitbreiding

.In die tijd had de fabriek twee verschillende productielijnen, die 150 binnenladers en 300 MultiMAX- en TeleMAX-voertuigen per jaar produceerden', blikt Alain Faymonville terug op het begin. Als we dan het productieaantal van circa 1250 voertuigen in 2022 bekijken, wordt al snel duidelijk welk een indrukwekkende ontwikkeling de vestiging sindsdien heeft gekend. Gaandeweg ontstonden er continu nieuwe productiehallen. Het complex FEL II geldt hierbij zowel inzake de efficiënte uitbreiding van de waardecreatieketen als inzake de gebruikte technologieën als maatstaf voor de gehele sector. Als volgend puzzelstuk volgde dan de voltooiing van het kantoorgebouw FEL III. Intussen bedraagt de totale productieoppervlakte 40.000 vierkante meter.

Van de fabriek de wereld in

Begin 2003 waren er 50 medewerkers tewerkgesteld bij FEL in het noorden van Luxemburg. Momenteel werken er in totaal 450 mensen in de fabriek en op kantoor. Ze zijn samen het hart en de ruggengraat achter ons succes. Dankzij de vele vlijtige handen en slimme koppen zijn er in de loop der jaren 18.000 voertuigen geproduceerd in Lentzweiler. Hierin werd bijna 165.000 ton staal verwerkt en in totaal werden er circa 67.000 assen gemonteerd onder voertuigen uit de reeksen MultiMAX, TeleMAX, FloatMAX en co. Het motto hierbij is .Van de fabriek voor de wereld', want zo worden er inmiddels toch in meer dan 100 landen wereldwijd voertuigen uit Luxemburg ingezet.

Het ultieme

Het begrip .groei' loopt als een rode draad door de ontwikkeling. Jaar na jaar zorgen doelgerichte investeringen voor nieuwe mogelijkheden. In totaal werd tot nu toe in Luxemburg ongeveer 100 miljoen Euro geïnvesteerd in infrastructuur, machinepark en werkomkadering van de medewerkers. Alles wat nodig is voor een probleemloze en snelle productiestroom beantwoordt aan de allerhoogste eisen. Regelmatig worden onder andere nieuwe lasrobots, freesmachines, opspanbanken, draaibanken, persen of plasma- en snijbrandinstallaties aangekocht. En voor de toekomst zal het geïnvesteerde kapitaal ons ook helpen om onze baanbrekende productie-expertise te versterken en uit te breiden. Zo is onder andere voor 2024 reeds de uitbreiding van de leveringshal gepland.

Loyaliteit en verbondenheid

Twee decennia van continue en vooral ook duurzame groei maken van de vestiging in Lentzweiler mede een vast bestanddeel van het Luxemburgse industrielandchap. FEL staat op solide benen en dit in een financieel en politiek stabiel land, waar ook de hoofdzetel van de Faymonville-

groep is gevestigd. De medewerkers verdienen in deze context een groot woord van dank. Velen onder hen hebben de ontwikkeling van bij het begin beleefd en mee mogelijk gemaakt. De gemeenschappelijke noemer is steeds de vastberadenheid geweest om de Faymonville Group te positioneren in de wereld van zwaar en speciaal transport door gedrevenheid, assertiviteit en nauwgezetheid.

Flexibiliteit, productiviteit, kwaliteit en innovatie zijn de vier pijlers die het volledige team van de Faymonville-groep in alle vestigingen dagelijks tot leven brengt. En deze aspecten worden gewaardeerd door onze trouwe klanten, die ons hun vertrouwen schenken. De term .MAX' krijgt bij ons een speciale betekenis, waarbij een familiale sfeer wordt gecombineerd met een uiterst professionele attitude. Dit genereert een sterke loyaliteit, die ook merkbaar was tijdens het jubileumweekend. In totaal kwamen meer dan 2000 bezoekers, waaronder medewerkers, vrienden, familie en jarenlange partners, samen en vierden ze .20 jaar FEL' ... to the MAX!



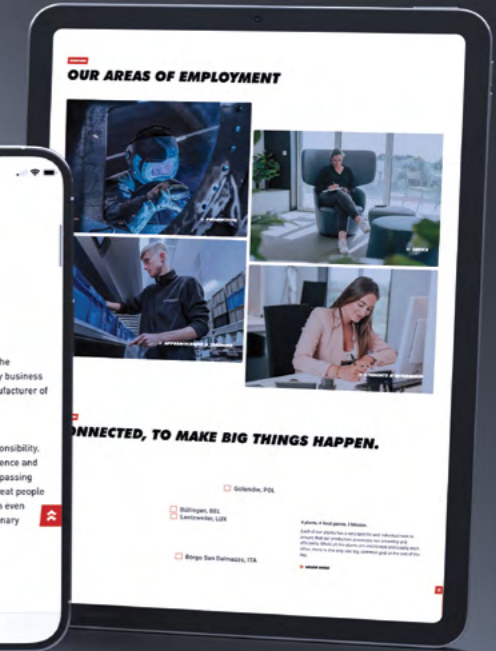
De belangrijkste mijlpalen in een overzicht

- 2003:** Bouw van de eerste hal FEL I, met een oppervlakte van 9000 vierkante meter
- 2007:** Uitbreiding van de productieoppervlakte naar 17.000 vierkante meter
- 2008:** Uitbreiding van nieuwe magazijn capaciteit met circa 1500 vierkante meter
- 2009:** De productiehal werd met een bijkomende 2500 vierkante meter uitgebreid
- 2016:** Nieuw hallencomplex FEL II, met fabricagelijnen, het logistieke centrum van de hele groep, het leveringscentrum en installaties voor de oppervlaktebehandeling, over een oppervlakte van 16.000 vierkante meter
- 2023:** Oplevering van het kantoorgebouw FEL III
- 2024:** Uitbreidingen van de hal voor leveringen en het staalmagazijn, nieuwe lasrobots

We are „Faymily“!

