FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

News magazine by the Faymonville Group - N° 34 - 10/2022

Le salon bauma électrifiant !



Avec une partie spéciale sur

LES PROJETS LIÉS À L'ÉNERGIE ÉOLIENNE

Le temps des superlatifs

C'est reparti : le salon bauma va bientôt commencer. L'événement par excellence qui séduit tant les visiteurs que les exposants. On ne peut pas faire mieux. Il n'existe pas de salon plus important ou plus fréquenté dans le secteur. C'est l'événement de tous les superlatifs.

Nous aussi, nous nous focalisons sur ces sept jours. Avec ses 1 450 m², notre stand n'a jamais été aussi grand. Nous présenterons au total 15 produits de nos marques MAX Trailer, Faymonville et Cometto – un chiffre qui dépasse tout ce qui a été fait jusqu'à présent. En tant que fournisseur de services complets dans le domaine du transport exceptionnel, nous y montrerons ce dont nous sommes capables.

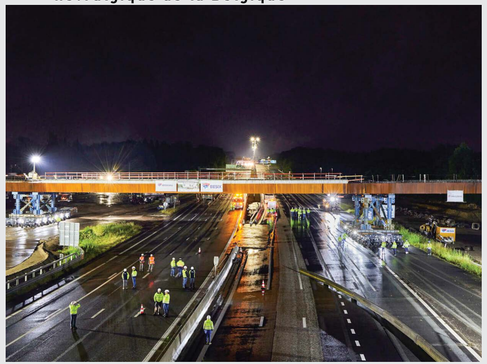
Actuellement, les superlatifs doivent toutefois également être utilisés dans un sens négatif. Les crises mondiales prennent en effet de plus en plus d'ampleur. Dès que l'une d'entre elles semble surmontée, la suivante arrive immédiatement. Les problèmes actuels d'approvisionnement en énergie mettent tout le monde à rude épreuve, y compris les entreprises comme la nôtre. Dans ce contexte, les goulots d'étranglement dans les chaînes d'approvisionnement mondiales ne sont toujours pas surmontés et se poursuivent en parallèle.

Néanmoins, même dans ces circonstances, nous envisageons l'avenir avec enthousiasme et optimisme. En effet, nos contacts quotidiens avec notre fidèle clientèle montrent clairement que, malgré toutes les difficultés, la dynamique est toujours là. L'économie et l'artisanat ont des atouts à faire valoir face à toutes ces crises. La devise du salon bauma reflète parfaitement cette situation : c'est le « cœur de l'industrie » qui se réunit à Munich.

La numérisation et la durabilité figurent parmi les principaux thèmes de l'édition 2022. Nous accordons depuis des années une priorité absolue à ces deux aspects. Nous préparons l'avenir depuis longtemps et certains facteurs, qui sont quasiment intégrés dans l'ADN de notre entreprise, se révèlent déterminants : flexibilité, rapidité, qualité et innovation. Nous nous réjouissons de vous revoir à Munich.

Alain Faymonville

10 // Sous la pression du temps au point névralgique de la Belgique





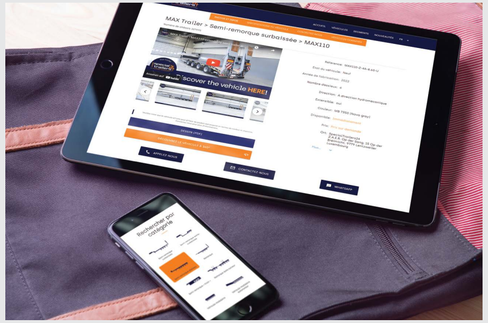
16 // Interview avec Lisa Faymonville

20 // Donner l'impulsion de l'avant



28 // Priorité au colosse d'acier





34 // La nouvelle plate-forme en ligne SpecialTrailers24

Aperçu de tous les sujets

6 // 10 ans de MAX Trailer

8 // Gamme de produits MAX Trailer

10 // Sous la pression du temps au point névralgique de la Belgique

14 // Nouveau système polyvalent pour l'Amérique du Nord

16 // Interview avec Lisa Faymonville

18 // Forage en grandes profondeurs

20 // Donner l'impulsion de l'avant

22 // Pour l'énergie éolienne au quotidien

26 // Transport de pales d'éoliennes

28 // Priorité au colosse d'acier

32 // BladeMAX1000 : le plus puissant du marché

34 // La nouvelle plate-forme en ligne SpecialTrailers24

36 // L'union fait la force

38 // Un air de vacances



10 ans de MAX Trailer

Une histoire à succès unique

Avec le lancement de la marque MAX Trailer en 2012, le groupe Faymonville a créé la base de la construction modulaire de véhicules spéciaux pour le transport routier. Ce concept fête aujourd'hui ses 10 ans et a profondément révolutionné le secteur depuis sa création.

www.maxtrailer.eu

De nombreuses interrogations accompagnaient le principe de la construction modulaire. Les véhicules standardisés pour les transports et convois exceptionnels ont tout d'abord été considérés avec scepticisme. Cette vision se révéla toutefois être pionnière. MAX Trailer s'est fait une place et s'est imposé parmi les fabricants et donne depuis lors la direction à suivre.

Rôle de précurseur assumé et consolidé

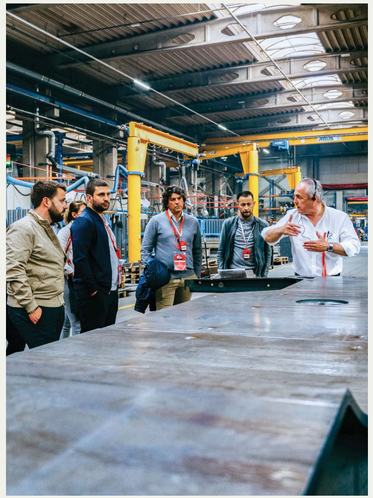
« À ce jour, plus de 8 000 véhicules ont été livrés, pour un total d'environ 22 500 essieux et 45 000 tonnes d'acier », explique Mario Faymonville, responsable produits depuis les débuts. Tout a commencé avec la gamme de semi-remorques surbaissées MAX100, qui a été complétée au fil du temps par des semi-remorques plateau, des remorques tractées et des véhicules à plateau extra-surbaissé.

