

Nous faisons bouger l'industrie éolienne !



20 // Une nouvelle ère
pour Mediaco Heavylift

22 // MAX Trailer livre
le 10 000e véhicule

24 // Nouveau en Amérique du Nord :
La StreetMAX

Avoir confiance dans le courage et la clairvoyance



Le statu quo n'est pas une option chez Faymonville. Aller de l'avant, croître et innover caractérisent le passé, façonnent le présent et tracent l'avenir en lien avec

l'objectif ambitieux que nous nous fixons. Avec une vision claire et des décisions audacieuses, nous investissons dans des projets stratégiques. Il y a peu de temps, lors de la première des « WindMover Days », nos invités internationaux ont pu se faire leur propre idée.

Les produits tels que l'innovant BladeMAX1000 et le nouveau FlexMAX 4+7 avec adaptateur pour mât d'éolienne ont impressionné les experts de l'industrie. Une expansion continue et ciblée des capacités de production sur nos sites en Pologne, au Luxembourg, en Belgique et en Italie est en cours. Dans notre usine en Pologne, une nouvelle ligne de production est déjà en service. Ainsi, Goleniow, avec 55 000 mètres carrés, est le numéro un du groupe en termes de superficie. La livraison du 10 000ième véhicule à cet emplacement est un nouveau jalon pour l'usine principale MAX Trailer. En outre, le centre de livraison au Luxembourg sera agrandi, offrant ainsi plus d'espace pour des instructions détaillées. Cette expansion s'accompagne du développement du centre de logistique affilié. Par cette extension, nous offrons à nos clients des services encore plus efficaces et rapides. En complément, un nouveau stock d'acier vient s'ajouter pour assurer une disponibilité permanente et stable de notre principale matière première.

Une autre étape importante est la construction d'une usine locale aux États-Unis. Avec cette expansion, nous élargissons notre réseau de production et créons une présence plus forte en Amérique du Nord afin de mieux

soutenir notre clientèle locale avec des solutions et des produits ciblés. Actuellement, nous complétons à nouveau notre gamme de produits pour les États-Unis avec la nouvelle StreetMAX.

Les investissements permanents, le développement de produits, l'optimisation des processus ainsi que l'expansion et le renforcement des compétences sont un engagement clair envers notre stratégie de croissance à long terme. Les projets lancés reflètent notre confiance dans le courage et la vision à long terme. Nous nous efforçons de garantir un niveau de qualité maximal et un service intensif axé sur le client. De nombreux rapports opérationnels du monde entier dans ce « Go to the MAX » soulignent l'importance de la fiabilité et des produits axés sur les solutions.

Nous sommes convaincus que notre méthode augmente non seulement notre capacité et notre efficacité opérationnelle, mais élèvera également notre service clients à un niveau supérieur. Par la combinaison d'une présence locale et d'une portée mondiale pour la production, la distribution et le service, nous souhaitons être parfaitement positionnés pour continuer à croître de manière durable et être à l'avenir le bon partenaire pour nos clients.

Alexander Fickers, CEO du Groupe Faymonville





16 // Première mission réussie pour le nouveau CombiMAX de M.J. van Riel



20 // Une nouvelle ère pour Mediaco Heavylift



24 // Nouveau en Amérique du Nord : la semi-remorque surbaissée StreetMAX à 9 essieux

Aperçu de tous les sujets

- 6 // Première réussite des « WindMover Days »
- 10 // Nouvelle destination d'un « Lost Place »
- 12 // Un trio parfaitement rodé
- 14 // Le nouvel Eco500
- 16 // Première mission réussie pour le nouveau CombiMAX de M.J. van Riel
- 18 // Hercule traverse la jungle
- 20 // Une nouvelle ère pour Mediaco Heavylift
- 22 // MAX Trailer livre le 10 000e véhicule
- 24 // Nouveau en Amérique du Nord : la semi-remorque surbaissée StreetMAX à 9 essieux
- 26 // Les chevaux sont lâchés... avec 510 tonnes !
- 28 // Flexibilité ? Un cas pour le MultiMAX !
- 30 // Enfin à la maison
- 32 // Le MAX510 au service de l'agriculture
- 34 // Aussi en travers
- 36 // Technologie brassicole moderne pour la Namibie
- 38 // Un transformateur de 340 tonnes à travers l'Italie



26 // Les chevaux sont lâchés... avec 510 tonnes !



34 // Aussi en travers

Première réussite des « WindMover Days »

Depuis un certain temps, les énergies renouvelables sont au centre de toutes les attentions. Le secteur de l'énergie éolienne, en particulier, est en constante évolution. Les installations offshore et les parcs éoliens ne cessent de croître, tout comme les dimensions des éléments de mâts et de pales d'éoliennes – et, par-là même, les défis liés à leur transport. C'est à cette thématique que le groupe Faymonville a décidé de consacrer son salon interne « WindMover Days », au cours duquel des solutions adaptées seront présentées aux visiteurs du monde entier.

Près de 250 professionnels du secteur de l'énergie éolienne se réuniront pendant quatre jours, sur le site de l'usine située au Luxembourg, pour découvrir de première main le tout nouveau matériau high-tech. Rainer Noe, responsable produit chez Faymonville, décrit l'approche de l'événement en ces termes : « Tous les aspects et les subtilités techniques des objets exposés seront expliqués précisément aux visiteurs. » Des semi-remorques extra-surbaissées aux remorques plateau, en passant par les dispositifs de levage de pales, les automoteurs et les adaptateurs pour mâts d'éoliennes, tout y est. Et c'est parfaitement logique, puisque, en sa qualité de fournisseur complet, le trio de marques MAX Trailer, Faymonville et Cometto, propose des véhicules spéciaux adaptés à tous les défis rencontrés par le secteur de l'énergie éolienne.

Solutions pour le transport de pales d'éoliennes

Grâce à sa surface de chargement d'une longueur maximale de 74,65 mètres, **la remorque plateau WingMAX à 4 essieux** offre la mobilité nécessaire avec les pales XXL les plus longues. « La très grande course au niveau du col de cygne, la plus longue surface de chargement télescopique avec 4 extensions, la longueur du col de cygne compatible avec des tracteurs à 5 essieux et les essieux pendulaires de 19,5", constituent un véritable atout pour l'industrie éolienne », explique Julian Thelen, responsable des ventes Europe pour le groupe Faymonville, en énumérant différents avantages de cette semi-remorque. « L'appui de charge coulissant pour les supports de tête de pale permet même de raccourcir la semi-remorque plateau sous charge. Cette subtilité s'avère très utile dès lors qu'il s'agit de franchir des sections de trajet sinueuses. »

La combinaison d'un **dolly à 2 essieux et d'une remorque auto-suiveur à 4 essieux avec adaptateur pour pale d'éolienne** augmente sensiblement la manœuvrabilité par rapport à des véhicules télescopiques classiques.

« La course maximale de 1 700 millimètres prend toute son importance dès lors qu'il s'agit de franchir des ronds-points ou des obstacles. La commande hydraulique du véhicule et, tout particulièrement, la direction forcée, peuvent être alimentées par un Power Pack électrohydraulique intégré, mais également par un Power Pack diesel additionnel. Et la puissance de levage de 30 tonnes est la garantie que notre adaptateur est également paré pour accueillir les pales de future génération. Par ailleurs, l'interface universelle avec le support de racine de pale fournit également une solution flexible pour tous les fabricants de pales », dévoile Julian Thelen, responsable des ventes, à propos des spécificités de cette solution.