De Faymonville-groep versterkt haar rol als aantrekkelijke werkgever. De ontwikkelingsmogelijkheden, het veelvoud aan werkdomeinen en de ultramoderne omgeving, maar ook het gezellige aspect zijn uitstekende argumenten. In de sociale media wordt voortaan ook over vele facetten en anekdotes van de alledaagse werkzaamheden bericht – vaak met een knipoo.

Alle aanbiedingen over jobs en stageplaatsen zijn terug te vinden op www.jobs.faymonville.group



De Eco1000 als hijskraanalternatief

Voor het bedrijfsinterne transport van aparte onderdelen van zijn tunnelboormachines versterkte fabrikant Herrenknecht zijn vloot nu met een zelfrijdende Eco1000-module van Cometto.



Het 6-assige voertuig integreert zich naadloos in de werkprocessen bij Herrenknecht. „Dankzij de Eco1000“, zo beschrijft Stephan Göggel als technisch directeur van de componentenfabriek, „zijn wij optimaal uitgerust om de tot 200 ton zware afzonderlijke onderdelen van onze tunnelboormachines bedrijfsintern te verplaatsen.“

Onder ladingen rijden, deze opnemen en elders neerzetten

Voor het transport van erg zware elementen heeft Herrenknecht met de Eco1000 een nieuwe oplossingsmogelijkheid ter beschikking. Stephan Göggel: „Het nuttig laadvermogen van 260 ton spreekt in combinatie met de volledig elektronische besturing voor zich. Hiermee kan het concept van een transport zonder hijskraan perfect worden gerealiseerd.“

De hoge ascompensatie van maar liefst 700 millimeter van de zelfrijdende module maakt het mogelijk om onder ladingen te rijden, deze op te nemen en elders weer neer te zetten.

Systeem voor onderhoud op afstand ter ondersteuning

Net zoals bij de door Herrenknecht gefabriceerde tunnelboormachines is ook bij de Eco1000 het serviceluik in hoofdletters geschreven en wordt dit concreet omgezet in de praktijk. „In de schakelkast van onze Power Pack werd een systeem voor onderhoud op afstand geïnstalleerd. Hiermee kunnen wij op elk ogenblik de bedrijfsparameters ‚over the air‘ opvragen en de klant online vanop afstand ondersteunen“, legt Joachim Kolb, sales manager bij Cometto, de slimme technologie uit. „Sneller en efficiënter kan het niet.“

De premiumfabrikant Herrenknecht, die 5000 personeelsleden tewerkstelt, levert wereldwijd projectspecifieke tunnelboormachines waarmee visies worden omgezet in de realiteit. En voortaan gebeurt dat allemaal ... propelled to the MAX!

Hier scannen om de Eco1000 3D-video te bekijken



Met 15 trams van Noord-Spanje naar Lissabon



Het openbare personenvervoer over korte afstand behoort in vele metropolen tot de hoofdaders van de mobiliteitsinfrastructuur. De ingebruikname van 15 nieuwe trams vormt een mijlpaal voor de Portugese hoofdstad Lissabon. Het team van LASO Transportes SA verzorgt een transport vanuit Spanje en dit met behulp van speciale voor railvoertuigen geschikte voertuigen uit de Faymonville MultiMAX-reeks.

De fabrikant van de trams is het Spaanse bedrijf CAF, dat de omvangrijke bestelling kreeg van Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Het totaalproject is goed voor een volume van meer dan 43 miljoen Euro en de levering gebeurt in 2023 en 2024. De gedetailleerde coördinatie tussen deze beide partners en LASO is hierbij van heel groot belang.

Accordeon-opritten voor het op- en afladen

Als een van de grote spelers op de Europese markt inzake uitzonderlijk vervoer is LASO Transportes SA bij dergelijke speciale opdrachten steeds een gevraagde partner. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat het bedrijf betrouwbare en technologisch sterk doorontwikkelde voertuigen ter beschikking heeft. Faymonville levert deze al jaren aan LASO en zijn verschillende vestigingen in heel Europa.

„Voor het transport van deze railvoertuigen worden er twee MultiMAX-semi-diepladers met in de laadvloer geïntegreerde rails en zes stuurbare gebogen assen ingezet, die overtuigen door hun geringe laadhoogte van slechts 740 millimeter”, verklaart Rainer Noe als productverantwoordelijke Faymonville over de algemene voorwaarden. De krachtige hydraulische lier op de zwanenhals ondersteunt de LASO-experts bij het laden van de trams. De 16.100 millimeter lange accordeon-opritten

zijn een basisvoorwaarde om een extreem vlakke oprijhoek te kunnen realiseren en de trams op het laadoppervlak te kunnen rijden.

Voor lijn 15

De nieuwe trams zijn gelede enkelrichtingstrams met elk vijf bakken en een totale lengte van 28 meter, die zijn ontworpen voor een topsnelheid van 70 kilometer per uur. Ze zullen op lijn 15 rijden, die langs de belangrijkste toeristische bezienswaardigheden van de Portugese hoofdstad komt, zoals Praça do Comercio, Belém en het Jéronimos-klooster.

Hier de
actievideo
bekijken



Nieuw bij MAX Trailer

MAX100 met huifopbouw



De productdiversiteit bij MAX Trailer wordt al van in het begin constant verder uitgebreid. Zo zijn nu ook de naloopgestuurde MAX100-semi-diepladers verkrijgbaar met huifopbouw.



Hier de productvideo bekijken

Dit principe biedt het voordeel dat de laadvloer vanaf alle zijden vrij toegankelijk is. Hierdoor is snel laden en lossen mogelijk, terwijl de semi-dieplader toch steeds afgedekt blijft. De schuifzeilen kunnen snel worden geopend om de vracht via de 1250 millimeter brede dubbele opritten of indien nodig langs de zijkant te laden.

Beschermd onderweg

Dankzij de huifopbouw blijft de lading droog en schoon en is deze volledig beschermd tegen alle weersinvloeden. Ook biedt de huifopbouw een optimale bescherming tegen spatwater op de autosnelweg of steenslag op bouwplaatsen. Hef-/hijsvoertuigen, machines en industriële onderdelen blijven onaangetast en bereiken hun bestemming in perfecte staat.