Une vaste gamme que Mario Faymonville se plaît à voir dans toute l'Europe : « Depuis toujours, notre clientèle ne cesse de s'élargir, ce qui est également le cas de notre réseau de distribution. Les véhicules standardisés dotés d'un équipement optimisé et de qualité premium se sont imposés. Nous jouons un rôle de pionnier dans ce domaine – et ce, pour un rapport qualité/prix exceptionnel. »

De grandes ambitions pour l'avenir

Lors de la cérémonie, toute l'équipe est revenue sur ce développement fulgurant. Il suffit de regarder les halls du site à Goleniow en Pologne pour le constater. La surface de production s'étend en effet désormais sur 40 000 m². Dans les halls, les processus sont structurés de manière optimale et suivent les principes les plus modernes du « lean management ». D'autres investissements prévus, d'un montant de 23 millions d'euros, viendront encore renforcer le parc de machines moderne et l'infrastructure du hall de 10 000 m² supplémentaires dans un avenir proche.

L'événement a également été l'occasion de récompenser certains distributeurs. Le partenaire allemand ES-GE figure en première place du classement du nombre total de véhicules MAX Trailer vendus, suivi par le français Berroyer et le britannique Traffco. De grandes ambitions ont toujours poussé MAX Trailer à aller de l'avant. L'offre se compose aujourd'hui de six gammes de produits et d'autres véhicules suivront. Le réseau de distributeurs se développe également en permanence. La marque MAX Trailer, qui pendant 10 ans a révolutionné le secteur du transport et des convois exceptionnels marquera certainement également la décennie à venir.



Gamme de produits MAX Trailer

Six types de véhicules pour une offre complète



MAX100/110



MAX200/210

La semi-remorque surbaissée pour tous les usages

Vous êtes à la recherche d'une semi-remorque surbaissée polyvalente ? Nos véhicules polyvalents de la gamme MAX100 dotés de 2 à 6 essieux sont exactement ce qu'il vous faut ! Les véhicules sont disponibles avec essieux auto-suiveurs ou directionnels et également avec extension. Les options comme les fosses à roue, les fosses pour bras de pelle, ainsi que les rampes simples et doubles, offrent de nombreuses possibilités.

La semi-remorque plateau pour les charges longues

Les longues poutres d'acier, les éléments préfabriqués en béton ou les produits industriels constituent le chargement parfait pour un plateau MAX200 à 3 ou 4 essieux. Dans la version 2 fois télescopique, la surface de chargement peut s'étendre de 13 600 mm à un maximum de 29 800mm. Les véhicules à suspension pneumatique sont disponibles avec des pneus de 17,5", 19,5" et 22,5".



MAX300

La remorque à essieux centraux pour le quotidien sur chantier

Grâce à sa conception compacte, la remorque MAX300 est parfaitement adaptée au transport de machines de petite et moyenne taille. En version tandem ou tridem avec des pneus de 17,5", une telle remorque offre la meilleure manœuvrabilité possible sur les chantiers sinueux et étroits. Ce type de remorque à suspension pneumatique est facile à manœuvrer en cours d'utilisation.



MAX410

La remorque plateau pour contrepoids et composants de grues

Vous transportez des éléments de grue ? Le modèle MAX410, robuste, compact et doté de pneus de 22,5", convient parfaitement pour ce type de tâches. Le véhicule est équipé d'un système de direction hydraulique pour assurer une manœuvrabilité optimale. La remorque MAX410 compte 3 à 5 essieux.



MAX510

Le porte-engin extra-surbaissé, quand la hauteur l'exige

On prend de la hauteur ? La MAX510, en version à essieu pendulaire ou direction à pivot, est la solution de transport idéale lorsque chaque millimètre compte. La semi-remorque extra-surbaissée à col de cygne déboîtable présente une hauteur de chargement minimale, dispose d'un bogie à 2 ou 3 essieux et donne le choix entre une suspension pneumatique et une suspension hydraulique. Le plancher de chargement peut être déployé.



MAX600

La remorque avant-train pour une conduite optimale

La MAX600 doit être impérativement présente sur tous les chantiers. La remorque à 3 ou 4 essieux permet de transporter des excavateurs, des engins de construction et d'autres équipements de construction. Des rampes simples ou doubles permettent un chargement rapide et facile. La suspension pneumatique améliore considérablement la conduite par rapport à la suspension à lames. La surface de chargement est disponible en version plate ou coudée.

COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Sous la pression du temps au point névralgique de la Belgique

Le périphérique de Bruxelles compte parmi les points centraux de l'infrastructure belge. Les navetteurs, le trafic de transit et la proximité du port d'Anvers en font un point névralgique de la circulation au quotidien. Un tronçon y est en cours de rénovation et devrait être achevé en 2024. L'installation d'un pont de 1 000 tonnes constitue un moment-clé du projet.



© www.architecturreportage.be

Le pont de la Hector Henneaulaan surplombe le ring R0 à hauteur de l'aéroport de Zaventem. Cette structure a toutefois bien vieilli et une nouvelle construction s'impose. Grâce à sa double largeur, le pont vise à renforcer la sécurité de tous les usagers. De plus, la liaison avec le périphérique s'en trouvera optimisée. Lors du déplacement du pont, les processus sont rigoureusement cadencés. En effet, il convient de minimiser les répercussions sur la fluidité du trafic dans ce goulot d'étranglement. « Le temps est notre plus grand défi », déclare Carl Sarens, Director Technical Solutions, Projects & Engineering chez Sarens, une entreprise belge de transport de grues et de transport exceptionnel.

Huit heures pour un méga-projet

En tant que référence mondiale pour ce type de mission, Sarens est responsable du transport du pont. « Pendant huit heures, la zone du ring R0 à hauteur de l'aéroport national sera complètement fermée. Cela ne laisse donc aucune place aux retards dus aux pannes », explique Carl Sarens, qui insiste sur la nécessité d'une fiabilité absolue. Ses employés portent une attention toute particulière à cette tâche. Sarens sait précisément ce qu'il faut faire – et surtout comment le faire.

Sarens fait confiance à la flotte Cometto

Le colosse à transporter mesure 105 mètres de long et 17 mètres de large. Tout a été minutieusement préparé pour que tout se passe bien lors du transport de nuit. Des calculs précis de répartition de charge ont permis de définir la structure des automoteurs utilisés. « Sarens a assemblé une combinaison parallèle avec deux bogies et 24 lignes d'essieux chacun du véhicule modulaire automoteur Cometto. Un système de levage y est monté et sert de support au pont », précise Matteo Silvestro, chef d'équipe Service chez Cometto, à propos de la solution de transport sur le ring de Bruxelles.