Avec son couple de charge utile de 1000 tonnes mètre – la valeur la plus élevée existant sur le marché –, le dispositif de levage de pales de type **Cometto BladeMAX1000** est en

Regardez l'aftermovie
des WindMover Days



mesure de transporter les pales avec la manœuvrabilité nécessaire sur les routes de montagne sinueuses, dans les zones urbaines complexes ou les régions forestières denses. Adrian Zingan, responsable produits chez Cometto, fait la liste de tout ce qui doit pouvoir être fait sur le terrain. « Les pales du rotor peuvent, si nécessaire, être tournées de 360 degrés sur leur propre axe. Tout dépend des obstacles rencontrés sur le parcours et de la direction du vent dominant. Cette gamme de produits est complétée par le BladeMAX650 et le BladeMAX800, où les pales de rotor peuvent être dressées jusqu'à un angle de 84°, pivotées et également tournées à 360° autour de leur propre axe. Un troisième axe de rotation vertical peut même être intégré (en option) afin d'obtenir un angle d'orientation latéral de 20°. Le système de contrôle de stabilité, lui aussi breveté, garantit une stabilité optimale lors de la manipulation. Plusieurs capteurs transmettent en temps réel des données, qui sont traitées par une unité de

commande centrale. De cette façon, toutes les informations relevant de la sécurité sont surveillées en permanence. »

A l'occasion des « WindMover Days », le dispositif de levage de pales BladeMAX1000 sera monté sur un **véhicule modulaire à 10 essieux ModulMAX AP-M Faymonville**, qui combine le mode assistance avec le mode SPMT et le mode remorque. Avec une force de traction pouvant aller jusqu'à 1 280 kN à partir d'une unité Power Pack, le module ModulMAX AP-M est de loin le plus puissant du marché. Les essieux moteurs peuvent également être activés et désactivés en cours de route, quelle que soit la vitesse. Par ailleurs, les modules offrent également une liberté totale de combinaisons avec les modules traditionnels de 3 000 millimètres de largeur ModulMAX Faymonville, ou ceux d'autres marques.

Solutions pour le transport de segments de mâts, de moyeux et de nacelles

Une **combinaison de remorque auto-suiveur (4+7) avec adaptateur pour mât d'éolienne**, doté d'une capacité de levage de 100 tonnes, est utilisée pour le transport optimisé en hauteur de segments de mâts de différentes longueurs et de différents diamètres. Rainer Noe fait état d'un écho positif auprès des clients : « Le dispositif à rotation libre permet de maîtriser même les virages les plus serrés et de venir à bout des obstacles. Avec leur course verticale de 1 800 millimètres, les deux adaptateurs pour mâts d'éoliennes installés permettent une fixation aux segments de mâts avec un appui sur 3 ou 4 points. La remorque auto-suiveur a été conçue avec une suspension d'essieu hydraulique et un système de direction entièrement redondant, offrant ainsi une stabilité et une sécurité maximales lors de ces transports complexes. »

La semi-remorque extra-surbaissée **VarioMAX 3+5** présentée se distingue par son plateau à citerne à

commande d'élargissement hydraulique, lui permettant de passer de sa largeur de base de 3 000 millimètres à 4 700 millimètres. Cette technologie offre une flexibilité maximale en termes de largeur de chargement pour transporter des segments de mât à une hauteur optimale en fonction du diamètre. Cette extension permet de disposer d'une certaine plage variable en matière de longueur de charge. La technologie éprouvée d'essieux pendulaires de 19,5" assure un comportement de conduite optimal.

La **semi-remorque surbaissée à 6 essieux MultiMAX** avec essieu pendulaire bas de 17,5" PA-X, positionnée dans la cour de l'entreprise, séduit par sa hauteur de chargement minimale de seulement 790 millimètres. La surface de chargement à double extension télescopique, permettant d'atteindre une longueur allant jusqu'à 27 400 millimètres, offre des possibilités variables pour le transport de différents éléments d'éoliennes. Le col de cygne hydraulique, avec compensation d'essieux activable, permet de lever/d'abaisser l'avant et d'ajuster en quelques gestes simples le comportement de braquage à différentes longueurs de transport. Le produit exposé ne constitue que la pointe de l'iceberg dans sa catégorie, puisque la gamme de produits PA-X offre la possibilité de configurer des semi-remorques surbaissées possédant jusqu'à 12 essieux.

Les véhicules automoteurs, tels que le **MSPE 48T Cometto à 12 essieux** exposé, sont la technologie appropriée pour les zones étroites et les charges utiles très importantes, comme c'est souvent le cas pour les éléments d'éoliennes offshore. La direction électronique multidirectionnelle garantit une manœuvrabilité et une précision maximales avec un angle de braquage de +/-135 degrés. Les pneus sans chambre à air garantissent une conduite plus sûre et des vitesses de transport plus élevées. La largeur de base de 2 430 millimètres du véhicule SPMT facilite le transport en conteneurs d'un lieu d'utilisation à un autre. Avec la

nouvelle génération de SPMT, il est possible de combiner des véhicules MSPE 48T (en version standard ou heavy duty) ou MSPE EV03 70T (en version standard ou heavy duty) dans les largeurs 2 430 millimètres ou 3 000 millimètres, et avec 2, 3, 4, 5 ou 6 lignes d'essieux modulaires. Une charge utile pouvant aller jusqu'à 70 tonnes par ligne d'essieu et un moment de flexion pouvant aller jusqu'à 9 400 kilonewton-mètres permettent de disposer de valeurs optimales et d'avantages uniques.

Solutions pour l'installation d'une éolienne

La remorque à contrepoids MAX410 à 4 essieux de marque MAX Trailer convient parfaitement pour le transport de pièces de grues compactes et de contrepoids de grues. Pour assurer une manœuvrabilité optimale, le véhicule est équipé d'un système de direction hydromécanique. Sa structure robuste, avec un châssis central résistant à la torsion, permet d'accueillir des charges ponctuelles très importantes. Rainer Noe résume le contexte de ces journées d'action et se réfère à l'écho auprès de la clientèle du secteur éolien : « Les véhicules du groupe Faymonville forment ainsi une base optimale pour travailler de manière compétitive et en toute efficacité. Les différents développements de véhicules permettent non seulement d'assurer un transport fluide et fiable des pièces de grande taille, souvent fragiles des éoliennes, mais ils contribuent également à réduire les coûts de transport et l'empreinte écologique. Ce sont des solutions de transport abouties qui sont aujourd'hui parées pour les défis de demain. »

NOS VÉHICULES EXPOSÉS LORS DES WINDMOVER DAYS



Nouvelle destination d'un « Lost Place »

Que ce soit pour des photographies ou des vidéos, les « Lost Places » suscitent l'envie d'exploration. L'expression signifie mutatis mutandis « lieux oubliés ». Ils fascinent par leur aura mystérieuse et les histoires qui semblent raconter leur caractère éphémère. Un ancien terrain militaire dans l'Eifel allemand, près de la ville de Prüm, a un effet similaire.

Après une reconversion civile du site, le parc éolien « Windpark Prüm Air Station » est créé ici avec deux éoliennes de type Nordex N149. Selon les exploitants du projet, la production d'électricité attendue pourra fournir de l'énergie renouvelable à environ 13 500 ménages. Pour le transport des éléments individuels de l'installation, il est fait appel à la société de transport Gutmann. Des segments en acier d'une longueur de 21 et 29,5 mètres sont transportés dans l'Eifel occidentale par deux nouvelles combinaisons de remorque auto-suiveur à 4+7 essieux de Faymonville avec des adaptateurs de type FlexMAX.

