

INFORMER

REVISTA ILUSTRATĂ A GRUPULUI FELBERG 2/2015

LIFTING

FAȚADĂ NOUĂ PENTRU „PODUL VECHI”

POWER PRIN TOWER

COLOANĂ GREA DE 382 DE TONE RIDICATĂ CU TOWERLIFT

PLANIFICARE SPAȚIALĂ

TEHNICĂ DE TRANSPORT ȘI DE RIDICARE
PENTRU MODULE DE CONSTRUCȚII



Stimate cititoare, stimați cititori,

ediția de față clarifică - și anul 2015 va fi pentru Felbermayr în mare măsură un an de succes. Acest rezultat se datorează pe de o parte utilizării tehnologiilor inovatoare iar pe de altă parte capacităților colaboratorilor - colaboratorii sunt cei mai importanți pentru succesul unei întreprinderi. Aceștia pun în mișcare dezvoltarea continuă a unei întreprinderi și aduc astfel cele mai importante inovații în casă.

A fi bun la un lucru însă, nu înseamnă automat să ai și succes. Succesul depinde în principal și de condiții de cadru extern, iar pe piață bate vântul. De aceea suntem provocați. Astfel sunt necesare gândirea excesivă a desfășurărilor interne și regândirea structurilor de organizare. Căci succes în viitor va avea numai acela care reușește să

reducă costurile fixe. De aceea management-ul nostru și fiecare colaborator trebuie să regândească operațiunile sale zilnice care au ajuns să fie rutină. Valoarea măsurilor pe termen scurt, mediu și lung pentru reducerea costurilor va crește și va deveni un parametru în creștere pentru succesul economic al întreprinderii. Pentru aceasta este importantă și comunicarea internă. În acest sens se vor începe deja la începutul anului viitor lucrări de construcție pentru extinderea reprezentanței centrale de firmă din Wels. Aceasta va ajuta la facilitarea comunicării mai bune între fiecare unitate a organizației. Pentru aceasta sunt prevăzuți 2.000 de metri pătrați adiționali de spații de birouri. Astfel se planifică și o suprafață de parcare de circa 400 de vehicule. Extinderea atelierelor centrale din Wels pentru cir-

ca 60 de muncitori specializați și învățacei este deja în desfășurare. Astfel a fost adaptată oferta de locuri în raport cu necesitățile pentru „pompieri” în domeniul reparațiilor de vehicule și întreținere și spațiul a fost extins de la aproximativ 8.000 la 9.000 de metri pătrați.

Stimați clienți, colaboratori și furnizori, vă mulțumim pentru încrederea acordată, pentru colaborarea puternică și de calitate și ne bucurăm pentru anul 2016 împreună.

Mulțumim și familiilor colaboratorilor noștri și înțelegerii acestora pentru volumul de muncă adesea consumator de timp. Vă dorim un crăciun fericit, multă fericire și sănătate dar și să aveți un an 2016 de succes


DI Horst Felbermayr


Horst Felbermayr

Cuprins



Pagina 6
Centru de competență nou



Pagina 12/13:
Power prin Tower



03 ANUNȚURI

Actualități din Felbermayr Holding

08 CONSTRUCȚIE

Fațadă nouă pentru „Podul vechi”

14 TRANSPORT

Sistem de navigare TrackNav

16 TEHNICĂ DE RIDICARE

Muncă asiduă pentru teatrul de operare

18 REPREZENTANȚĂ NOUA

Forță concentrată în Sulzemoos

19 CHESTIUNI PERSONALE

Stare de repaus și concurs

10 ÎN IMAGINE

După pregătiri de câteva luni a fost finalizată în octombrie montarea instalației de susținere grea de 2.400 de tone și lungă de 450 de metri al podului „Podul vechi” din Bratislava. Pentru aceasta au fost utilizate prese hidraulice dinspre mal pentru împingerea podului și mai departe un ponton pentru preluarea greutății și pentru scurtarea înălțimii podului.

PIESĂ PUTERNICĂ Bladelifter în acțiune



Componentele au fost mutate cu două macarale mobile la depozitul intermediar aflat la o altitudine de 1.200 de metri peste nivelul mării.



Felbermayr a început în octombrie cu amenajarea a cinci instalații de turbine eoliene în nord-vestul României. Responsabil pentru acest proiect provocator în premieră a fost directorul Peter Stöttinger. Componentele necesare au fost preluate de la malul Mării Negre din Constanța și au fost transportate circa 700 de kilometri până la un loc de depozitare

intermediar aflat la o altitudine de 1.200 de metri. Transporturile ajunse în depozitul intermediar au fost descărcate cu ajutorul a două macarale mobile. Drumul spre locul de construcție aflat la 1.800 de metri altitudine a dus peste un drum forestier amenajat corespunzător pentru transportul componentelor. Conform directorului reprezentanței, Christian Krieger, transportul aripilor de elice lungi de 44,5 metri a fost o provocare mare.