Petit à petit, le nouveau pont se rapproche de sa destination finale. Les véhicules modulaires automoteurs déplacent la structure de 1 000 tonnes avec précision grâce à la direction électronique. Les essieux pendulaires compensent, quant à eux, toutes les irrégularités du chantier. Le kit Night Light permet aux opérateurs de garder un œil sur tout ce qui se passe autour du convoi, qui est parfaitement éclairé. Le pont se fraie un chemin en toute sécurité. Au lever du soleil, la « voie est libre » et cette ambitieuse mission se termine avec la satisfaction des spécialistes de Sarens.

Tout le projet en images



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Nouveau système polyvalent pour l'Amérique du Nord

Grâce à des séries de produits innovants et des technologies spécifiques, Faymonville enrichit le secteur des transports en Amérique du Nord. Le lancement du HighwayMAX All-In-One marque désormais une nouvelle étape. Le concept modulaire CombiMAX, qui remporte un succès mondial, constitue la base de cette démarche.

www.faymonville.us

Le meilleur rapport du marché entre le poids propre et la charge utile!

Semi-remorque extra-surbaissée 3+6

Charge utile légale jusqu'à 150 000 lbs avec une charge à l'essieu de 20 000 lbs

Semi-remorque surbaissée à 9 essieux

Charge utile légale jusqu'à 160 000 lbs avec une charge à l'essieu de 20 000 lbs

Semi-remorque surbaissée à 12 essieux, incl. Nitro Booster

Charge utile légale jusqu'à 207 000 lbs avec une charge à l'essieu de 20 000 lbs







En ces temps marqués par les défis économiques, le principe de base des investissements dans de nouveaux équipements reste généralement le même : quels moyens choisir pour travailler de manière flexible, rentable et durable ? « Le HighwayMAX All-In-One est une solution polyvalente, variable et moderne », affirme Rainer Noe, responsable produits chez Faymonville, en insistant sur la diversité offerte par ce véhicule routier. « Ce concept modulaire se décline en une combinaison de 3+6 plateaux extra-surbaissés, en une semi-remorque surbaissée télescopique à neuf essieux ou – avec un Nitro Booster supplémentaire – en un véhicule à 12 essieux. »

Mais ce n'est pas tout. Ce concept présente également un atout pour l'industrie éolienne, qui revêt une importance toujours plus grande. Rainer Noe : « En effet, il est également possible de le configurer comme adaptateur pour mât d'éolienne. Enfin, dans la variante à plateau extra-surbaissé, toute la gamme d'équipements peut être intégrée, comme les plateaux à citerne, les plateaux avec surface de chargement continue, les plateaux "à cheval", etc. »

Flexibilité optimale pour les tâches les plus diverses

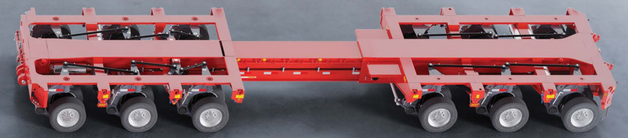
La conversion à l'une ou l'autre de ces variantes est simple et rapide. Des interfaces sur le bogie avant, ainsi que sur le bogie arrière, permettent un remplacement rapide des composants. « La devise du système modulaire CombiMAX s'applique également au HighwayMAX All-In-One : "Définis ta tâche de transport, configure ton véhicule" », déclare Rainer Noe pour souligner les similitudes avec la célèbre gamme de produits Faymonville. Des pièces industrielles, des engins de construction, des segments de mâts d'éolienne, des éléments de grue et d'autres marchandises lourdes peuvent être déplacés sur ce nouveau système à travers l'Amérique du Nord.

La structure modulaire offre aux entreprises de transport des États-Unis et du Canada davantage de possibilités d'utilisation, et ce, avec un seul concept de véhicule. Une utilisation plus importante implique par ailleurs l'absence de coûts induits pour le matériel « à l'arrêt ».

Utilisation maximale, coûts de fonctionnement réduits

Les essieux avant et arrière à direction hydraulique, ainsi que la technologie d'essieu pendulaire avec une course de 24 pouces et un angle de braquage allant jusqu'à 60°, assurent une manœuvrabilité optimale sur des profils de parcours complexes. Grâce à la direction supplémentaire, même les passages les plus étroits ne représentent plus un obstacle. Les chargements complexes reposent également de manière optimale sur tous les essieux grâce à un rapport réglable entre la charge sur sellette et la charge à l'essieu, ainsi qu'à une répartition de charge appropriée.

Une fois la tâche accomplie, le HighwayMAX All-In-One peut être facilement ramené à une longueur totale de convoi minimale en quelques minutes, ce qui réduit considérablement le coût des trajets à vide.



Un véhicule, **PLUSIEURS POSSIBILITÉS !**





« C'est tellement passionnant que je veux y participer »

L'essentiel !
Interview avec Lisa Faymonville

Au sein d'une entreprise familiale, la vie privée et la vie professionnelle s'entremêlent généralement. Lisa Faymonville a grandi dans le domaine de la construction de véhicules. Essieux, châssis, charge utile - tous ces termes ne lui sont pas étrangers depuis toujours. Outre ses connaissances techniques, cette jeune femme de 27 ans se distingue par le bon contact qu'elle entretient avec les collaborateurs et les clients. En tant que responsable du personnel, elle s'occupe actuellement des employés en Belgique et au Luxembourg.

Décris-nous tes premiers souvenirs en rapport avec l'entreprise !

Je me souviens d'expériences au bureau, où j'accompagnais souvent mes parents. J'ai certainement détourné certains collègues du travail de temps en temps, lorsque je dessinais, que je cachais ces dessins et qu'ils devaient les chercher (rires). L'époque où j'apprenais à souder dans la production pendant les mois d'été était passionnante. Et j'aime beaucoup repenser à l'époque où j'effectuais mes premières tâches le samedi à la réception du site à Bullange. C'est là que se sont noués de très nombreux et précieux contacts humains.

Et puis le chemin a continué.

Exactement. Après le baccalauréat, j'ai terminé mes études d'économie à Bruxelles, suivies d'une année de master. Dans ce cadre, j'ai beaucoup voyagé et découvert de nouvelles cultures. C'est ce que j'ai toujours voulu faire et c'était une expérience formidable. Ensuite, j'ai commencé une formation interne de trois ans au sein de nos installations, où j'ai pu m'immerger partout : de la vente à la production, en passant par le marketing et les audits de processus. Ce fut une étape importante, mais aussi très enrichissante. Aujourd'hui, je suis active dans la gestion du personnel, ce qui me plaît vraiment beaucoup.

Quand as-tu su que tu trouverais ton bonheur professionnel au sein de l'entreprise familiale ?