« Cela dépasse tout »

Le duo de conducteurs Rolf et Jörg ainsi que leurs accompagnateurs sont déjà en route depuis quelques jours lorsque l'étape finale arrive le dimanche soir. Après avoir débuté à Leipzig en semaine, la troupe attend le coup d'envoi sur l'aire de repos Meckenheimer Platte. En ce début de soirée estivale, quelques nuages d'orage viennent perturber le scénario. 50 kilomètres restent à parcourir jusqu'au lieu de déchargement. C'est une première pour les deux combinaisons de remorque auto-suiveur. Les premières informations opérationnelles satisfont les experts Gutmann. Le conducteur Jörg précise : « En ce qui concerne la géométrie directionnelle, le véhicule surpasse vraiment tout. »

Comportement routier idéal

Soudain, l'aire de stationnement s'anime. Tous prennent leur position et le cortège s'étend longuement en direction de l'autoroute. La plus longue des deux combinaisons présente une longueur totale de convoi d'environ 58 mètres pour un poids total autorisé en charge de 130 tonnes. Le convoi emprunte maintenant l'autoroute A1. Il occupe toutes les bandes de circulation. Le débattement vertical de 1 800 millimètres de l'adaptateur est mis à l'épreuve lors de la descente vers la B51. « La maniabilité est vraiment impressionnante, ce qui constitue un véritable atout lors de la conduite. Le convoi suit comme s'il était tiré par un fil », déclare Jörg, le conducteur de Gutmann, en désignant un autre effet positif. « En outre, les systèmes de sécurité hydrauliques et mécaniques du FlexMAX procurent une sensation apaisante. »

Harmonie entre le conducteur et l'accompagnateur

Entre-temps, la pluie a commencé à tomber, c'est un temps typique de l'Eifel. Éclairé de manière vive, le transport traverse la région boisée. Deux kilomètres avant la destination, un dernier défi se présente. Un virage à 90 degrés oblige les conducteurs à effectuer une courte manœuvre de recul. Ici également, l'harmonie entre le conducteur et l'accompagnateur est clairement visible. L'équipe est rodée et maîtrise la situation. Grâce à la direction auxiliaire, l'entrée de la route se fait sans effort, le parc éolien est ensuite rapidement atteint.

Après une courte pause, les éléments sont déchargés directement sur le lieu de montage. « Maintenant, nous abaïssons les segments de mât un par un et débloquons la bride des adaptateurs. Nous n'avons pas besoin d'une grue pour cela, cela fonctionne de manière autonome. Ensuite, nous accouplons à nouveau le véhicule et c'est parti pour la prochaine intervention », explique l'équipe Gutmann à propos de l'étape finale. Plutôt rapide, cela se fait avec l'aide des commandes à distance de série. Le projet est ainsi terminé. Le cortège de Gutmann se retire sur un chemin forestier pour retourner sur la route et laisse à nouveau le lieu, pendant un court instant, au silence de la nature.



Lien vers la vidéo
de la mission

Un trio parfaitement rodé

Lors de la construction d'une éolienne, les trois pales nécessaires atteignent généralement ensemble le parc éolien. Cela se fait de préférence de nuit, afin de minimiser les perturbations du trafic. Lors d'un tel projet, réalisé par Ter Linden Transport des Pays-Bas, le convoi se fraye un chemin sur une longueur d'environ 300 mètres.

Découvrez ici le transport des pales d'éoliennes en vidéo



Enfin, l'attente a pris fin. Mercredi déjà, les trois pales d'éolienne de type Nordex NR74.5 ont été montées sur les trois remorques auto-suiveur FlexMAX avec suiveur pour pale d'éolienne. Pourtant, le planning prévoit le départ du port d'Anvers vers Oost-Zeeland aux Pays-Bas seulement le lundi soir suivant. Le crépuscule s'installe alors que le conducteur Patrick Houtenbos et ses deux collègues effectuent une dernière vérification autour de leurs véhicules. Tout est prêt à partir. « Il ne manque plus que les accompagnateurs et on peut y aller. » Rien ne semble perturber Patrick Houtenbos. « Et c'est ainsi que cela doit être. Avec notre équipe, la coordination se passe super bien. »

Comme une chaîne lumineuse à travers la nuit

Une communication claire et précise est essentielle, car en raison de la longueur totale d'une telle combinaison, une attention de tous les instants est requise. Les talkies-walkies sont donc omniprésents. Arjan Westerveld est assis dans l'un des véhicules d'accompagnement et contrôle la direction auxiliaire d'une des remorques auto-suiveur lors de l'entrée sur l'autoroute et dans les zones de sortie étroites. De tels passages sinueux sont nombreux à devoir être maîtrisés pendant le trajet d'environ trois heures. « Seuls les remorques auto-suiveur avec adaptateur permettent la maniabilité nécessaire avec les longues pales », précise-t-il avec toute son expérience. Sur environ 150 kilomètres, le long cortège ressemble à une chaîne illuminée qui s'étend en direction de la Zélande.

Compact pour les trajets à vide

En marche arrière, Patrick Houtenbos manœuvre son ensemble attelé avec la pale d'éolienne de 73 mètres de long jusqu'au point de déchargement. Dans l'obscurité de la nuit, tout semble encore plus mystérieux. L'éclairage et le moteur sont coupés, c'est l'heure de la pause.

Avec les premiers rayons de soleil, les préparatifs pour la prochaine étape commencent. Les deux grues attendent de soulever les pales de leur cadre pour les sortir de leurs adaptateurs. Derrière la digue, on distingue à peine la bande côtière toute proche. Mais il n'y a pas de temps pour les beautés de la nature. Car il y a encore du travail.

Tout se déroule comme prévu et l'équipe de Ter Linden reconstruit ses trois combinaisons en ensembles compacts pour le trajet à vide. Le parc éolien est maintenant proche de la finition. Les trois installations Nordex N149, avec une hauteur de mât de 125 mètres, produiront à l'avenir 60 000 mégawattheures d'énergie par an. Pour Patrick Houtenbos, Arjan Westerveld et compagnie, cela continue maintenant vers le Danemark. De nouveaux projets pour l'énergie éolienne sont en cours. Peu de temps de repos pour l'équipe bien rodée. « Nous maîtrisons le planning », disent-ils à l'unisson. Une dernière plaisanterie et nous reprenons déjà la route.



Le nouvel Eco500

Cometto, en tant que centre d'excellence pour la technologie des automoteurs, présente son dernier développement : l'Eco500 ! Ce véhicule s'ajoute aux Eco1000 et Eco1500 et convient particulièrement aux missions intralogistiques jusqu'à une charge utile de 500 tonnes.

Les tâches de transport intralogistique comprennent les processus de transport et les flux de matériaux, par exemple dans les domaines de la logistique, de l'exploitation portuaire, du déménagement d'usine et des services de location industrielle. « Avec l'Eco500, un module automoteur est maintenant prêt, qui convainc par sa construction compacte. L'unité Powerpack est intégrée sous la surface de chargement et avec une largeur de base de 2 350 millimètres, elle est idéale pour les tâches qui lui sont attribuées. » C'est en ces termes qu'Adrian Zingan, responsable produit chez Cometto, décrit le nouveau développement. L'automoteur peut également déployer ses atouts dans des secteurs tels que la construction de machines et d'installations, l'énergie éolienne, l'aérospatiale, les projets d'infrastructures, l'industrie lourde de la construction métallique, l'industrie nucléaire et les pièces préfabriquées. « L'Eco500 garantit une fonctionnalité complète dès une hauteur de route basse de 670 millimètres. La direction électronique multidirectionnelle rend l'automoteur extrêmement maniable, même dans les espaces les plus étroits. Et le châssis robuste et particulièrement solide permet une répartition de charge flexible. »

Modulaire et extensible

La flexibilité et la capacité d'adaptation que l'Eco500 offre sont typiques de Cometto. Disponible en version à deux ou quatre lignes d'essieux, les deux variantes peuvent être étendues avec jusqu'à deux « essieux Joker » tout

en conservant l'empattement. Plusieurs Eco500 peuvent également être combinés côte à côte, dos à dos ou en formation ouverte. Même le montage d'entretoises (spacer) lors du transport de charges longues est possible. Ce design modulaire innovant et sa méthode « connect-and-drive » amènent les tâches de charge lourde à un niveau convivial et efficace.