Ook voor goederen die aan het zicht onttrokken moeten worden getransporteerd, biedt de MAX100 met huifopbouw de optimale oplossing.

In de breedte verstelbare hoekronden zorgen voor de nodige flexibiliteit en vergemakkelijken het laden vanaf de achterkant van de semi-dieplader.

Om bijvoorbeeld werkplatformen of andere voertuigen tot op de zwanenhals te kunnen rijden, kan de MAX100 naar wens worden uitgerust met een hydraulisch hef- en dalbare laadvloer.

MAX200 met Flip Tail-oprijplaat

» Bij de productontwikkeling legt het team van MAX Trailer de focus op de details. Een plateau-oplegger van het type MAX200 is het ideale voertuig voor het transport van lange goederen. De hydraulisch dalbare achterkant van de plateau-oplegger biedt nu bijkomend de mogelijkheid om voertuigen, zowel met wielen als met rupskettingen, via de achterkant te laden. De geavanceerde oprit kan hydraulisch worden verlaagd, maar kan ook tot een verticale positie worden opgetild. De combinatie van trekker en plateau-oplegger blijft zo veel compacter en is hierdoor ongekend wendbaar voor transporten in de stad of op plaatsen met weinig manoeuvreerruimte. Voor grotere machines zijn er, naast de als laadvloer dienst doende Flip Tail, ook verbredingen van de laadvloer beschikbaar. De achterkant, net als de laadvloer voorzien van een houten vloer, biedt maximale stevigheid en belastbaarheid voor de meest verscheiden uitzonderlijke transporten.

Hier de productvideo bekijken





Het CombiMAX-effect

Dat is toch een echte blikvanger! Een combinatie met in totaal 18 assen en een totale lengte van 35 meter rijdt met een totaalgewicht van 203 ton over deze brug in Kroatië. Voor het uitvoeren van dergelijke spectaculaire transportopdrachten doet onze Kroatische klant Velebit Promet al jarenlang een beroep op de modulaire CombiMAX-technologie van Faymonville. In 2016 werden de eerste onderdelen van deze revolutionaire productreeks geleverd. De hierop volgende jaren groeide de reeks met het modulaire systeem continu. Dit jaar volgden een bijkomende 4-assig en 6-assig onderstel en een bijkomende plateauversie. Velebit Promet configureert zijn CombiMAX-voertuigen vaak voor het transport van transformatoren, met name wanneer het aankomt op de zwaarste puntlasten en een perfecte verdeling van de last. De combinatie, die tussen Zagreb en de haven van Rijeka ongeveer 160 kilometer aflegt, is 4 meter breed. Met een hoogte van 5,35 meter is er bijzondere aandacht vereist voor qua hoogte problematische passages. Dankzij opgevraagde bruggenstudies zijn indrukwekkende foto's zoals deze hier mogelijk.

Hier de
actievideo
bekijken



Met modulaire lichtheid door Noord-Amerika

Sinds enkele jaren biedt Faymonville regelmatig nieuwe voertuigconcepten aan op de Noord-Amerikaanse transportmarkt. Als laatste toevoeging kwam het modulaire concept HighwayMAX All-In-One erbij. Het is een echte revolutie – zo bevestigt ook het bedrijf Rossco Crane and Rigging Inc. na zijn eerste ervaringen met het product.

„Dit is een echt keerpunt voor ons”, vertelt Ross Kovach, vicevoorzitter bij Rossco, vol enthousiasme over het nieuwe voertuig in zijn vloot. Een „game changer” dus, wat duidelijk maakt dat hier sprake is van meer dan „alleen maar” een volgende speciale oplegger. „Met de HighwayMAX All-In-One zijn we beduidend sneller geworden, wat ons in staat stelt om op vele dagen meer transportopdrachten in plaats van slechts één transportopdracht te kunnen uitvoeren.” En het modulaire aspect trekt de aandacht van de klanten in de VS, zoals Ross Kovach bevestigt. „De veelzijdigheid is werkelijk verbazingwekkend, je krijgt in feite meerdere voertuigen in één koop.”

„Het belangrijkste aspect is de manoeuvreerbaarheid”

De HighwayMAX All-In-One varieert al naargelang de nood van een 3+6-diepbedvariant in een 9-assige semi-dieplader, die met de bijkomende Nitro-Booster nuttige laadvermogens van meer dan 90 ton kan transporteren. Ross Kovach vertelt over de alledaagse werking: „De manoeuvreerbaarheid van deze combinatie in vergelijking met alle andere is absoluut opmerkelijk.

Vaak moeten we met lange ladingen kleine, smalle bochten nemen en vaak ook over overvolle bouwplaatsen rijden. Onze nieuwe HighwayMAX All-In-One-combinatie kan dat met gemak aan.” En dit enthousiasme werkt aanstekelijk: „We hebben al hele teams ter plaatse zich aan het voertuig in actie zien vergapen – zoiets hadden ze nog nooit gezien.”

Nitro-Booster zweeft over grachten

Vandaag stellen de experts van Rossco een 9-assige combinatie met een 3-assige Booster samen. De opdracht is om de 87 ton zware basismachine van een Liebherr LR 1800-1.0-rupskraan naar een windmolenpark te transporteren. Hier is een klant reeds bezig met de opbouw van de hijskraan. „En hij is heel tevreden dat we het element in één stuk en niet in twee aparte delen kunnen



laden. Dat zorgt voor een ongelooflijke tijdwinst”, beschrijft Ross Kovach nog een andere positieve feedback.

Hale Trailer Brake & Wheel INC. is de distributeur van Faymonville-producten in Noord-Amerika en verkoopmedewerker Marc Staley deelt het enthousiasme voor de HighwayMAX All-In-One. Bij dit transportproject van Rossco valt nog een ander aspect op: „Het is een indrukwekkend moment, wanneer de Nitro-Booster wordt opgeheven en over de grachten zweeft, terwijl de bestuurder de bocht naar links neemt. Het is een scène die symbolisch is voor het gemak waarmee transportopdrachten met de HighwayMAX All-In-One kunnen worden uitgevoerd.



