



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 или даже четвертый 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. Тяжеловоз берущий на борт сотню и более осей и колес, а любое сверхдлинное – метров пятьдесят – транспортное средство имеет слож-

нейшую 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 компания Nooteboom Trailers B. V. специализирующаяся на проектировании и производстве многоосных низкорамных полуприцепов грузоподъемностью от 20 до 200 тонн.

В России и странах СНГ полуприцепов марки Nooteboom уже немало, да и работы для них хватает. Прежде всего, речь идет о низкорамных моделях для перевозки строительной или землеройной техники. Компания предлагает российским перевозчикам полуприцепы нескольких семейств. Низкорамные Nooteboom Pendel-X Euro выгодно отличаются от ана-

логичных моделей конкурентов увеличенной длиной платформы при сохранении общей длины – благодаря отсутствию в передней части тележки выступающих элементов. Маятниковая гидравлическая подвеска осей обрабатывает 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 Euro 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 всем известные фирмы BPW и SAF, запчасти и ремонт к которым доступны во многих уголках нашей страны. Грузоподъемность

осей при двускатной ошиновке колес шинами размером 285/70 R19.5 нормирована величиной 14 тонн. А всего осей на моделях семейства Pendel-X Euro может быть от двух до девяти, что позволяет перевозить грузы грузоподъемность до 150 тонн. Чтобы увеличить грузоподъемность и улучшить распределение нагрузок перевозчики заказывают низкорамные полуприцепы Nooteboom в комбинации с подкатными тележками. Основное назначение одно- или двухосной тележки Jeerdolly (ее ставят между тягачом и гусаксом) – увеличение грузоподъемности передней части полуприцепа и предотвращение перегрузки тягача. Подкатные тележки Interdolly, имеющие до трех осей, отличаются от аналогов компактностью, низким собственным весом, а также уникальной конструкцией соединения, позволяющей легко отцеплять или добавлять этот узел к шасси полуприцепа. В 2015 году компания Nooteboom представила революционное семейство пролунизкорамных полуприцепов MANOOVR Multi-PL со сверхнизкой (780 мм) платформой. Другое се-

мейство полунизкорамных полуприцепов OSDS включает модели с низкой собственной массой. Они уже в стандартной комплектации имеют, как минимум, одну самоустанавливающуюся ось. На трехосных полуприцепах OSDS это последняя ось, а на четырехосных – две задние оси.

Раздвижные полуприцепы Nootboom Super Wing Carrier предназначены для перевозки лопастей ветрогенераторов длиной до

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 Вихене (провинция Гелдерланд на востоке Нидерландов).



Для перевозки лопастей ветрогенераторов длиной до 70 метров разработаны узкоспециализированные полуприцепы

70 метров. Как известно, под эгидой Росатома у нас интенсивно развивается ветроэнергетика, и доставку крупногабаритных установок и отдельных частей с предприятий-

изготовителей заказывают все чаще. 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 автопоезде. Центр тяжести полуприцепа с 50-метровой лопастью на борту получается весьма высок – тем более, что дорожный просвет во время этого наполненного приключениями рейса приходится постоянно

изменять 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 MegaWindmill Transporter, доставляющих прочие элементы ветрогенераторов к месту монтажа.



Мнение

СЕРГЕЙ НУЖДИН,
генеральный директор
ООО «Современные Технологии НС», официальный представитель компании Nootboom Trailers B.V. в Российской 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 150 тонн, используемые чаще для доставки на объекты негабаритной спецтехники и тяжелого промышленного оборудования. В последние годы в России активно раз-

вивается 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, запредельные нагрузки при работе на далеко не идеальных российских дорогах не проходят бесследно. Ряд деталей например, поворотные круги, гидроцилиндры подъема платформы, быстроразъемные соединения, подшипники скольжения, сайлентблоки подвески шасси, концевники рулевых тяг требуют 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, поставка займет от 2 до 3 недель.