J'en ai toujours eu envie. Mais pendant longtemps, je n'ai pas su quand franchir le pas. C'est dans le cadre du rachat de Cometto en 2017 que j'ai pris le chemin de l'entreprise. C'est tellement passionnant que je veux en faire partie.

Quels sont aujourd'hui les points forts des entreprises familiales ?

Je pense que c'est avant tout la réflexion à long terme et la constance. On évalue les risques et la sécurité de manière à ce que le succès soit au rendez-vous à long terme. Dans notre structure, il est possible de prendre des décisions rapidement et de manière ciblée. De plus, nous sommes en mesure de nous adapter avec souplesse à l'évolution de la situation. Dans le cadre d'une entreprise familiale, le client est toujours au centre de nos préoccupations. Nous entretenons une forte proximité avec lui et connaissons les besoins qui se présentent concrètement au quotidien. Ce contact étroit permet d'instaurer la confiance. Outre les discussions professionnelles, la convivialité n'est bien sûr pas oubliée.

Si tu tournes le dos à dix ans d'avance, comment imagines-tu le groupe Faymonville ?

Aujourd'hui, nous avons déjà la plus grande gamme de produits sur le marché. J'ai l'intention d'approfondir notre position de leader et de l'étendre de manière conséquente. La numérisation des processus et des opérations est pleine de défis, et je nous vois sur la voie idéale grâce à notre inventivité. Nous sommes une entreprise qui se positionne bien pour une nouvelle génération de clients et de collaborateurs et qui suit de près leurs besoins. Pour y parvenir, nous investissons maintenant et à l'avenir dans la technologie, l'infrastructure, le développement de produits et les conditions-cadres. Tout fonctionne dans l'esprit d'un grand ensemble qui emmène toujours l'individu avec lui.

Quel est le meilleur conseil que tu aies reçu ?

„S'éloigner du gros tas", c'est ce que mon père Alain m'a toujours dit. Et c'est tout à fait vrai. Ce n'est pas ce que tout le monde fait ou ce qui est à la mode qui doit être l'objectif. Il y a une part d'opportunisme dans tout cela. L'important, c'est d'avoir les yeux ouverts et d'être réceptif à la nouveauté, tout en restant fidèle à soi-même.

La porte du bureau se ferme. Comment déconnectes-tu pour te ressourcer ?

Cuisiner me détend, cela me permet d'exprimer ma créativité. Le sport, une promenade dans la nature ou du temps avec des amis m'aident aussi. J'essaie également de lire beaucoup.

Lisa Faymonville en trois caractéristiques, c'est :

Loyale, déterminée et orientée vers les gens

Forage en grandes profondeurs

Les bases doivent être solidement établies pour qu'un projet fonctionne. Cette approche générale s'applique concrètement aux contrats de construction, dès que les engins de forage entrent en action. Une fois ce travail préparatoire effectué, des fondations sûres sont créées en vue de l'édification de bâtiments et d'autres constructions.

Il faut beaucoup de force pour s'enfoncer profondément dans le sol. Les couches de roches et le sol compact doivent être percés, ce qui met les engins de forage à rude épreuve. En Suisse, le groupe Orllati figure parmi les spécialistes des opérations de forage de grande ampleur. Les tâches à accomplir sont de plus en plus diversifiées et les appareils utilisés de plus en plus grands. « Nous nous sommes préparés à transporter ces machines de manière autonome », explique Jean-Luc Vasseur, responsable des transports, en évoquant une opération qui a conduit le groupe Orllati à acquérir une combinaison VarioMAX Plus de Faymonville.

Rapidement prêt à l'emploi

La combinaison de base comme plateau extra-surbaissé 3+5 permet de transporter des charges jusqu'à 85 tonnes – dans la limite des 12 tonnes de charge à l'essieu. Dans le cas d'une réduction de la charge à l'essieu due au parcours et/ou d'une position défavorable du centre de gravité du chargement, il est possible de transformer en très peu de temps la combinaison en une combinaison 4+5 – 3+6 ou 4+6. La combinaison 4+6 permet de transporter des charges plus de 100 tonnes d'un point A à un point B en toute sécurité et rapidité.

Pour transporter un engin de forage de 85 tonnes sur les quelque 50 kilomètres qui séparent Bioley de Chavannes, un essieu Joker a été ajouté à l'avant. « Le nouveau VarioMAX Plus nous permet d'effectuer de telles tâches de transport sans sous-traitance. Nous sommes ainsi prêts à intervenir sur les chantiers dans les plus brefs délais », déclare Jean-Luc Vasseur en se montrant satisfait de cette démarche devenue possible et qui offre de nets avantages au groupe Orllati.

La modularité pour aujourd'hui et demain

« Outre le poids des machines à charger, leur longueur est également un facteur à prendre en compte », explique Jean-Luc Vasseur, qui met en avant un autre argument en faveur du nouveau VarioMAX Plus. « Là encore, la modularité de ce type de véhicule nous aide à relever les défis auxquels nous sommes confrontés. »

Escorté par les véhicules d'accompagnement, l'attelage turquoise passe par Lausanne pour rejoindre sa destination. Une fois le parcours terminé, Jean-Luc Vasseur constate également que l'accès au chantier est plus aisé. « Grâce aux essieux à direction hydraulique du VarioMAX Plus, nos machines peuvent être transportées même dans les espaces les plus étroits. »

« Nous nous sommes préparés à transporter ces machines de manière autonome »