Hier de
actievideo
bekijken

» Test onze online configurator!

Eén voertuig, meerdere mogelijkheden! De HighwayMAX All-In-One is een variabele en moderne allround-oplossing, een slim modulair systeem voor experts in uitzonderlijk vervoer in Noord-Amerika. Onze interactieve 360°-configurator maakt de keuze mogelijk uit talrijke uitwisselbare componenten.

Configureer nu uw individuele voertuigoplossing!

U kunt van een semi-dieplader wisselen naar een diepbedoplegger, de verschillende diepbedvarianten uitwisselen of een torenadapter toevoegen.



Scannen en kijken!
www.configurator.faymonville.com

Met 243 ton door de lucht



De Finse firma Boliden wint in haar smelterij in Harjavalta niet alleen koper, maar ook nikkel, goud en zilver. Het bijzondere hierbij is dat het de enige nikkel-smelterij in Europa is.

In vergelijking met de andere nikkel-smelterijen wereldwijd is Harjavalta degene met de laagste zwaveldioxide-emissies per geproduceerde ton nikkel. En omdat dit zo zou blijven, moet de elektrofilter voor de reiniging van de rookgassen worden vervangen.

Over een kantoorgebouw heen

Voor deze opdracht gaat de firma Vuorsola uit Pori aan het werk. De specialist inzake zwaar vervoer heeft de opdracht gekregen om met een 10-assige Cometto SPMT, in een side-by-side-combinatie in open samenstelling, de 243 ton zware elektrofilter te transporteren. De lading heeft met een lengte van 16 meter, een breedte van 13,80 meter en een hoogte van 16,60 meter indrukwekkende afmetingen. Vanaf het werkterrein bij de schoorsteen gaat het later naar de schrootplaats voor verwijdering.

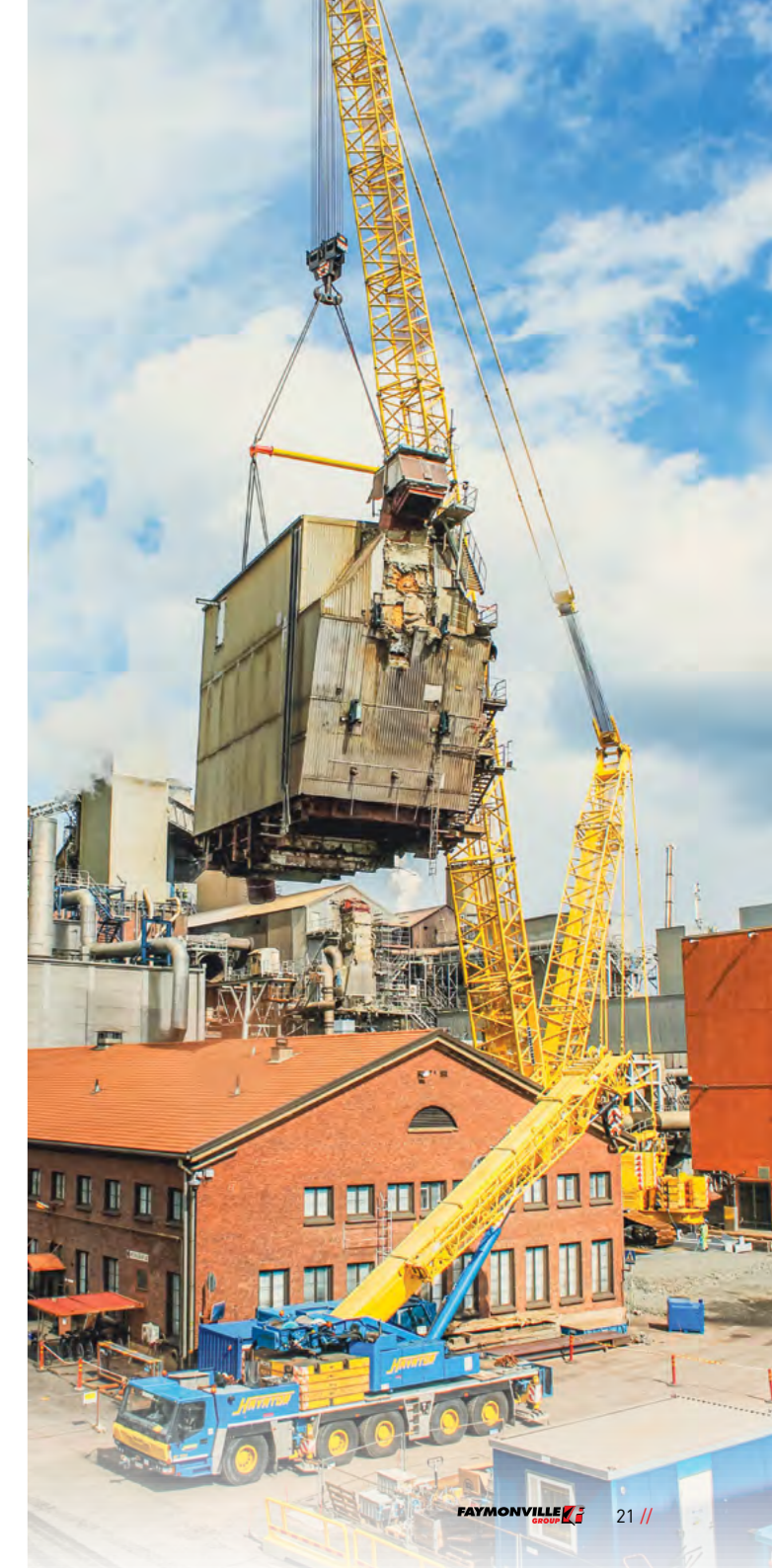
„Eerst wordt de elektrofilter aan de hijskraan aangeslagen en door professionals met snijbranders uit de stalen constructie gesneden”, vertelt Petri Toriainen, projectcoördinator bij Vuorsola, over de eerste werkstappen. „Daarna is het zaak om de kolossale vracht - zo groot als een vierpersoonsappartement - over een kantoorgebouw te zwenken en te laten zakken, zodat ze op de SPMT-combinatie kan worden geplaatst.

