



НООТЕВООМ

НИДЕРЛАНДСКАЯ ФИРМА
НООТЕВООМ ЗНАМЕНИТА СВОИМИ
ПОЛУПРИЦЕПАМИ-ТЯЖЕЛОВОЗАМИ –
ЕСТЬ ТАКИЕ В ЭКСПЛУАТАЦИИ
И У РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Перевозки крупногабаритных и сверхтяжелых грузов – особая сфера в транспортной отрасли, где обычные категории, которыми мыслят большинство занятых в автоперевозках специалистов (тонно-километры, бесперебойность доставок, экономия топлива и шин и т.п.) отходят на третий план. Основная задача здесь – просто довести. Любой ценой. Как угодно медленно, но главное – без человеческих жертв. И не повредить ни сам груз, ни придорожную инфраструктуру. Каждая такая перевозка – это индивидуальный проект. Который прорабатывают, согласовывают в государственных инстанциях, и который с лихвой окупается прибылью грузовладельца либо траншем госбюджетных средств.

Как можно догадаться, обычным автотранспортом крупный и неделимый груз

не довести – он не уместится на платформе, не выдержат и сразу выйдут из строя силовые элементы шасси, взорвутся шины и т.д. Тяжеловоз берущий на борт сотню и более тонн – это всегда много осей и колес, а любое сверхдлинное – метров пятьдесят – транспортное средство имеет сложнейшую систему рулевого управления, порой позволяющую ему двигаться даже боком. Фирм, способных выпускать столь специфичную технику с должным качеством можно пересчитать по пальцам одной руки. Одна из них – нидерландская Nooteboom Trailers B.V. специализирующаяся на многоосных полуприцепах и модульных транспортных средствах грузоподъемностью до тысячи тонн.

В России полуприцепов марки Nooteboom уже немало, да и работы для них хватает. А если бы не периодические скачки курсов

валют, сотрясающие нашу экономику в последние годы, перевозчики бы приобретали технику этого солидного европейского бренда еще чаще. Прежде всего речь идет о тралях для перевозки тяжелой гусеничной спецтехники или, например, негабаритных карьерных погрузчиков с колесами трехметрового диаметра. Российские дилеры компании предлагают низкорамные траля не нескольких семейств. Полуприцепы Pendel-X выгодно отличаются от аналогичных моделей конкурентов увеличенной длиной платформы при сохранении общей длины – благодаря отсутствию в передней части тележки выступающих элементов. Маятниковая гидравлическая подвеска осей отработывает все неровности дороги, не допуская значительной концентрации веса на какой-либо отдельной оси или колесе. Специальные ниши в платформе – под стрелу или рукоять перевозимой машины, либо киль перевозимого судна позволяют избежать недопустимого для ряда маршрутов движения превышения габаритной высоты. Ширина полуприцепов семейства Pendel-X бывает

разной – есть габаритные (2540 мм) модификации, не требующие спецразрешений при порожних рейсах или работе с габаритными грузами, так и разновидности шириной до 2990 мм, позволяющие перевозить практически любую спецтехнику, включая карьерную. Оси для техники Nooteboom поставляют все известные фирмы BPW и SAF, их грузоподъемность при двускатной ошиновке размером 285/70R19.5 нормирована величиной 14 тонн. А всего осей на моделях семейства Pendel-X может быть от двух до одиннадцати, что дает шгрузоподъемность до 134 тонн. Дополнительно – для увеличения грузоподъемности можно приобрести одно- или двухосную подкатную тележку Jeerdolly – ее ставят между тягачом и гусаксом. Не хватило? Тогда ставим еще одну двух- или трехосную тележку – Interdolly, а место для нее уже позади гусака.

В 2015 году компания представила революционное семейство полунизкорамных полуприцепов MANOOVR Multi-PL со сверхнизкой (780 мм) платформой. Другое семейство полунизкорамных полуприцепов OSDS отличаются

моделями с весьма низкой собственной массой. Они уже в стандартной комплектации имеют, как минимум, одну самоустанавливающуюся ось. На трехосных моделях это последняя ось, а на четырехосных таких уже две задние оси. Угол поворота колес – до 20 градусов. Узлы пневмоподвески всех осей – от фирмы WABCO.

Раздвижные полуприцепы Nootboom Super Wing Carrier предназначены для перевозки лопастей ветрогенерато-

ИНФОРМАЦИЯ

Компания Nootboom Trailers B. V. названа по имени основателя – голландского кузнеца Виллема Нотебома, и ведет историю с позапрошлого века. В первые сорок лет своего существования – с 1881 по 1921 годы – это была просто кузница в деревне Кетель близ Роттердама,

а большая часть продукции предназначалась для гужевого транспорта. В 1920-х фирма освоила штучное производство автомобилей, но по-настоящему развернулась в послевоенные 1950-е годы, заняв специфическую нишу низкорамных полуприцепов для перевозки тяжелой спецтехники. Сегодня, почти сто

сорок лет спустя, компания Nootboom Trailers B. V. по-прежнему принадлежит семье Нотебом – потомкам основателя уже в пятом поколении. А разработки ее инженеров внедрены в последние годы (управляемые поворотные оси, ниша в платформе трала, в которую компактно укладывается рукоять перевозимого негаба-

ритино экскаватора, подкатная тележка interdolly и многое другое) поддерживают репутацию марки Nootboom в среде профильных перевозчиков на весьма высоком уровне. Современное производство компании и ее головной офис расположены в Ви-хене (провинция Гелдерланд на востоке Нидерландов).