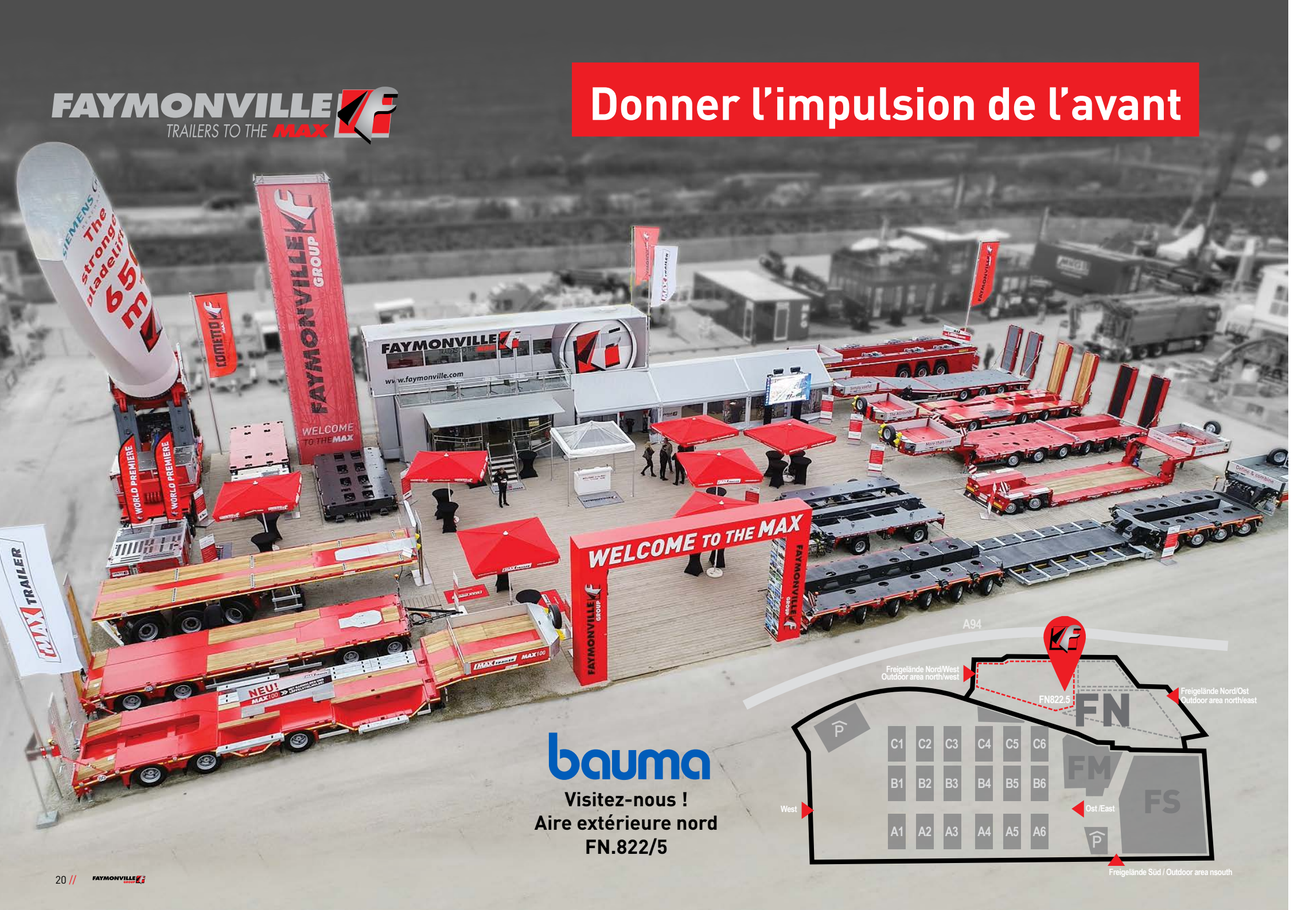
***JEAN-LUC VASSEUR** - responsable des transports chez Orllati*

Le Joker pour toutes les situations !

L'essieu Joker est un châssis à 1 essieu, qui peut être installé non seulement entre le col de cygne et le châssis avant, mais aussi entre le plateau extra-surbaissée et le châssis arrière. Il permet une adaptation flexible de la combinaison à la charge, à la charge utile légale et à l'itinéraire.

Scannez ici pour tout savoir sur la VarioMAX Plus

Donner l'impulsion de l'avant



Plus grand que jamais ! Plus diversifié que jamais ! Lors du salon bauma 2022 à Munich, nous présenterons un aperçu de notre savoir-faire à un public spécialisé international ! Le groupe Faymonville sera présent sur un stand encore plus grand que lors de la précédente édition du salon bauma. Nos trois marques de produits MAX Trailer, Faymonville et Cometto exposeront leur grande variété de produits sur une surface de 1 450 mètres carrés.

Cometto avec le plus puissant véhicule de transport de pales d'éoliennes

Le nouveau BladeMAX1000 de Cometto fête sa première mondiale à Munich. Avec un moment de charge de 1 000 tonnes mètre, ce dispositif de levage de pales est de loin le plus fort de sa catégorie sur le marché. Un tel véhicule spécial permet de déplacer les dernières méga pales d'éoliennes, afin qu'elles puissent être transportées de façon sûre et efficace sur les derniers kilomètres jusqu'au lieu de montage. La société Cometto, devenue le spécialiste du groupe Faymonville en matière de véhicules automoteurs, présente également un Eco1000 à 4 essieux avec technologie hybride – une innovation absolue dans ce secteur. D'autre part, l'offre est complétée par un véhicule modulaire automoteur MSPE à 6 essieux à commande électronique.

Faymonville avec l'offre la plus diversifiée

Le travail quotidien et les tâches de transport à effectuer sont de plus en plus flexibles. Les systèmes polyvalents sont la solution la plus demandée et Faymonville en expose plusieurs. La gamme MultiMAX comprend une semi-remorque surbaissée avec écartement hydraulique du plateau de chargement, ainsi qu'un véhicule à 6 essieux avec essieux pendulaires à faible hauteur PA-X. Les semi-remorques extra-surbaissées, comme la combinaison 1+3 GigaMAX et la combinaison 3+5 VarioMAX Plus avec essieux Joker intégrés, sont conçues pour assurer un transport optimisé en hauteur. L'offre bauma inclut également une semi-remorque « tiroir » PrefaMAX en tant que variante télescopique pour transporter des pièces préfabriquées. Une MultiMAX Plus à 3 essieux, optimisée en termes de poids et dotée d'un plancher en caillebotis et d'une surface de chargement relevable, permet de transporter des nacelles et de l'équipement de levage.

Le type de produit ModulMAX AP-M désigne un véhicule modulaire pour charges lourdes à direction mécanique, qui combine le mode Assist (assistance) et le mode SPMT (automoteur). Les essieux automoteurs peuvent être activés et désactivés, jusqu'à 40 km/h maximum. En effet, cette manœuvre ne nécessite pas l'arrêt du convoi par l'opérateur, comme c'est le cas chez d'autres fournisseurs. Combinée à une traction élevée, cette caractéristique est absolument unique. Ce type de véhicule modulaire fête également sa première mondiale à Munich. En ce qui concerne le secteur de l'énergie éolienne, un adaptateur pour pale d'éolienne avec remorque auto-suiveur sera également exposé sur place. Ce concept polyvalent représente l'avenir du transport de pales d'éoliennes pouvant atteindre 100 mètres de long.