Conduite sans émissions

Le Eco500 propose également plusieurs variantes de moteur. Il y a le choix entre des modèles électriques, hybrides ou diesel. Dans les halls d'entreprise, on accorde de plus en plus d'importance à la conduite sans émissions. Pour ce cas, l'Eco500 offre aussi la réponse appropriée. Le logiciel utilisé dans les unités Power Pack est entièrement compatible avec toutes les générations de véhicules, ce qui garantit un investissement orienté vers l'avenir et flexible. Le système de télédiagnostic intégré Telemakhos est un outil accessible dans le monde entier qui permet de fournir une assistance à distance en cas de besoin. Le traitement de surface MAXProtect+ garantit une protection maximale et à long terme contre la corrosion.

Suspension pendulaire compacte pour une sécurité maximale

La suspension pendulaire brevetée de Cometto est la solution la plus compacte sur le marché. Elle offre une protection exceptionnelle et une sécurité maximale grâce à une soupape de sécurité intégrée. Adrian Zingan : « Cette technologie repose sur la construction de la série MSPE de Cometto, qui bénéficie d'une expérience de plusieurs décennies et de milliers d'utilisations. En outre, elle offre une garde au sol plus élevée. » Dans l'ensemble, un produit passionnant avec lequel Cometto renforce sa position pour les missions d'automoteur dans le domaine de la logistique interne et au-delà.



Première mission réussie pour le nouveau CombiMAX de M.J. van Riel



Découvrez
ici la vidéo
de la mission



Tout ce qui est nouveau suscite un certain intérêt. Comme par exemple l'attelage de l'entreprise néerlandaise M.J. Van Riel qui avait pris en charge un transformateur de 88 tonnes. Le nouveau CombiMAX de Faymonville est ici à l'avant-plan. C'est sa toute première mission.

Après deux nuits et un total de 850 kilomètres, l'attelage est presque arrivé à destination. Avec une longueur totale de 33,5 mètres et un poids total autorisé en charge de 155 tonnes, la combinaison 4+6 avec plateau extra-surbaissé est prête à quitter la zone industrielle de Veghel aux Pays-Bas. Au départ de Ratisbonne, la semi-remorque surbaissée a traversée toute l'Allemagne jusqu'au nord-est de la province néerlandaise du Brabant-Septentrional.

La semi-remorque extra-surbaissée défie un passage souterrain

Côté M.J. van Riel, c'est le chef de projet Gerwin « Kubus » Boemaars qui coordonne l'intervention. Il œuvre depuis 30 années dans ce secteur et même avec les trajets les plus exigeants, il garde toujours la tête froide. Son portable sonne à nouveau ; tout tourne autour de lui pour ce transport. Ses instructions sont claires et communiquées de manière précise. « C'est parti pour la dernière étape », conclut-il en donnant le signal de départ pour les véhicules d'accompagnement et la combinaison 4+6 avec plateau extra-surbaissé. Les derniers kilomètres de la N622 locale sont semés d'embûches connues. Tout d'abord un rond-point qui est franchi souverainement grâce aux essieux pendulaires agiles. Le convoi jaune traverse en toute sécurité un tunnel. Tout cela sous l'œil serein de Gerwin Boemaars. « C'est dans de telles situations que le plateau extra-surbaissé avec sa faible hauteur de chargement est payant : il nous permet de gagner quelques précieux centimètres. »

Marche arrière jusqu'au lieu de déchargement

La dernière étape comprend une marche arrière depuis la route principale jusqu'au poste de transformation. C'est là qu'une grue mobile de M.J. van Riel attend le chargement. L'équipe est parfaitement coordonnée. Tout s'emboîte parfaitement. Depuis son tracteur Mercedes Arocs 8x4, le chauffeur Ed a une bonne vue d'ensemble. Grâce à la direction auxiliaire de la combinaison extra-surbaissée, il maîtrise en quelques secondes la manœuvre sur le terrain. Le CombiMAX avec sa grande modularité et son fonctionnement intuitif sont entre de bonnes mains chez Ed. « J'assimile le système CombiMAX de mieux en mieux », dit-il après la première au sujet de son expérience avec le nouvel attelage modulaire.

Une fois toutes les chaînes et sangles de serrage desserrées, la grue prend en charge le transformateur. Celui-ci est alors déposé au millimètre près sur l'emplacement prévu, à quelques mètres de la combinaison extra-surbaissée. Une fois la charge enlevée, le plateau extra-surbaissé reprend sa forme bombée due à la précontrainte. C'est là une image impressionnante qui montre à quel point ces combinaisons sont robustes.

Agenda complet pour le CombiMAX

Le conducteur Ed n'a suivi le processus de déchargement que de manière distraite. Maintenant, c'est à nouveau son tour. De l'élément de commande sur le col de cygne, il se dirige vers les bogies avant et arrière. Quelques essieux doivent être relevés pour le trajet à vide. Ceci simplifie les manœuvres et permet de réduire l'usure des pneus. Pendant ce temps, les autres membres de l'équipe Van Riel rassemblent et rangent tous les accessoires du système de calage de la charge. Tout cela s'effectue en un rien de temps. « Les projets suivants sont déjà prévus », rapporte Gerwin Boemaars au sujet de l'agenda complet du nouveau CombiMAX. Sa vie est dictée par les convois exceptionnels internationaux et on voit tout de suite qu'il connaît son métier. Mais c'est tout pour aujourd'hui. Le CombiMAX a parfaitement rempli sa première mission.



Hercule traverse la jungle

Les Philippines, en Asie du Sud-Est, sont le cinquième plus grand État insulaire du monde. Le pays est composé de 7 641 îles, dont environ 880 sont habitées. Les quelque 110 millions d'habitants doivent être approvisionnés en énergie, ce qui est une tâche exigeante. La société Hercules Transport Inc. et sa flotte de transport de charges lourdes de Faymonville jouent ici un rôle clé.

Outre la production d'énergie à partir du pétrole, du gaz naturel et du charbon, on utilise de plus en plus des sources d'énergie renouvelables telles que l'hydroélectricité, le solaire et la géothermie. Les Philippines sont l'un des plus grands utilisateurs de centrales géothermiques dans le monde. L'extension d'une telle installation, qui transforme la chaleur en électricité, est en cours dans la province de Leyte, aux Philippines. Mais le chemin des nombreux composants jusqu'à là est long et difficile.

Par bateau et ensuite par voie terrestre

Le point de départ est le port de Cebu, où différents échangeurs thermiques, évaporateurs, condenseurs et préchauffeurs d'un poids allant de 32 à 130 tonnes sont chargés sur des navires de transport de marchandises. « Les opérations de chargement et de déchargement roll-on/roll-off étaient déjà extrêmement exigeantes en raison de leurs dimensions. Le système hydraulique réglable des véhicules modulaires ModulMAX maintient la charge en position stable à tout moment », rapporte Kiddo Beltrano, fondateur de l'entreprise Hercules Transport Inc.