Prin utilizarea așa numitului Bladelifter au putut fi utilizate și acele rute montane cu pante de urcare de până la 16 procent și pante de coborâre de până la 20 de procent. Fără Bladelifter aceasta nu ar fi fost posibilă, remarcă Krieger. Pentru a obține tracțiunea necesară Bladelifter-ul a fost montat pe un vehicul autopropulsat cu opt axuri. În ciuda tuturor măsurilor luate au trebuit calculate aproximativ opt ore pentru fiecare aripă pentru a parcurge ruta lungă de 15 kilometri. Transportul segmentelor de turn grele de 60 de tone a fost efectuat în principal prin intermediul unui vehicul autopropulsat cu 14 axuri. Carcasa mașinării grea de 72 de tone și segmentele de turn mai mici au fost transportate către șantierul alpin prin intermediul unei platforme tip THP cu 10 axuri. Montarea segmentelor de turn a fost efectuată cu ajutorul unui LR1600. Pentru aceasta macaraua a fost echipată cu un braț lung de 105 metri și cu un vârf de balansoar lung de doisprezece metri precum și de 255 tone de încărcătură. La final instalațiile au ajuns la o înălțime de butuc de 105 metri.



CONSTRUCȚIE SUPRATERANĂ Construcție de locuințe cu piese de cărămidă prefabricată

În luna mai Felbermayr construcții la înălțime a început cu construcția unui obiect de locuință în Weißkirchen în Austria superioară. Comanda cuprinde diverse lucrări de construcție arhitecturale precum și lucrări de renovare interioară pentru mai multe părți ale construcției la sol și a instalației exterioare. Cele în total 41 de unități de locuințe sunt împărțite în trei obiecte și dispun de o parcare subterană care se află și ea pe lis-

ta de contracte Felbermayr. Obiectul este realizat prin intermediul „cărămizilor prefabricate tip redbloc”. Pentru pereții de susținere, beci dar și pentru garajul subteran sunt folosiți pereți falși din beton. Tavanele se realizează prin intermediul tavanelor semiprefabricate și a completărilor cu beton la fața locului. Construcțiile de țevă au putut fi finalizate în noiembrie. Predarea locuințelor către proprietari va avea loc în octombrie 2016.



RAPID CA FULGERUL

„Trupa de acțiune rapidă Felbermayr” salvează transport de transformator

Acolo unde Rinul în mod obișnuit are o adâncime a apei de circa trei metri, bara de măsurare a afișat în noiembrie numai un metru. Aceasta a avut efecte asupra unui transport de transformator cu locul de pornire Bad Honnef în Nordrhein-Westfalen. Astfel covertorul de tensiune greu de 295 de tone nu a putut fi mutat conform planului de către întreprinderea contractată inițial către un așa numit ponton de încărcare interioară al întreprinderii con-

curente. În locul acesteia transformatorul a fost mutat de către Felbermayr prin intermediul unui autopropulsat într-o acțiune RoRo (din engl. Roll on, Roll off) în barja de transport 30 și transportat spre portul de mărfuri grele Felbermayr din Krefeld via Rin. Odată ajuns acolo transformatorul a fost preluat cu ajutorul unui LR1750 pentru a fi transportat mai departe. Astfel a fost facilitată livrarea la termen la destinație. Horst 1 a fost utilizat ca vas de împinge-

re. Acest vas de împingere dar și barja de transport 30 și autopropulsatul au fost aduse la locul acțiunii în cel mai scurt timp pentru a nu întârzia transportul transformatorului. Organizarea „trupe de acțiune rapidă” a fost facilitată prin colaborarea întreprinderii fiice a Felbermayr, Haeger & Schmidt International dar și a Reinhold Meister construcții hidrotehnice, colaboratori ai Felbermayr Wels și nu în ultimul rând a Felbermayr Krefeld.



„CENTRALĂ ELECTRICĂ MOBILĂ”

Tehnică de transport și de ridicare pentru un nou tip de turbină.