MAX Trailer avec quatre véhicules

Grâce à sa conception modulaire, la marque MAX Trailer a révolutionné le secteur du transport exceptionnel. À Munich, quatre modèles exposés mettent en évidence la diversité actuelle de l'offre. Une semi-remorque plateau MAX410 à 5 essieux est conçue spécialement pour le transport de contrepoids de grues. Le modèle extensible MAX100 garantit une polyvalence maximale grâce à deux paires de fosses à roue et une fosse pour bras de pelle. La catégorie des remorques tractées comprend désormais le modèle MAX600 à 2+2 essieux, équipé d'un plateau de chargement coudé, de rampes et d'une fosse pour bras de pelle. Enfin, les visiteurs découvriront une version à trois essieux pendulaires de la série de semi-remorques extra-surbaissées MAX510.





Pour l'énergie éolienne au quotidien

« Way ahead » – en français : « loin devant » – est la devise de l'entreprise finlandaise Ahola Special Oy. Ces dernières années, l'équipe de Jonas Ahola a en effet toujours évolué dans ce sens. Outre les transports exceptionnels classiques, le secteur de l'énergie éolienne est désormais au centre des préoccupations.

« Chaque jour, nous sommes présents dans les pays scandinaves et baltes », explique Jonas Ahola pour circonscrire le champ d'action de son équipe 24 heures sur 24. « Nous sommes donc prêts à mener à bien des projets partout où un service de haut de gamme et de haute qualité est nécessaire. » Cet objectif ambitieux peut être atteint grâce à un matériel de transport adapté. Nous collaborons avec Faymonville depuis 2009 et, depuis, plus de 40 véhicules rouges sont partis pour la Finlande.

Fournisseur complet pour les projets éoliens

« Nous avons constitué notre flotte de façon à ce qu'elle soit aussi uniforme que possible, pour que toutes les variantes s'adaptent à tous nos tracteurs », indique le directeur de l'entreprise Jonas Ahola pour présenter cette approche. « La flexibilité et la possibilité de s'adapter à toute tâche de transport revêtent également une grande importance pour nous. En règle générale, tous nos projets sont en effet uniques. À l'époque, nous avons donc commencé à construire nos véhicules pour charges lourdes sur la base du CombiMAX. » Ce système modulaire permet à Ahola de déplacer, entre autres, des segments de mâts d'éolienne de toutes tailles – dans les configurations les plus diverses et, si nécessaire, à l'aide de la poutre de prolongation « Add-On-Beam ».

Nous faisons bouger l'industrie éolienne ! Découvrez tous les détails ici !

Développement grâce à l'adaptateur pour mât d'éolienne

« Étant donné que les composants deviennent de plus en plus grands d'année en année, nous avons également commandé des kits d'adaptateurs pour mât d'éolienne. Ils sont adaptés à des charges allant jusqu'à 140 tonnes », explique Jonas Ahola, qui se prépare déjà pour l'avenir, dans lequel ces adaptateurs offriront des possibilités supplémentaires grâce à leur manœuvrabilité. En règle générale, il fait preuve de clairvoyance dans l'accomplissement de ses tâches, ainsi que dans les différentes étapes de la planification. « Nous consacrons beaucoup d'énergie au développement et à l'exploitation d'outils numériques dans le cadre de la planification préliminaire, l'ingénierie et la simulation des projets. Nous pouvons ainsi travailler de manière encore plus fiable, sûre et efficace. »

En Scandinavie aussi, le nombre d'éoliennes ne cesse d'augmenter. La société Ahola Special Oy s'est imposée comme un fournisseur complet, en mesure de transporter tous les éléments d'une telle construction. Les spécialistes misent sur un total de six semi-remorques plateaux WingMAX, dotées de quatre extensions et de la technologie d'essieu pendulaire, afin de charger des pales d'éoliennes de format XXL mesurant jusqu'à plus de 70 mètres de long. L'appui de charge coulissant pour les supports de tête de pale permet même de raccourcir la semi-remorque plateau sous charge. Il s'avère très utile pour franchir en toute simplicité les sections de trajet sinueuses.



Possibilités étendues pour les pales d'éoliennes

Jonas Ahola a également acquis la dernière nouveauté de l'offre de Faymonville : « L'année prochaine, pas moins de trois remorques auto-suiveurs avec adaptateur pour pale d'éolienne seront disponibles. » La fluidité de son travail quotidien lui donne d'ailleurs raison. « Nous sommes très satisfaits de la fonctionnalité et de la qualité de notre flotte de véhicules. » Les semi-remorques surbaissées, les véhicules modulaires, les semi-remorques plateaux et les semi-remorques extra-surbaissées constituent une base solide et surtout fiable. « De plus, il est évident que pour des raisons de sécurité, il faut recourir à des équipements qui fonctionnent de la même manière. Cela permet en effet de mettre les conducteurs en confiance dans leur manipulation. »

Transport de pales d'éoliennes

L'industrie éolienne joue un rôle-clé dans le développement des énergies renouvelables. Les installations doivent être de plus en plus puissantes, afin d'exploiter au maximum les surfaces au sol. Leur viabilisation constitue en effet souvent la partie la plus laborieuse du projet. Parallèlement à cela, les pales d'éoliennes installées sont de plus en plus grandes. Le défi des 100 mètres de long a déjà été relevé.

Une remorque auto-suiveur pour une bonne manœuvrabilité

La société néerlandaise Ter Linden Transport b.v. s'impose comme référence européenne en matière de transport de pales d'éoliennes. Les responsables consacrent beaucoup de temps à la planification des itinéraires vers les lieux de montage. De telles dimensions rendent en effet difficile le franchissement de chaque virage et de chaque obstacle. Trois remorques auto-suiveurs dotées d'adaptateurs pour pale d'éolienne de Faymonville permettent désormais d'accomplir de telles tâches. « Cette solution de transport présente le grand avantage d'être plus facile à manœuvrer », explique le directeur de l'entreprise Roland Ter Linden, satisfait de son expérience. « Grâce à sa course élevée, il est en outre possible de soulever la pale d'éolienne et donc de la faire passer par-dessus les glissières de sécurité. » Le dispositif à rotation libre est monté sur un dolly à 2 essieux, tandis qu'une remorque auto-suiveur à 4 essieux supporte la partie arrière de la pale à l'aide d'une pince.

Interface universelle pour tous les supports

L'avantage de l'adaptateur Faymonville réside dans le fait que l'interface universelle est conçue pour les supports de transport de tous les fabricants. Chez Ter Linden, les premiers projets se sont déroulés à Rotterdam. Le trio de remorques auto-suiveurs ont transporté des pales d'éoliennes de 82 mètres de long jusque-là. L'Industriepark Maasvlakte 2 est une nouvelle partie du port de Rotterdam. Un parc éolien comprenant un total de 22 éoliennes sera construit en périphérie et produira de l'électricité verte à partir de 2023.