Routes étroites, pentes piégeuses

Les composants mesurant jusqu'à 23,5 mètres de long doivent faire un voyage en bateau de neuf heures. Après l'arrivée dans la ville portuaire d'Ormoc, la deuxième étape attend. Par voie terrestre, la cargaison de plusieurs tonnes se dirige vers une région boisée. « Du port jusqu'au lieu de livraison final, il reste environ 27 kilomètres, dont les derniers 4,5 kilomètres représentent un véritable défi », prévoit Rolly Sanchez, responsable des convois exceptionnels. Les routes sont accidentées, parfois non stabilisées avec du gravier voire de la terre. De nombreux virages serrés caractérisent le parcours, ainsi que des montées et des descentes allant jusqu'à 12 degrés. Pas une tâche facile, qui nécessite de longues préparations et une planification minutieuse. Mais les véhicules modulaires avec jusqu'à 14 essieux sont équipés pour de telles conditions. « L'angle de braquage de 60 degrés et la course de 600 millimètres nous aident à compenser ces conditions difficiles et à amener le convoi vers sa destination », déclare Leif Sencio, planificateur de projet chez Hercules Transport. Même les lignes électriques et les branches situées à faible hauteur peuvent, avec un regard exercé, être passées en toute sécurité.

Planifications pour l'énergie éolienne

Sur plusieurs mois, les transports individuels s'étendent, au cours desquels Hercules Transport Inc. utilise ses 53 lignes d'essieux modulaires avec des accessoires tels que des traversiers, des bielles de poussée, des unités Powerpack et des poutres longitudinales. Depuis 2016, l'entreprise collabore avec Faymonville et utilise également le système modulaire CombiMAX avec plateau à citerne et poutre « Add-on beam » pour d'autres projets. Afin de pouvoir mettre l'accent sur l'énergie éolienne, un trio de remorques plateau WingMAX quadruplement télescopiques a récemment été ajouté pour le transport de pales d'éoliennes XXL. C'est là que l'engagement d'Hercules sur l'île va probablement passer à l'étape suivante.



Une nouvelle ère pour Mediaco Heavylift

L'ambition caractérise la philosophie du groupe français Mediaco. Suivant ce principe, une nouvelle flotte de SPMT de Cometto à 50 lignes d'essieux enrichit la gamme d'offres pour les charges lourdes. Ils constituent le cœur de la nouvelle filiale Mediaco Heavylift. Le déplacement des éléments de pont marque le début d'une nouvelle ère.

Au bord de la RN338 à Rouen, dans le nord de la France, l'accès au pont Flaubert sur la rive gauche de la Seine est en cours de construction. Dans le cadre de ce grand chantier, la tâche des experts de Mediaco Heavylift est de positionner six sections de pont dans leur position finale. Les plus grandes sections mesurent 44 mètres de long et 8 mètres de large, avec un poids maximal de 107 tonnes.

Compact et maniable

Pour cette tâche, deux SPMT Cometto à 4 essieux et deux unités Power Pack de 110 kilowatts sont disponibles. Une telle configuration est très compacte et maniable. Cela permet aux spécialistes de Mediaco Heavylift de s'approcher le plus près possible des grues mobiles déjà en attente.

« Les défis de la mission se révèlent complexes. D'une part, il y a le chargement autonome des SPMTs. De plus, des plaques doivent être installées pour équilibrer les différences de hauteur des bordures. Et comme c'est souvent le cas avec ces grands projets, les trajets nocturnes sur routes fermées se caractérisent par des limitations de temps et une planification serrée », explique Thomas Giordana, responsable de la communication, au sujet de cette mission.

Grandes ambitions dans le domaine le plus difficile

La distance parcourue entre le point de départ et le point de déchargement est d'environ 150 mètres. Le positionnement final des sections est effectué à l'aide de deux grues mobiles d'une capacité de levage de 300 tonnes et 400 tonnes. Avec son nouveau secteur d'activités Mediaco Heavylift, le Groupe Mediaco est en mesure de couvrir les transports de charges lourdes dans les domaines de l'industrie, de l'énergie nucléaire, du port ainsi que du secteur de la construction et des travaux publics. Ce secteur d'activité avec les lignes d'essieux SPMT de Cometto joue un rôle important dans les plans du groupe Mediaco et un renforcement supplémentaire des capacités est déjà envisagé.

Découvrez ici
la vidéo de la
mission





MAX Trailer livre le 10 000e véhicule



Quand la marque MAX Trailer a présenté son concept modulaire en 2012, de nombreux experts du secteur avaient de grands doutes. Mais le développement l'a convaincue du contraire, le tout est devenu une histoire à succès. Maintenant, le fabricant célèbre une nouvelle étape importante, car le dix millièm véhicule quitte les chaînes de fabrication.

Le principe est aussi simple que génial : MAX Trailer propose une gamme de différents types de véhicules pour les transports spéciaux et les convois exceptionnels. Ceux-ci sont clairement définis et disponibles tels que le fabricant le prévoit. Avec tout ce dont on a besoin, fonctionnel et orienté vers la pratique. « Cette standardisation répond parfaitement aux attentes de la clientèle. Car nos modèles sont préalablement analysés en détail et répondent précisément avec leur équipement aux besoins de l'industrie », précise Mario Faymonville, responsable du produit, au sujet de l'approche. « Notre portefeuille clients a toujours connu une croissance constante. Cela s'applique également à notre réseau de distribution et de service, qui s'étend à travers toute l'Europe. Les véhicules standardisés dotés d'un équipement optimisé et de qualité premium se sont imposés. Nous jouons un rôle de leader et permettons, grâce à la force de la structure du groupe Faymonville, un excellent rapport coût-bénéfice. »

Rutges Cargo, heureux propriétaire de ce véhicule

Le 10 000e véhicule de la marque MAX Trailer est maintenant attribué à l'entreprise néerlandaise Rutges Cargo, qui a opté pour une semi-remorque surbaissée télescopique MAX100 avec fosses à roues. Le véhicule sera livré par Hertoghs Carrosserieën à Roosendaal, qui fait partie du réseau de distributeurs de MAX Trailer depuis ses débuts. « Nous avons commencé en 2012 avec la série de semi-remorques surbaissées MAX100. L'offre s'est étoffée au fil du temps avec des semi-remorques plateau, des remorques tractées et des véhicules à plateau extra-surbaisé », Mario Faymonville se souvient d'un développement fulgurant.

Expansion des infrastructures et de nombreuses idées

Ce dynamisme constant vers l'étape suivante se reflète également dans l'usine de production en Pologne. Car celle-ci continue de croître et les halls avec le parc de machines ultramodernes s'étendent désormais sur 55 000 mètres carrés. Voici donc les possibilités nécessaires pour continuer à être l'étalon de référence dans le transport exceptionnel à l'avenir.

MAX100

Semi-remorque surbaissée avec 2 à 6 essieux – à friction ou directionnels – également disponible dans une variante télescopique (à 1 ou 2 extension[s]), avec des fosses à roues ou une superstructure bâchée.

MAX200

Remorque plateau avec 3 à 4 essieux – à friction ou directionnels – également disponible dans une variante extensible.

MAX300

Remorque tractée avec 2 ou 3 essieux centraux et rampes.

MAX410

Remorque plateau avec 3 à 5 essieux, conçue spécialement pour le transport d'éléments et de contrepoids de grues.

MAX510

Semi-remorque extra-surbaisée avec 2 à 3 essieux en variante à essieu pendulaire ou direction à pivot, col de cygne déboîtable et surface de chargement télescopique.

MAX600

Remorque avant-train avec 3 ou 4 essieux destinée au secteur de la construction et des travaux publics.