Onder een transportband door

Daar staat Vuorsola-medewerker Arto Tammelin klaar met zijn zelfrijdende Cometto SPMT. Hij positioneert samen met zijn collega beide 10-assige voertuigen exact onder de lading en realiseert vlak na het starten een smalle bocht van 90 graden.

Daarna gaan ze met de hoge lading onder een transportband door. „Hiervoor hebben we de gemiddelde rijkhoogtestand van de SPMT iets lager ingesteld”, vult bedrijfs-CEO Mikko Vuorsola aan, „om bovenaan de laatste centimeters speling te kunnen winnen. De hele operatie is wonderwel geslaagd en met de Cometto SPMT zijn we nu echt ... propelled to the MAX.”

Direct daarna worden de op olifantenpoten staande nieuwe onderdelen eveneens met de SPMT van de montageplek naar de rupskraan gereden, zodat deze ze naar de gewenste hoogte kan bewegen. „Time is money”, zegt Joachim Kolb, sales manager bij Cometto over de snelle afhandeling, „en bovendien hebben we een belangrijke bijdrage geleverd aan het schoonhouden van het milieu. For a better tomorrow.”



De wissel gewaagd van diepbed naar semi-dieplader



Veiligheid komt op de eerste plaats. Dat is algemeen zo, maar in het bijzonder in de grondwerken. Om bouwputten of terreinverspringingen te stutten worden damwanden geplaatst. In Groot-Brittannië rukken voor dergelijke projecten de specialisten van Ivor King uit.

De heistellingen die voor dergelijke klussen worden gebruikt, worden meestal op diepbedcombinaties getransporteerd. Bij Ivor King was er echter een andere aanpak vereist. 'Wij hadden moeilijkheden om met onze bestaande diepbedden op bepaalde plekken te geraken. Daarom zochten we een alternatief', verklaart bedrijfsleider Simon King over de uitgangssituatie. Daarom hield hij de ogen open en stootte even later op het internet op de passende oplossing. 'Op de website van Faymonville ontdekte ik een actieve video waarin precies ons dagelijkse probleem werd geschetst, in smalle stedelijke gebieden met een beperkte toegang. Er is hier nauwelijks plaats voor foutjes, dat maakt het heel verraderlijk.

Inspiratie uit de video

Simon King twijfelt geen seconde en het contact met Peter Dougan, bedrijfsleider bij Traffco Limited en verantwoordelijk voor de verkoop van Faymonville-voertuigen in Engeland, is snel gelegd. Er werd een meeting geregeld en de details van de gekozen MultiMAX PA-X werden overeengekomen, waarbij het voertuig op pendelassen werd opgebouwd, waarmee een minimale laadhoogte van slechts 790 mm mogelijk is. 'Wat we hoorden, maakte echt indruk op ons', zegt Simon King, over de concrete voordelen zoals de veerweg van 600 millimeter en de stuuruitslag van 60 graden. 'En ook de tegensturing van beide voorste assen vormt bij het manoeuvreren een enorme verbetering ten opzichte van de door ons tot op heden gebruikte diepladers. En dan mogen we ook niet

vergeten dat de totale combinatielengte met de semi-dieplader meer dan drie meter korter is dan met het diepbed.

Heistellingen tot 70 ton

En zo overtreft het 6-assige voertuig van in het begin alle verwachtingen. 'Vanaf de eerste dag was de feedback van de bestuurder erg positief.' Aanvankelijk werden vooral heistellingen met een eigen gewicht tot 60 ton getransporteerd. Sinds dit zich als de juiste werkwijze heeft bewezen, maken de experts nu ook gebruik van hun MultiMAX PA-X van Faymonville voor hun machines van 70 ton. 'De combinatie rijdt probleemloos, alles loopt altijd zoals gewenst.' Niet veel later werd reeds een tweede semi-dieplader van dit type besteld, zodat er nu twee MultiMAX PA-X-voertuigen in gebruik zijn bij Ivor King.

In heel Groot-Brittannië trekken ze erop uit met hun heistellingen en boormachines. Bij het hier voorgestelde project moet er een NCB FD200 CFA-heistelling naar het Toddbrook Reservoir in Whaley Bridge, ten zuidoosten van Manchester, worden getransporteerd. Dat is een erg heuvelachtig en bochtig traject doorheen het Peak District. Ook hier kan Simon King vertrouwen op het feit dat het tijdschema wordt gerespecteerd. Zijn plan verloopt vlekkeloos – zowel nu als bij de doorgevoerde omschakeling van de diepbed- naar semi-diepladeroplossing.

18.000 ton op 380 aslijnen -

De Champions League van het zwaar transport

Het laden van een drijvend dok in Zuid-Korea is een absolute XXL-belevens. Na gedetailleerde voorbereidingswerken begint de 260 meter lange reus met zijn gewicht van 18.000 ton aan zijn reis met eindbestemming Egypte.

De plaats van het gebeuren en het vertrekpunt van dit buitengewone spektakel is het bedrijf SangSangIn Ship Machinery in de haven van Gwangyang. De taak bestaat erin om het drijvend dok van de montageplaats 300 meter te verplaatsen en op een vrachtschip te rijden. Naast zijn indrukwekkende lengte en gewicht heeft de stalen kolos ook nog eens een breedte van 62 meter en een hoogte van 22,5 meter.

De aslast van 70 ton is de hoogste op de markt

Als opdrachtneemers bundelen de drie bekende Zuid-Koreaanse specialisten inzake zwaar transport – Anjeon, DaeMyung en Global – hun krachten. „De drie ondernemingen hebben een deel van hun SPMT-vloten gecombineerd om deze uitdaging aan te kunnen. In totaal worden er 380 modulaire aslijnen van de Cometto MSPE gemonteerd, bestaande uit tweeënzestig 6-assige units en twee 4-assige units”, verklaart Alberto Di Stefano, directeur Sales Project Management bij Cometto, over de algemene voorwaarden van deze erg veeleisende taak.