Кран на низкорамном трале Nootboom не превысит габарит по высоте, а сняв гусеницы, впишемся в 2,55 м по ширине

ров длиной до 70 метров. Как известно, под эгидой Росатома у нас интенсивно развивается ветроэнергетика, и доставка крупногабаритных установок и отдельных их частей с предпрятий-

изготовителей – часть этой государственной программы. О сложности задачи говорят уже сами характеристики такой (причем далеко не самой крупной – в Европе есть гораздо мощнее) установки.

Высота башни – 135 м, диаметр трехлопастного ротора – 100 м, масса гондолы – 17 т, масса 2,5-мегаваттного электрогенератора – 55 тонн. И эту машину надо не просто провезти тысячи километров по дорогам общего пользования, но и потом еще и смонтировать на высоте в 135 метров... А лопасти везут отдельно – по одной штуке на автопоезд. Центр тяжести лопастью на борту получается весьма высок – тем более, что дорожный просвет во время этого наполненного приключениями рейса приходится постоянно из-

менять выдвиганием стоек гидравлической подвески (до 600 мм) и подъемом гусака (до 820 мм), чтобы лопасть не чиркнула средней частью о дорогу или мало-мальски выступающее препятствие, которое автомобиль с нормальной колесной базой проходит с большим запасом по клиренсу. Аналогичный принцип варьирования высоты груза над дорогой с помощью штатных гидравлических механизмов используется и на полуприцепах MegaWindmillTransporter, доставляющих прочие элементы ветрогенераторов к месту монтажа.



Мнение

СЕРГЕЙ НУЖДИН,
генеральный директор
ООО «Современные
Технологии НС», офици-
ального представителя
компании Nootboom
Trailers B. V. в Россий-
ской Федерации.

– Полуприцепы компании Nootboom из Нидерландов известны российским перевозчикам с начала 2000-х годов, когда у предприятий появилась возможность приобретать технику за рубежом. В нашей стране наибольшим спросом пользуются модели грузоподъемностью от 50 до 120 тонн, используемые чаще для доставки на объекты негабаритной спецтехники и тяжелого промышленного оборудования. В последние

годы в России активно развивается ветроэнергетика, появляются предприятия производящие тяжеловесные и крупногабаритные компоненты ветрогенераторов, доставка которых на место монтажа требует применения особых транспортных средств. В производственной программе компании Nootboom Trailers B. V. есть раздвижные полуприцепы с двумя многоосными тележками, позволяющими транспортировать грузы длиной свыше 50 метров по дорогам со значительными перепадами уровней полотна. Мы предлагаем покупателям как новые, так и бывшие в эксплуатации полуприцепы Nootboom, а выбор того или иного

варианта зависит не только от финансовых возможностей предприятия, но и от предполагаемой интенсивности эксплуатации техники. Если речь идет, например, об эпизодической – два-три раза в месяц – переброске с объекта на объект 60-тонного гусеничного крана, то вполне подойдет относительно недорогой бывший в эксплуатации трал с пробегом по Европе. Работа, связанная с регулярной доставкой тяжеловесного и крупногабаритного оборудования (тех же элементов ветрогенераторов) в отдаленные регионы страны быстро окупает и новую технику Nootboom – даже с учетом возросшего в последний год курса евро.

Отдельное направление

нашей деятельности – поставка запасных частей для полуприцепов Nootboom, находящейся в эксплуатации во многих регионах страны – от Смоленска до Сахалина. Несмотря на высокую долговечность узлов и агрегатов европейского производства, за пределами нашей страны российские дороги не проходят бесследно. Ряд деталей например, поворотные круги, гидроцилиндры подъема платформы, быстроразъемные соединения, подшипники скольжения, сайлентблоки подвески шасси, наконец рулевых тяг требует периодических замен. Тем более, что безопасность и абсолютно исправное

состояние техники в сфере перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов имеют первостепенное значение. А наши клиенты – серьезные и достаточно крупные предприятия, никаких «случайных» перевозчиков, вдруг решивших купить многоосный трал, в этом бизнесе нет. Проблем с запасными частями для проведения необходимого или профилактического ремонта у клиентов из Российской Федерации возникать не должно – детали ходовых позиций есть в наличии на нашем складе в Москве. В случае отсутствия деталей на нашем складе, импорт запасных частей с завода Nootboom из Нидерландов в Россию занимает от 2 до 3 недель,

включая транспортную и таможенную оформление.