GAMME DE PRODUITS MAX TRAILER

Nouveau en Amérique du Nord :

la semi-remorque surbaissée StreetMAX à 9 essieux

Faymonville enrichit une fois de plus le secteur du transport nord-américain avec un autre produit innovant - la StreetMAX. Cela permet le transport de charges lourdes et volumineuses en offrant à la fois une charge utile accrue et une manœuvrabilité optimisée.

Cette configuration de semi-remorque surbaissée déploie ses avantages dans les États où la charge à l'essieu autorisée et la hauteur maximale sont strictement réglementées. « Dans les régions avec des routes particulièrement sinueuses et partout où il est absolument nécessaire de limiter l'espace requis, la StreetMAX est la référence », ajoute Thomas Blaise, responsable technique pour la vente chez Faymonville pour le marché américain.

D'une manipulation facile, flexible dans son utilisation

Le col de cygne déboîtable, relevable par commande hydraulique permet un ajustement continu et une sécurité maximale pendant le processus de chargement. Une manœuvrabilité maximale est obtenue grâce à la technologie des essieux pendulaires avec une course

de 600 millimètres. La partie arrière derrière le plateau extra-surbaissé est constituée d'un bogie à 3 essieux avec un booster à 3 essieux attelé. Cela permet d'augmenter la charge utile et la manœuvrabilité est améliorée grâce à des articulations supplémentaires.

Thomas Blaise décrit d'autres caractéristiques de la SteetMAX : « Le véhicule à 9 essieux est dirigé de manière hydraulique et dispose d'un angle de braquage allant jusqu'à 60 degrés pour des manœuvres optimales. Lors de la conception de la plateforme surbaissée, l'utilisateur peut choisir entre un plateau extra-surbaissé - avec une hauteur de construction minimale de seulement 275 millimètres -, un plateau à citerne et un plateau « à cheval ».

Plus d'essieux pour plus de charge utile

Avec la possibilité de placer un dolly à 3 essieux sous le col de cygne, la zone avant peut supporter au moins 100 000 livres. Si des capacités de charge supplémentaires sont nécessaires, le principe modulaire StreetMAX permet l'installation d'un bogie à 1 essieu directeur. Cet « essieu Joker », également connu du système modulaire CombiMAX, est intégré entre le plateau extra-surbaissé et le bogie arrière. Il se distingue par exactement les mêmes

caractéristiques techniques que les autres unités d'essieu. La StreetMAX répond aux exigences DOT pour l'Amérique du Nord et son châssis entièrement métallisé offre la meilleure protection anticorrosion sur le marché.

« Notre partenaire de distribution nord-américain, Hale Trailer Brake & Wheel Inc., propose tous les véhicules Faymonville disponibles immédiatement. De plus, ils garantissent un service après-vente de premier ordre avec un approvisionnement en pièces de rechange pour les États-Unis et le Canada », rapporte Thomas Blaise à propos de ce partenaire de poids qui apporte l'expertise du groupe Faymonville dans le secteur du transport spécial dans ces pays.

» La StreetMAX en un coup d'œil :

- » Charge utile jusqu'à 200 000 livres
- » Dolly à 3 essieux et 1 essieu Joker comme atout modulaire
- » Plateau extra-surbaissé interchangeable : Plateau extra-surbaissé, plateau à citerne et plateau « à cheval »
- » Meilleure maniabilité et marche arrière sans stress
- » Manipulation simple et conviviale



Découvrez ici
la vidéo du
produit



Les chevaux sont lâchés... avec 510 tonnes !

Le monde arabe offre de nombreux paysages différents. D'un côté, des palmiers, du soleil et un désert de sable, de l'autre des installations industrielles, des gratte-ciel et des villes de millions d'habitants. On pense généralement en termes de grandes dimensions et les transports exceptionnels sont indispensables pour réaliser maints projets.

Ces transports sont un des principaux domaines d'activité du groupe Al Faris. L'entreprise fondée en 1992, basée à Dubaï aux Émirats arabes unis, est le plus grand loueur de grues et de véhicules de transport au Moyen-Orient et compte parmi les plus importants au monde. Un partenaire capable de gérer avec succès les projets de grande envergure dans la région.

Coup de projecteur sur deux réacteurs à gaz

La caractéristique distinctive du Groupe Al Faris, c'est le cheval dynamique dans le logo. Il représente la signification arabe du nom Al Faris, qui signifie tant cavalier que chevalier. Le logo avec le cheval est présent également sur les 64 lignes d'essieux MSPE automotrices et les quatre unités Power Pack de 331 kilowatts de Cometto. De ce pool, 44 unités avec une charge à l'essieu de 48 tonnes sont utilisées pour une autre mission de transport de charges lourdes. Deux réacteurs à gaz, chacun pesant 510 tonnes, doivent être transportés à travers une zone industrielle et urbaine.

4 rangées en raison de sa largeur

« Pour garantir le transport sécurisé et efficace de ces géants, nos professionnels assemblent une combinaison SPMT à 4 rangées, composée au total de 44 lignes d'essieux », Revon Pereira, responsable marketing chez Al Faris, explique les conditions de base. « Chaque réacteur à gaz mesure 37 mètres de long, 10,2 mètres de large et 9,5 mètres de haut. Ces dimensions nécessitent une préparation minutieuse. » Les SPMT Cometto garantissent la stabilité et la sécurité de conduite nécessaires pour atteindre la destination finale dans les temps impartis, même avec une configuration plus large. Depuis la mise en service du premier SPMT de Cometto en 2022, l'équipe d'experts du groupe Al Faris apprécie énormément les automoteurs dans leur travail quotidien. Revon Pereira : « La gamme MSPE se distingue par sa haute qualité, sa manipulation facile et c'est un produit technologiquement avancé qui convient parfaitement à nos projets. »



Flexibilité ? Un cas pour la MultiMAX !



Pour gérer avec succès la logistique des chantiers et les projets de transport, il faut plus que de la force musculaire et de l'artisanat. Cela nécessite des machines puissantes et adaptées - comme la MultiMAX de Faymonville. Laissons les experts du Groupe Capelle faire rapport de leur quotidien.

Qu'il s'agisse de machines lourdes, de composants de grande taille ou de tâches de transport complexes, la MultiMAX garantit que chaque projet se déroule sans heurts et de manière efficace. De nombreuses options rendent le véhicule aussi multifonctionnel qu'un couteau suisse : Fosses à roues, fosse pour bras de pelle, surface de chargement télescopique, table élévatrice, revêtements différents ainsi qu'une surface de chargement à réglage hydraulique de la largeur.

Un gain de temps considérable

Le Groupe Capelle, spécialiste du transport exceptionnel opérant à l'international et possédant plusieurs succursales en Europe, entretient depuis de nombreuses années une coopération intensive avec le groupe Faymonville. Au sein de leur vaste parc de véhicules comprenant toutes les variantes de produits de Faymonville et MAX Trailer, une partie se compose de plus de 20 semi-remorques surbaissées MultiMAX équipées d'un système d'écartement hydraulique du plateau de chargement. « Cette technologie a un impact à la fois sur nos cargaisons et sur nos équipes. Lors du chargement d'éléments trop larges, elle assure une plus grande stabilité et donc un risque de dommages moindre. En outre, cela nous fait gagner du temps », rapporte Romain Le Guen, responsable de la communication chez le Groupe Capelle, sur les avantages concrets.