« Grâce à sa course élevée, il est possible de soulever la pale d'éolienne et donc de la faire passer par-dessus les glissières de sécurité. »

***ROLAND TER LINDEN** - directeur de l'entreprise Ter Linden Transport b.v.*

Adaptateur pour les segments de mâts d'éolienne

Dans le cadre du montage d'éoliennes, le transport de segments de mâts n'est pas non plus toujours possible avec des semi-remorques classiques. Des adaptateurs pour mât d'éolienne spéciaux dotés d'une capacité de levage de 100 tonnes permettent de supporter de tels éléments de longueurs et de diamètres très différents. Ces équipements spéciaux sont couplés soit avec un dispositif à rotation libre soit directement entre des véhicules modulaires.

Le dispositif à rotation libre permet de maîtriser les virages les plus complexes et de venir à bout des obstacles. Le (dé)chargement s'effectue sans grue. L'adaptateur pour mât d'éolienne est réglé par commande hydraulique en fonction du diamètre de bride, ce qui garantit une liaison sûre pendant le transport.



Priorité au colosse d'acier

Méga-monopiles chez Steelwind



Cliquez ici pour voir la vidéo de cette mission spectaculaire

La société Steelwind est une référence mondiale dans la fabrication de fondations dites monopiles pour les parcs éoliens. C'est en effet sur le site de Nordenham que sont fabriqués les plus grands éléments de ce type disponibles sur le marché mondial.

Les dimensions de ces éléments sont monumentales : on parle ici d'un diamètre de 9,60 mètres, d'une longueur de 110 mètres et d'un poids de 2 100 tonnes – il s'agit donc incontestablement d'une méga-monopile. Et ces colosses sont fabriqués en série au sein de la société Steelwind.

La société Krebs a pu aujourd'hui conclure un gros contrat sur une durée de plusieurs années avec la société Steelwind. C'est ici qu'entre en jeu le véritable cœur de compétence de la société Krebs Korrosionsschutz : le revêtement de très haute qualité de tubes. Ses spécialistes ont également repris toute la logistique de transport au sein de l'usine. « Peu importe qu'il s'agisse de stocker des plaques d'acier, de déplacer des tronçons de tubes ou même de transporter des fondations monopiles complètes », explique Christian Petschke, l'un des directeurs de la société Krebs, qui gère le projet depuis Hambourg.

« Notre première mission a été de sortir une monopile finie de l'entrepôt extérieur situé derrière la digue. Le travail consistait à charger la monopile, puis à traverser la digue jusqu'au quai de chargement au sein de l'usine, le tout dans le temps imparti par le service d'ordre de la ville de Nordenham. »

Le regard fixé en permanence sur la pente et l'horloge

Le défi de ce parcours est de franchir une pente de trois degrés au niveau de la digue. Et ceci avec un véhicule affichant un poids total considérable de 2 450 tonnes et une longueur de 37 mètres. « Le créneau horaire était critique », explique Steffen Klückmann, conducteur du véhicule SPMT, « parce que nous devions traverser deux voies publiques qui assurent l'approvisionnement par camions de l'industrie voisine. »

72 lignes d'essieux combinées

La société Krebs a ainsi accouplé une combinaison parallèle de trois bogies, en utilisant deux unités Powerpack de 368 kW et une de 202 kW. Deux traverses massives ont été installées sur la combinaison de 72 lignes d'essieux au total. Celles-ci avaient pour objectif de répartir équitablement les charges présentes entre les trois unités SPMT.

De plus, un véhicule de 12 essieux se déplaçait également au sein de l'usine pour transporter les traverses permettant la pose des tubes et des petits tronçons de tubes. À partir de cet instant, il a fallu faire fonctionner cette flotte de véhicules par roulement. Fidèle à la devise de la société Krebs : modernité, flexibilité et innovation – « propelled to the MAX » ... avec Cometto !

« Notre première mission a été de sortir une monopile finie de l'entrepôt extérieur situé derrière la digue. Le travail consistait à charger la monopile, puis à traverser la digue jusqu'au quai de chargement au sein de l'usine, le tout dans le temps imparti par le service d'ordre de la ville de Nordenham. »

***CHRISTIAN PETSCHKE** - directeur de la société Krebs*



Le dispositif de levage de pales le plus puissant du marché

Le groupe Faymonville part à la conquête de nouvelles dimensions dans le transport des pales d'éoliennes avec le développement de sa série de dispositifs de levage de pales. Le BladeMAX1000 est de loin le plus puissant du marché avec un moment de charge de 1 000 tonnes mètre !

Cliquez ici pour voir toutes les images du BladeMAX.



« Les données de divers capteurs sont collectées et envoyées à l'unité de commande centrale qui les traite. Toutes les informations relatives à la sécurité sont surveillées en permanence. »

***ADRIAN ZINGAN** - responsables produits chez Cometto*

Le produit BladeMAX se décline en différentes variantes avec trois niveaux de moment de charge : 650, 800 et 1 000 tonnes mètre. Tous ces véhicules transportent les nouvelles méga-pales d'éoliennes « sur les derniers kilomètres » de façon sûre et efficace même dans des zones boisées ou bâties, dans les passages serrés ou en montagne.

Les pales d'éoliennes restent mobiles

« Monté sur un véhicule automoteur ou entre lignes d'essieux modulaires, le BladeMAX650 et le BladeMAX800 permettent de charger des pales d'éoliennes, de les positionner dans un angle de près de 90°, de les faire pivoter et de les faire tourner à 360° autour de leur propre essieu », explique Adrian Zingan, responsable produits, en énonçant les caractéristiques de ces deux modèles. « Un troisième axe de rotation vertical peut même être intégré (en option) afin d'obtenir un angle d'orientation latéral de 20°. Cette option est fréquemment sélectionnée pour une utilisation dans les zones de haute densité. »

Avec son couple de charge utile de 1 000 tonnes mètre, le BladeMAX1000 est le dispositif de levage de pales le plus puissant du marché ! Adrian Zingan : « cet appareil dispose de deux axes de déplacement qui permettent de soulever les pales d'éoliennes jusqu'à 60° et de les faire tourner de 360°. »

Structure stable et manipulation sûre

Les modèles BladeMAX650, BladeMAX800 et BladeMAX1000 sont dotés d'un système breveté de contrôle de stabilité (SCS), qui garantit une plus grande stabilité dans la manipulation. « Les données de divers capteurs sont collectées et envoyées à l'unité de commande centrale qui les traite. Toutes les informations relatives à la sécurité sont surveillées en permanence. L'opérateur reçoit un signal dès que le système se rapproche des valeurs critiques », précise Adrian Zingan pour expliquer ce procédé. La tolérance est cependant plus grande qu'avec les systèmes connus jusqu'à présent. L'interaction entre les composants électroniques, les systèmes hydrauliques et les dispositifs de visualisation renforce la sécurité au moment du déplacement du centre de gravité lorsque les pales sont déplacées. Le BladeMAX ne nécessite donc pas l'ajout de contrepoids de plusieurs tonnes.