Het totale systeem wordt aangedreven door 12 Power Packs met elk 335 Kilowatt. Het buitengewone nuttige laadvermogen en de betrouwbare handling van de Cometto-modules zijn doorslaggevende voordelen voor deze bijzondere opdracht, vertelt Alberto Di Stefano over de feedback van de uitvoerende partners. Dergelijke projecten kunnen worden gerealiseerd dankzij de capaciteit inzake nuttig laadvermogen van de Cometto MSPE-modules, die wel 70 ton per aslijn bedraagt – de hoogste waarde op de markt. Bovendien biedt het gepatenteerde Dual-Link-systeem met dubbele reactiearm van Cometto een geoptimaliseerde krachtverdeling in de ophangingsstructuur. De asgeometrie maakt een maximale precisie mogelijk bij de positionering van de last.

De 380 SPMT-aslijnen worden in twaalf onafhankelijke units verdeeld, die vier zones onder elke hoek van het drijvend dok ondersteunen en die in een open verband samenwerken. Het SPMT-konvoi wordt in beweging gezet nadat de Cometto-ingenieurs, onder begeleiding van de experts van Bokook, de Cometto-partner voor Zuid-Korea, op de bouwplaats in de haven aankomen.

Eindbestemming Egypte

De SPMT's van Cometto zijn snel klaar voor de inzet, om te kunnen beginnen met het laadproces. Eerst moet de positie van de steunen nog wat worden aangepast, waarna het laadproces met succes wordt voltooid. De algemene opluchting is groot wanneer de imposante vracht veilig op het vrachtschip is neergezet.

Het reusachtige drijvende dok kan tot wel 35.000 ton heffen. SangSangIn Ship Machinery ondertekende in november 2021 een contract met de Egyptische overheid, verantwoordelijk voor het Suezkanaal, voor de bouw van dit drijvende dok ter waarde van circa 90 miljard Zuid-Koreaanse Won, of ongeveer 64 miljoen Euro. In mei 2022 begonnen de Koreanen met de bouw van het drijvend dok en minder dan een jaar later is de afgewerkte installatie klaar voor de eerste inzetoperaties.



Reeds meer dan 45 jaar ontwikkelt, fabriceert en verkoopt Cometto zijn aanbod van elektronisch gestuurde voertuigen wereldwijd. Met de nieuwste generatie SPMT's stelt Cometto nieuwe maatstaven in de sector. De 'Standard'- en 'Heavy Duty'-versies zijn de sterkste reeksen op de markt, en zijn volledig compatibel met de vroegere modellen. Het is mogelijk om de MSPE 48T als standaard en heavy duty of de MSPE EVO3 70T als standaard en heavy duty te combineren in breedtes van 2.430 millimeter of 3.000 millimeter en met 2, 3, 4, 5 of 6 modulaire aslijnen.

Hier de
actievideo
bekijken



EEN DAG ONDERWEG MET...

Geert Delveau van Delveau Depannage

Continu inzetklaar met de MAX510

„Wij staan 24 uur per dag, zeven dagen per week klaar voor actie” - klinkt als een cliché, maar wanneer Geert Delveau dit zegt, weerspiegelt het precies zijn dagelijks leven. Snelheid van handelen en flexibiliteit zijn de basisprincipes van pechhulp. Dat wilden we wel eens van nabij meemaken.

De vloot rood gelakte voertuigen staat netjes op een rij op het bedrijventerrein in het Belgische Hasselt. Takelwagens van alle groottes staan er zij aan zij. Alle zijn ze in uitstekende staat. Tussen de vloot staat ook een MAX510-dieplader geparkeerd, waarin we uiteraard bijzondere interesse hebben. „Ik ben Geert”, klinkt het en op de begroeting volgt een stevige handdruk. Daaraan merkt men meteen: dit is iemand die de zaken krachtadig aanpakt - een echte „maker”.

De pure passie

En het is er ook een die alles onder controle heeft. Via een mobilfoon krijgen de medewerkers precieze instructies wanneer Geert Delveau een 13,6 meter lange huifoplegger op het diepbed manoeuvreert. „De zwanenhals er weer tegenaan zetten en hup op weg”, geeft hij het tempo aan. „De MAX510 past uitstekend in onze vloot. Hij is wendbaar, flexibel en heel eenvoudig qua bediening. De gekozen luchtvering is voor ons een groot pluspunt, omdat we hiermee in vergelijking met de hydraulische variant nog 10 centimeter lager liggen. Dat is bijvoorbeeld voor het kunnen afvoeren van brandweerwagens een doorslaggevende factor.” Hier heeft iemand goed over nagedacht.



Als oprichter van het bedrijf combineert Geert Delveau totale passie met zijn bedrijf en beroep. En bij iemand die ook woont waar hij werkt, versmelten werk en privéleven natuurlijk nog sneller met elkaar. 'Ik ben altijd bereikbaar', vertelt hij over zijn avond- en nachtwerk, 'waardoor ik vaak ook op korte termijn afscheid moet nemen van een familiefest, ja.' Zo gaat het nu eenmaal in de depannagesector. Maar toch overwegen duidelijk de positieve aspecten, want ook zijn zoon Jorg is intussen al deel van het team.

Snel en variabel

De MAX510 staat intussen klaar voor de volgende opdracht, waarbij een circa 11 meter lange betonpompwagen moet worden geladen. 'De lange, variabele laadvloer is een echt voordeel bij ons dagelijkse werk. Daar ben ik erg tevreden over.' Bouten erin, bevestiging aangebracht en al snel zit hij weer in de cabine van de trekker. In totaal zijn acht medewerkers dagelijks in de weer om gestrande voertuigen uit hun moeilijke positie te bevrijden of om klassieke transportopdrachten uit te voeren. Trots toont hij een aantal foto's van inzetoperaties in heel België. De MAX510 maakt deel uit van het succes.