La flexibilité ouvre de nouveaux marchés

La largeur requise peut être réglée progressivement en l'espace d'à peine quelques minutes. L'utilisateur peut ainsi obtenir une largeur maximale de 3 200 millimètres sans restriction sur la capacité de charge. En combinaison avec les rampes d'accès à déplacement hydraulique, Faymonville crée un environnement de travail, qui simplifie considérablement le travail quotidien du conducteur et le rend plus efficace. Romain Le Guen : « Le Groupe Capelle s'engage à disposer d'un parc de véhicules polyvalent, allant de la remorque plateau au véhicule modulaire. Les semi-remorques surbaissées MultiMAX sont un atout pour nous, nous disposons de plusieurs modèles dans différents pays européens. » Cette gamme de produits de Faymonville est, selon Romain Le Guen, un facteur important de succès dans la vie professionnelle, car « les effets de la MultiMAX polyvalent sur le bon déroulement d'un chantier ou d'un autre projet sont extrêmement intéressants. La charge utile offre une flexibilité considérable en combinaison avec l'extension de la surface de chargement. Cela permet non seulement de transporter une plus grande variété d'appareils, mais aussi d'optimiser la logistique sur le



chantier. Cette polyvalence ouvre la porte à des marchés potentiels tout en garantissant des conditions de travail sûres et efficaces. En outre, les profondes fosses à roues facilitent également le transport de machines hautes, ce qui réduit les efforts nécessaires pour déplacer ces machines et augmente les possibilités de chargement. »

« Un grand atout »

L'écho de l'équipe Capelle au sujet de la MultiMAX polyvalent est clair selon Romain Le Guen. La facilité d'utilisation, tant dans l'exploitation quotidienne que lors des travaux de maintenance réguliers, est un avantage tangible pour les équipes sur place. Cette facilité d'utilisation réduit les temps d'arrêt et les besoins d'apprentissage. Dans l'ensemble, la MultiMAX est une grande valeur ajoutée pour toute entreprise qui souhaite optimiser ses opérations de transport et maximiser son potentiel sur le marché, tout en maintenant des normes élevées de sécurité et d'efficacité. »



Enfin à la maison

Le navire « City of Adelaide » est le plus ancien clipper de grande longueur préservé au monde. Il a été construit en 1864 et a depuis connu une histoire mouvementée. Il est temps de lui trouver un foyer permanent. Grâce à 60 lignes d'essieux Cometto SPMT, l'avenir réside dans un musée maritime prévu en Australie.

« Deux années de planification ont été nécessaires pour donner au navire sa nouvelle et définitive destination », rapporte Ron Johnson, qui en tant que photographe officiel capture les étapes finales pour l'éternité. La barge mesure environ 54 mètres de long, avec une largeur d'environ 10 mètres et un poids de 585 tonnes.

Série EV03 en action

Pour le transport en toute sécurité sur environ 150 mètres jusqu'au lieu d'amarrage, une combinaison SPMT avec deux fois 30 lignes d'essieux de type Cometto MSPE EV03 est utilisée. Les experts de l'entreprise ANI manœuvrent en toute sécurité la « City of Adelaide » entre deux halls et maîtrisent également les virages serrés jusqu'à destination grâce à la direction électronique précise.

Pour garantir la stabilité nécessaire, deux fois 30 lignes d'essieux Cometto SPMT de la série EV03 ont été assemblées, qui affichent une charge utile record sur le marché de 70 tonnes par ligne d'essieu. La combinaison en formation ouverte est entraînée par deux unités Powerpack d'une puissance de 368 kilowatts chacun.

Histoire mouvementée de la « City of Adelaide »

Si le navire pouvait parler, il aurait certainement de nombreuses histoires à raconter. Au début, il a été lancé pour transporter spécialement des passagers et d'autres charges de Londres à Adélaïde. 1889, le navire a été transféré à une compagnie maritime de Belfast, qui l'a converti en barque et a effectué des voyages de bois de construction vers le nord de l'Amérique. Continuant à évoluer, il a ensuite été utilisé périodiquement comme hôpital flottant pour les malades infectieux. En 1923, l'Amirauté britannique reprit le navire et il devint un navire d'entraînement.

Nouveau musée maritime

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, il a été offert en cadeau à la Royal Naval Reserve, qui a utilisé le navire comme résidence d'officiers et quartier général à Glasgow jusqu'en 1990 environ. Pourtant, peu de temps après, il a coulé à son emplacement dans le Princess Dock à Glasgow et n'a été récupérée qu'après plus d'un an. Le Scottish Maritime Museum (Musée maritime écossais) a repris le navire désarmé sans mât en janvier 1992 pour la restaurer.

Mais les moyens ont longtemps fait défaut. Seulement alors que la démolition définitive du navire historique était à craindre, un groupe de soutien s'est formé à Adélaïde, en Australie, dans le but de ramener et de restaurer le « City of Adelaide » en Australie du Sud. Maintenant, ce voyage émouvant a pris fin grâce à la technologie SPMT de Cometto dans un nouveau musée maritime.



La MAX510 au service de l'agriculture



Dans le domaine agricole également, les termes de compétitivité et de gain d'efficacité sont omniprésents. Il ne reste que peu de place pour la « romantisme des prairies », l'agriculteur aussi est généralement soumis à des contraintes industrielles. Le secteur se présente de manière extrêmement diversifiée. Cela se reflète dans les différents appareils utilisés pour l'exploitation.

Remorques autochargeuses, faucheuses, herse et bien plus encore, les conducteurs de l'entreprise de transport belge en ont déjà transporté vers des exploitations agricoles dans toute l'Europe. « Souvent, nous sommes également responsables de transporter les machines du fabricant au distributeur », déclare le directeur d'exploitation Julian Vincent, en précisant le domaine des tâches. Les engins agricoles ne sont pas toujours lourds mais bien encombrants. Pour les trajets optimisés en hauteur, Vincent Logistics fait désormais confiance à deux semi-remorques surbaissées à 2 essieux de type MAX510.

Machines agricoles de tout type

D'abord, le col de cygne est retiré, puis une remorque autochargeuse de onze mètres de long peut être chargée sur la semi-remorque extra-surbaissée. À nouveau accouplé, le convoi peut entamer son voyage de 1 530 kilomètres, du nord de l'Allemagne jusqu'au sud de la France, près de la frontière espagnole. « Avec les quatre mètres de hauteur de la remorque autochargeuse, la faible hauteur de chargement de la semi-remorque surbaissée est un véritable atout », ajoute Julian Vincent au sujet de ses tâches quotidiennes. « En outre, le mode d'emploi simple convient aux conducteurs. »

Que ce soit pour transporter une faucheuse d'un poids propre de 14,5 tonnes en Écosse ou une herse à disques de 8,4 mètres de long de la frontière entre la République tchèque et l'Allemagne jusqu'en France, Vincent Logistics a toujours le transport de machines agricoles de toutes sortes à l'agenda. Vincent Logistics transporte également dans toute l'Europe d'autres machines telles que des pulvérisateurs agricoles, des presses à balles, des équipements de récolte et des tracteurs.

L'accès à la ferme est souvent très difficile

« Pour toutes ces différentes tâches, il est bien sûr avantageux que le plancher de chargement de 6 850 millimètres de long puisse être allongé de maximum 5 500 millimètres », explique Fabrice Lejeune, responsable des ventes chez MAX Trailer pour la clientèle belgo-luxembourgeoise. « De plus, les accès aux terrains agricoles sont souvent extrêmement exigeants. La technologie des essieux pendulaires intégré entre en jeu avec un angle de braquage de 60 degrés et une course de 600 millimètres. » Une table intermédiaire amovible offre un point d'appui supplémentaire dans l'extension. Les élargisseurs peuvent être déployés de chaque côté d'environ 230 millimètres en cas de surlargeur.