La nouvelle plate-forme en ligne

www.specialtrailers24.com

Find it!

Un grand choix de différents véhicules neufs

Choose it!

Plate-forme à votre disposition 24h/24 et 7j/7

Get it!

Livraison immédiate de véhicules neufs

Le secteur du transport et des convois exceptionnels prend également de plus en plus le chemin du numérique. La nouvelle plate-forme de vente SpecialTrailers24 est une nouveauté absolue dans ce domaine : en tant que « fournisseur complet », elle permet à toute personne intéressée de trouver des véhicules directement disponibles en ligne – de la semi-remorque extra-surbaissée à la semi-remorque « tiroir » et aux véhicules modulaires automoteurs.

Même si SpecialTrailers24 est considéré comme une nouveauté sur le marché, nous disposons de plusieurs dizaines d'années d'expérience dans le domaine des véhicules spéciaux. Grâce à ce savoir-faire, nous connaissons parfaitement les besoins du secteur et sommes donc en mesure de répondre avec fiabilité et rapidité à la demande. Nous proposons à nos clients un large choix de véhicules – un clic et c'est parti ! Sur notre plate-forme de vente, les visiteurs trouvent rapidement et facilement le véhicule dont ils ont besoin dans notre vaste gamme !

www.specialtrailers24.com



Rapide, simple et clair

Le site propose des véhicules des marques renommées MAX Trailer, Faymonville et Cometto ! Chaque véhicule est accompagné de toutes les informations techniques, ainsi que de nombreuses photos et vidéos. Les vues supplémentaires à 360° donnent un aperçu très réaliste. Celles-ci permettent à la personne intéressée de voir tous les détails, virtuellement et de près.

Il est possible de choisir n'importe quel type de véhicule utilisé pour le transport exceptionnel : semi-remorques surbaissées, semi-remorques extra-surbaissées, semi-remorques plateaux, remorques à timon, remorques auto-suiveurs, semi-remorques « tiroir », véhicules modulaires et automoteurs.

Véhicules neufs avec service complet

Même après la vente, bénéficiez des compétences et l'accompagnement de SpecialTrailers24. En effet, pour toutes les tâches de service après-vente, de maintenance et de réparation, il est possible de faire appel à tout moment – si nécessaire – au réseau mondial de services et de partenaires des trois marques du groupe Faymonville.

L'union fait la force

Client américain Allegiance avec transport de réservoirs

Lorsque l'entreprise américaine Allegiance Crane & Equipment doit transporter un réservoir, il faut une imposante longueur de chargement. Mais ce n'est pas tout. En effet, le profil du parcours réserve également d'autres embûches. Un couple de modules Eco1000 de Cometto apporte une solution pour relever ces différents défis.

Pour cette mission, les spécialistes d'Allegiance ont accouplé un Eco1000 à 4 essieux et un Eco1000 à 6 essieux pour former une combinaison « end-to-end ». On obtient ainsi une longueur de chargement suffisante pour soutenir l'élément fragile aux bons endroits. Mais, dans le même temps, la combinaison doit être aussi extrêmement compacte. Et cela n'est possible que grâce à l'intégration des groupes d'entraînement entre les essieux et les modules. Ceci permet en effet de créer une surface de chargement supplémentaire. Le réservoir d'une longueur d'environ 20 mètres (67 ft) peut être ainsi transporté sans problème.

Compact et grande longueur de chargement – c'est ce que permet l'Eco1000

Au départ, le client souhaitait effectuer ce transport avec une combinaison tractée par un tracteur. « Mais après avoir étudié les différents virages, il est vite apparu que le travail ne pouvait être réalisé qu'avec le véhicule polyvalent Eco1000 de Cometto », explique BJ Buchanan, Director of Operational Support chez Allegiance Crane & Equipment. La combinaison est alors reliée à une ligne de données et commandée par un conducteur via une télécommande radio.

Kit Night Light pour une visibilité optimale

Dans ce projet de transport de nuit de deux miles sur la voie publique, les modules Eco1000 automoteurs avaient un autre atout. Joachim Kolb, Sales manager chez Cometto, fait remarquer que « grâce à l'équipement de série de nos véhicules avec le kit Night Light, le conducteur a toujours une vue bien éclairée tout autour du véhicule ».

Un air de vacances



Plus de 1 000 kilomètres séparent Rotterdam de la ville portuaire écossaise d'Aberdeen. Pour parcourir cette longue distance avec un chargement de 4,38 mètres de haut, Jan Kees Boer Transport exploite toutes les possibilités par voie maritime et terrestre. Certains paysages exceptionnels agrémentent parfaitement le voyage.

Dès le départ, il faut toutefois surmonter les premiers obstacles, comme le raconte Jasper de Wit de l'entreprise de transport mandatée Jan Kees Boer. « La cargaison se trouve à l'est des Pays-Bas. Un transport routier en direction du port n'était pas possible en raison de la hauteur. La structure métallique a donc été transportée par bateau jusqu'à Rotterdam. » La première étape s'est déroulée sans encombre. Une grue était mise à disposition pour charger l'élément de 5,51 mètres de long sur la semi-remorque extra-surbaissée extensible 2 essieux MAX510 de MAX Trailer.

Pour une utilisation offshore

L'attelage part ensuite par bateau en direction d'Immingham, dans l'est de l'Angleterre. « De là, nous avons continué par la route le long de la côte en direction de l'Écosse », raconte Jasper de Wit en évoquant l'étape suivante, qui s'est déroulée dans une ambiance particulière. Les falaises et le panorama de la mer à perte de vue créaient un air de vacances. Ils en ont pris plein les yeux en poursuivant leur route vers le lieu de déchargement. Le cadre en acier servira, à l'avenir, de support à une bobine utilisée à bord d'un navire dans le cadre de projets offshore.

www.faymonville.group

FAYMONVILLE GROUP

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

679053 - 10/2022

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