Maar de werktijd is nog niet gedaan. Een bijna 30 tons zware rupsgraafmachine staat klaar voor het transport. Centimeter per centimeter ratelt het gevaarte op het met verbredingsplanken uitgeruste diepbed. Als de laatste ketting is vastgesjord, kijkt Geert Delveau even over het terrein. Luide basklanken weerklinken in de verte. Er begint een festival. 'Daar ga ik straks naartoe', zegt hij, waarmee hij ook tijdens de invulling van de vrije tijd aan de toekomst van zijn bedrijf denkt. 'Hier tref ik backstage veel mensen die ik ook tijdens het alledaagse werk vaak tegenkom. Het is zelfs een beetje netwerken.'



Geert Delveau

Hier de
actievideo
bekijken



De BladeMAX voor bergen en bossen

Met het internationaal toenemende belang van windenergie gaat ook de verdere ontwikkeling van de windturbines door. Ze worden steeds hoger, groter en efficiënter. Dat maakt het transport van de wieken ook steeds uitdagender. Maar hiervoor zijn oplossingen, dankzij Cometto.

De laatste horde is voor de vaak meer dan 100 meter lange XXL-wieken vaak de moeilijkste. De weg naar de windrijke hoogtes, waar de turbines worden geplaatst, zit vaak vol hindernissen. Veel bochten, weinig manoeuvreerruimte, smalle straten – net in dergelijke omstandigheden toont de Bladelifter van het BladeMAX-type zijn sterkte kanten. Twee voorbeelden maken dit duidelijk.

Veilig door het bochtenlabyrint

Het Peruaanse bedrijf OreTrans S.A.C. zet zijn hightechvoertuig BladeMAX1000 – de sterkste op de markt – in voor het nationale windenergieproject in San Juan de Marcona. Het areaal zal uit 23 windturbines bestaan, die een geschat vermogen van 5,7 megawatt zullen hebben en een energiehoeveelheid van 608 megawattuur zullen genereren.

OreTrans neemt bij deze opdracht een sleutelpositie in omdat het bedrijf onder andere de 82 meter lange wieken naar de plaats van opstelling transporteert. 'Onze BladeMAX1000 met zijn draagvermogen van 1000 ton maakt het mogelijk om de XXL-wieken te transporteren langs de smalle en bochtenrijke trajecten in het Peruaanse berglandschap. Hiervoor wordt deze gemonteerd op een 12-assige combinatie', vat Cesar Ore Salazar, bedrijfsleider van OreTrans, de opdracht samen.

Wanneer het team de eerste heikele passages bereikt, heft de operator de wiek tot 60 graden op. Het gepatenteerde stabiliteitscontrolesysteem zorgt voor een perfecte

rijstabiliteit. Alle veiligheidsrelevante informatie wordt permanent gemonitord, wat erg belangrijk is voor dit soort speciale opdrachten.

Tussen bomen en onder elektriciteitsleidingen door

Ook in Japan groeit het aantal windturbines voortdurend. Achiha Co., Ltd. uit Osaka beschikt in dit vakgebied over erg veel ervaring. Een van de projecten ligt in de prefectuur Miyazaki in het Zuiden van Japan. Bij Achiha is de BladeMAX650-variant in gebruik. Deze transporteert de circa 50 meter lange wieken over een traject van 30 kilometer.

'De bijzondere uitdagingen zijn de smalle straten, de steile hellingen en het grote aantal bomen en elektriciteitsleidingen', zo beschrijven de verantwoordelijken van Achiha de omgeving. Ook de vertegenwoordigers van Bando Motor Industry Co., Ltd., die de BladeMAX650 als Cometto-distributiepartner aan de klanten verkopen, maken dit duidelijk: 'Zonder een dergelijke technologie zou het project niet kunnen worden uitgevoerd.'

Zo openen er zich echter nieuwe mogelijkheden voor Achiha. 'Omdat we de BladeMAX650 tot 84 graden kunnen optillen, om de eigen as kunnen roteren en tot 20 graden zijdelings kunnen bewegen, is het vellen van bomen en het verplaatsen van elektriciteitsleidingen niet nodig. Dat is een echte meerwaarde en bespaart tijd, geld en hulpbronnen.' En ook hier zorgt het stabiliteitscontrolesysteem ervoor dat in alle rust kan worden gewerkt. Het samenwerken van elektronica, hydraulica en visualisering verhoogt de veiligheid bij de verplaatsing van het zwaartepunt, wanneer de wieken worden bewogen.

Hier de
actievideo
bekijken



Hier de
actievideo
bekijken



Als een oplichtend zwaard

Onze klant Nippon Express Co. Ltd. beschikt eveneens over de nodige ervaring, knowhow en transportuitrusting om mee te werken aan de bouw van het windturbinepark. Hun BladeMAX650 wordt gebruikt om met de langste wieken de laatste kilometers af te leggen. Wanneer in een bergachtige streek naar boven moet worden gereden naar een windenergiepark, zijn alleen echte professionals in staat om de klus te klaren. De Bladelifter van Cometto zorgt voor de nodige flexibiliteit. De wieken kunnen hiermee immers tot een hoek van 84 graden worden opgericht, gezwenkt en 360 graden om de eigen as worden gedraaid. Een derde verticale draaias maakt het zelfs mogelijk om een zijwaartse zwenkhoek van 20 graden te realiseren. De experts van Nippon Express monteren de Bladelifter hiervoor op een 8-assige SPMT van Cometto. Want net deze zelfrijdende modules bieden de nodige aandrijfkraft voor de veeleisende taak.

Hier de
actievideo
bekijken



De windtorenadapter met vrij draaiende inrichting



NIEUW!

Al naargelang het traject vereisen de onderdelen van windturbines verschillende transportoplossingen. Vaak volstaat een ‚klassiek‘ diepbed of een ‚klassieke‘ semidieplader, maar vaak is er een veel ingewikkeldere oplossing vereist. De windtorenadapter met vrij draaiende inrichting, gemonteerd op een 4+7-dolly, vult de laatste leemte in het Faymonville-gamma.