Plus de 50 véhicules du groupe Faymonville

En tant qu'entreprise de transport et de logistique du Groupe Berto, Vincent Logistics s'est spécialisée dans plusieurs secteurs clés au cours de plus de 50 ans d'activité. Il s'agit de la distribution de marchandises palettisées dans le Benelux, de transports sur la base de contrats et de transports ouverts de machines et d'appareils pesant jusqu'à 28 tonnes. Dans le cadre de toutes ces activités, le Groupe Faymonville fournit depuis près de deux décennies l'équipement approprié sous la forme de plus de 50 véhicules.



Aussi en travers



Découvrez ici
la vidéo de la
mission



L'extension et l'entretien des voies ferrées représentent un défi majeur dans la construction de ponts. Dans la ville de Fridingen, dans le Bade-Wurtemberg, la fermeture d'une telle brèche est imminente. Pour le déplacement, l'entreprise Wiesbauer a imaginé une solution particulière avec sa flotte de SPMT Cometto.

Dans la région pittoresque entre les collines, les prés verts et l'eau claire, vous attend un colosse d'acier bleu. L'élément de pont de 61,2 mètres de long et de 8,15 mètres de haut doit être levé dans sa position finale. La grue sur chenilles avec ses imposantes flèches a déjà pris sa position pour la manœuvre. Les 426 tonnes de poids propre montrent qu'une force portante importante est nécessaire. Les Cometto SPMT sont donc le moyen de transport idéal pour transporter le pont à proximité de la voie ferrée depuis le site de pré-assemblage jusqu'à l'emplacement de prise en charge.

Dans le sens longitudinal, puis dans le sens transversal

Dans la planification, il faut prendre en compte certains aspects qui sont la cerise sur le gâteau pour de tels projets de charge lourde. La largeur particulière du pont de 7,65 mètres correspond parfaitement à la longueur de la surface de chargement du SPMT à 6 essieux. En accord avec le bureau d'ingénieurs, deux véhicules de transport modulaires automoteurs seront donc positionnés sous les nœuds externes du pont, perpendiculairement au côté longitudinal.

Mais un mouvement linéaire « classique » ne suffit pas. « Le transport commence par un mouvement longitudinal d'environ 30 mètres », Joachim Kolb, directeur commercial chez Cometto, décrit le scénario de départ. « Ensuite, les essieux du SPMT sont tournés de 90 degrés, suivi d'un déplacement transversal sur environ 12 mètres jusqu'à la position finale. » Avec le calme nécessaire, l'employé de Wiesbauer effectue ces manœuvres à l'aide de la commande à distance.

Fiable même sous une forte charge

L'utilisation des deux SPMT Cometto de type MSPE48 est d'environ 82 pour cent chacun, avec une charge à l'essieu de 44 tonnes. « Même dans cette plage de charge limite, les SPMT de Cometto offrent une performance parfaite », Marco Wilhelm, chef de projet de l'entreprise Wiesbauer, loue la fiabilité et la précision des automoteurs tout au long du projet.

L'intervention est finalement terminée lorsque la grue prend l'élément et le place avec une précision millimétrique dans la position prévue. Le puzzle est complet. À Fridingen, les voyageurs pourront bientôt profiter du magnifique panorama depuis le train.



Technologie brassicole moderne pour la Namibie



Alors que la consommation de bière sur le continent européen stagne, la boisson est en plein essor en Afrique dans toutes ses variantes. Suite à cela, des investissements sont réalisés dans les installations de brasserie sur place afin de répondre à la demande. En Namibie, la Namibia Breweries Limited est le nom le plus connu et lors de la construction d'une nouvelle installation, plusieurs transports exceptionnels sont prévus.

L'entreprise NBL brasse ses propres bières et distribue des boissons rafraîchissantes, dont la moitié est exportée, notamment en Afrique du Sud voisine. La brasserie se développe actuellement grâce au développement positif. Une des composantes principales d'un tel aménagement est ce que l'on appelle la « laveuse ». Ceci est l'unité centrale du système de nettoyage pour les bouteilles de la brasserie. Une telle pièce est maintenant transportée par notre client Absolute Logistics Ltd - et ce projet est une première pour lui.

Formation détaillée en amont

« L'opération est la première mission de notre nouveau ModulMAX », la gestionnaire des conditions de vente Nadia Marggraff, explique les conditions de base de cette mission exigeante. Globalement, la combinaison lourde modulaire récemment livrée se compose de dix lignes d'essieux avec col de cygne ainsi que d'un plateau « à cheval » télescopique. L'équipe d'Absolute Logistics a reçu une formation détaillée de la part des collaborateurs de

Faymonville afin d'être prête en cas d'urgence. Dans la ville portuaire de Walvis Bay, du travail les attend. L'installation de nettoyage, spécialement fabriquée, pèse 73 tonnes et mesure 15,1 mètres de long, 5,2 mètres de large et 3,6 mètres de haut. La cargaison est arrivée par bateau et est maintenant transportée par les experts d'Absolute Logistics vers le lieu d'utilisation dans la capitale namibienne, Windhoek. Le trajet à travers le pays au sud de l'Afrique fait 400 kilomètres de long.

De nouveaux modules pour de nouveaux domaines d'activité

Et le ModulMAX peut immédiatement montrer ce dont il est capable. « La combinaison rentable de la longueur et de la capacité de charge du ModulMAX avec des charges à l'essieu allant jusqu'à 45 tonnes nous a permis de réaliser le projet », souligne Nadia Marggraff, indiquant que l'acquisition de nouveaux équipements entraîne également de nouvelles commandes. La direction mécanique avec un angle de braquage de 60 degrés aide lors de la traversée de passages sinueux. Les essieux pendulaires de 17,5" compensent les inégalités du sol plus importantes et

assurent un contact optimal avec le sol ainsi qu'une pression uniforme sur les pneus dans des conditions difficiles. Aussi en ce qui concerne l'infrastructure routière et le protocole de déroulement, de tels transports sont toujours un grand défi. « Dans ce cas-ci, la largeur de la cargaison vient s'ajouter à cela, ainsi que le profil du trajet. Car la route ne comporte parfois qu'une seule voie de circulation et nous devons effectuer tout cela avec plusieurs véhicules d'accompagnement et une escorte de police », explique Nadia Marggraff. En Namibie, les transports exceptionnels ne sont autorisés que pendant la journée. La situation de trafic dense correspondante rend les transports encore plus difficiles et nécessite une planification détaillée, une concentration maximale et des véhicules de transport fiables pour les charges lourdes.



Un transformateur de 340 tonnes à travers l'Italie

SIMI Trasporti est le spécialiste des missions exceptionnelles avec des exigences particulières. Ce projet comprend le transport d'un transformateur sur une combinaison 4 rangées à 10 essieux de sa flotte de SPMT automoteurs de Cometto.

La tâche consiste à transporter le transformateur à l'aide de cette unité automotrice du lieu de transbordement à la centrale électrique de Terna, avant de le déposer sur un emplacement permanent.

SIMI a été fondée en 1975. Au début, l'activité commerciale se concentrait principalement sur les grands projets de travaux publics, mais elle a progressivement été complétée par une participation importante dans le transport de cargaisons hors gabarit.



**Découvrez
ici la vidéo
de la mission**



Au cours des dix dernières années, SIMI s'est de plus en plus concentrée sur les marchés étrangers et a acquis des projets « de porte à porte » en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient.

Afin de maîtriser avec succès les tâches impliquant des chargements lourds, la flotte des automoteurs Cometto MSPE a encore été récemment renforcée par 20 lignes d'essieux supplémentaires. Au total, SIMI Trasporti fait désormais confiance aux 60 lignes d'essieux SPMT des produits MSPE.

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