Een dergelijke imposante combinatie wordt ingezet wanneer torensegmenten tot een nuttig laadvermogen van 100 ton over bochtige trajecten moeten worden getransporteerd. Het voertuig maakt vooraan gebruik van een luchtgeveerde 4-assige dolly, – naar keuze met 17,5”- of 22,5”-banden – die kan worden uitgevoerd voor 6x4- en 8x4-trekkers, of voor 8x4- en 10x4-trekkers. ‚Voor het eerst kunnen ook 10x4-trekkers voor dergelijke opdrachten worden ingezet. De verschillende basisvarianten en ook de bandenopties maken het concept uiterst interessant voor de gebruikers‘, verklaart productverantwoordelijke Rainer Noe over de flexibele benadering.

Voor torens met inwendige of uitwendige flens

Beide geïnstalleerde torenadapters maken het mogelijk om de torensegmenten in een 3-puntopname of 4-puntopname te dragen, zonder gebruik van bijkomende frames. De onderdelen zijn in hun basisuitrusting ontworpen voor inwendige diameters van 2650 tot 5400 millimeter. ‚Indien nog grotere torensegmenten moeten worden getransporteerd, is een uitbreiding tot een binnendiameter van 6300 mm beschikbaar‘, vertelt Rainer Noe over de oplossing voor mogelijke XXL-versies. Beide

adapters zijn ontworpen voor maximale flexibiliteit, want ook segmenten met een uitwendige flens kunnen worden opgenomen. Zelfs het transport van verschillende gondels is mogelijk met dit systeem. De verticale slag van 1600 millimeter biedt de mogelijkheid om hoge hindernissen, zoals rotondes, vangrails of rijwegbegrenzings, te passeren wanneer deze voorkomen op het traject.

Maximale bedrijfsveiligheid is prioriteit

De 7-assige dolly zet intussen nieuwe maatstaven inzake de rijveiligheid. ‚Van alle aanbieders zijn wij degenen die hier exclusief met een hydraulische vering werken. Dit principe maakt het mogelijk om de dolly aan één kant op te heffen of neer te laten om bij kritische passages de stabiliteit van het konvooi nogmaals duidelijk te verbeteren‘, vertelt Rainer Noe over de gebruikte technologie. ‚Het stuursysteem beschikt over vier stuurcilinders voor de voorste sturing en vier stuurcilinders voor de achterste sturing. Voor een verdere optimalisatie van de veiligheid is de voertuigbreedte vastgelegd op 2750 millimeter.‘ Hydraulische en mechanische beveiligingsystemen verhinderen een ongewenst zakken of inschuiven van de adapter. De algemene bediening is intuïtief en ontworpen met eenvoud in gedachten. De gebruiker bevindt zich dankzij de standaard afstandsbedieningen bij het hanteren van de adapter steeds in een veilige zone en heeft een perfect overzicht over het opladen en afladen.

➤ Alles voor de windenergie

Windenergieprojecten omvatten het transport van torensegmenten, naven, gondels en wieken. Met uitschuifbare semidiepladers, multifunctionele diepbedvarianten, XXL-plateau-opleggers, zwaartransportmodules en zelfrijders van de Faymonville-groep worden alle onderdelen van een windpark snel en kostenefficiënt verplaatst. Het aanbod wordt nog vervolledigd door speciale uitrusting zoals de Bladelifter voor het transport van wieken bij de laatste kilometers, of windtorenadapters met erg groot hefvermogen.

Het wereldwijd actieve bedrijf Sarens neemt ook bij windenergieprojecten een actieve rol op zich. Zo zijn de experts bijvoorbeeld ook verantwoordelijk voor het transport van onderdelen van het 1 gigawatt-windenergieproject van ACWA Power in het Oezbeekse Buchara. Het is een groot project, waarvoor vooraf bij Faymonville in totaal 68 nieuwe voertuigen werden besteld.

De veeleisende opdracht in Centraal-Azië bestaat erin om tegen het einde van 2024 de afzonderlijke onderdelen van 158 windturbines van de Chinese grens via Kazachstan naar Oezbekistan te transporteren. Elke windturbine bestaat uit vier torensegmenten met een maximaal gewicht van 96 ton, drie wieken van elk 29 ton, een naaf van 44 ton en een gondel van 129 ton. In totaal omvat de operatie 1422 ritten met een totale lengte van 3800 kilometer.

Krap tijdsbestek als richtlijn

Vanwege de grootte van het project stelt Sarens voor de geplande opdrachten een nieuw wagenpark samen – en dit in samenwerking met Faymonville. Het totale pakket omvat 25 TeleMAX plateau-opleggers voor de wieken, 32 MultiMAX-semi-diepladers voor de torensegmenten S2, S3 en S4, en 11 MultiMAX-semi-diepladers met gebogen assen voor de erg grote S1-torenelementen. Alle speciale opleggers en de bijhorende 32 Mercedes Benz Arcos

Sarens met 68 nieuwe voertuigen naar Oezbekistan

3358LS 6x4-trekkers worden in een recordtijdsbestek van slechts 30 dagen van Europa naar het Kazachse Almaty geleverd.

Intensieve voorbereidingsfase

Voor de gedetailleerde trajectstudie vertrouwt Sarens op software die van groot nut is bij de kostenschatting voor de aanpassing van wegen, de zoektocht naar de meest geschikte en kortste route en bij de simulatie van het nemen van bochten. Projectmanager Elvira Kolenko verklaart: 'Het transport van de 84 meter lange wieken vormt een bijzondere uitdaging; de totale combinatielengte heeft namelijk een lengte van 105 meter.'

En wat de algemene omstandigheden betreft vult ze nog aan: 'Er werden vooraf op circa 50.000 vierkante meter bodemvoorbereidingen uitgevoerd. Hiertoe behoren het wijzigen van bochten, de bouw van een omleidingsweg en de verbreding van straten. Daarnaast hebben we meer dan 60 verlichtingspalen, elektriciteitsleidingen en verkeersborden verwijderd en verplaatst. Al deze werken zijn uiteraard uitgevoerd met voorafgaande goedkeuring door en rekening houdend met de lokale overheden en voorschriften.'



www.faymonville.group



Z.A.E.R. Op der Sang
16, Op der Bréimicht
9779 Lentzweiler
LUXEMBOURG

 +352 26 90 04 155

info@faymonville.com