Componentele de bază pentru noul tip de instalație compactă de supra- și subalimentare au fost turbina în sine cu 120 de tone și țeava de spirare corespunzătoare cu 46 de tone - carcasa mașinării nu mai este necesară la acest tip de centrală electrică. Ambele piese au fost livrate via Dunăre din Germania către Enns în Austria superioară și mutate de către o macara de 500 de tone (LTM1500) direct pe vehiculele de transport de la Felbermayr. Pentru transportul către locul de construcție aflat la

circa un kilometru distanță au fost utilizate un autopropulsat cu 10 axuri și o semimorcă. Odată ajunse acolo, turbina și țeava de aspirare au fost instalate cu ajutorul unei macarale mobile. În final componenta de bază a ajuns să aibă o lungime și o lățime de circa 20, respectiv 5,32 metri și o înălțime de 4,16 metri. Poziționarea acestui colos de oțel în spațiul din beton prevăzut pentru acesta a durat circa o jumătate de zi. La începutul lui octombrie a putut începe operarea de probă a centralei electrice.



BAUTRANS

Piese de cazan transportate din Serbia către Germania

Circa 1.700 de km au trebuit să fie parcurși pe ruta dintre Novi Sad din Serbia și destinația țintă Hamburg din Germania. Ambele convoaie cu 3, respectiv 4 vehicule au fost încărcate cu cazane late de până la 5,85 metri și lungi de până la 10,5 metri. În comparație cu asta tonajele de maxim 25 de tone au fost comparabil mai mici. Deoarece s-a mers în principal pe autostradă în afară de unele măsuri de deviere ale traficului nu au fost necesare alte măsuri speciale de deviere ale traficului în Novi Sad. Convoaiele au fost pe drum câte 4 zile și au fost efectuate în aprilie.

**PERFECT****Macara de încărcare cu performanță maximă**

Măsurători compacte, descărcări ridicate și mobilitate maximă pentru un maxim de putere de ridicare, aceștia sunt parametri pentru o macara de încărcare perfectă. Felbermayr are acum în parcul auto un asemenea instrument, prin PK 200002L SH. Echipat cu opt pompe hidraulice la brațul principal și alte șapte la Fly-Jib, această macara are o rază de acțiune laterală de 45,3 metri. Înălțimea maximă de ridicare este de 49 de metri în cazul razei de balansare nelimitate. La această nouă dezvoltare este impresionantă capacitatea de ridicare maximă de 40 de tone. Astfel aparatul de ridicare completează breșa dintre macarale mobile și cele de încărcare. Macaraua este construită pe un șasiu cu patru axuri cu o lungime totală scurtă și o rază de rotire excelentă.


PROIECTANȚII DE ASFALT
4200 de tone de asfalt
pentru ocolitoare

După 34 de ani „Ocolitoarea Gmunden Nord” lungă de 2,3 kilometri a ajuns la sfârșitul duratei de utilizare tehnice. Acoperirea curentă a fost îndepărtată

prin intermediul frezării pentru a putea începe cu lucrările de asfaltare. În unele locuri mai deteriorate au fost efectuate în completare și frezări de adâncime mai mare. Pentru evitarea locurilor de unire au fost utilizate 3 aparate de finisare pentru amenajarea noului strat de asfalt. Stratul de bitum gros de 3

centimetri a fost realizat conform prevederilor clientului cu granulat de cauciuc și cu acoperire de hidrat de calcar. Suprafața reabilitată de circa 30.000 de metri pătrați corespunde aproximativ cu 4 terenuri de fotbal. La mijlocul lui septembrie lucrările au putut fi încheiate după circa o săptămână de activitate.



Elementele de fațadă cu reducere de căldură integrată aduc până la 16 tone pe cântar.

Centru nou de competență pentru producătorii de vehicule

Compania de construcții la înălțime Felbermayr a obținut contractul de a construi un centru de competență pentru Austria superioară de la producătorii de automobile care aparțin de CNH Industrial, precum Iveco, Case și Magirus. Lucrările cuprind diverse servicii generale pentru întreprinderi. Noua locație a firmei trebuie finalizată la Hörsching până în aprilie.

Odată cu startul sărbătorii de începere a muncii de la începutul lui august, a început un proiect important pentru colaboratorii Felbermayr construcții la înălțime. Au avut timp numai circa opt luni să poată ridica centrul de competență și de service pentru CNH Industrial. „O provocare total sportivă”, adaugă șeful de șantier Gerhard Schelmbauer. Dar cu întreprinderile partenerie potrivite se poate reuși așa ceva. La selectarea întreprinderilor implicate s-a pus multă valoare pe întreprinderi regionale. Astfel de exemplu piesele prefabricate din beton vor fi livrate de către producătorul Oberndorfer din Austria superioară.

Cu piese prefabricate la obiectul industrial în timp record

După încheierea lucrărilor la sol au fost montate circa 50 de coloane cu o înălțime de până la zece metri în pozițiile special amenajate din fundație. Mulți pereți au fost executați cu pereți goi pe dinauntru, iar fațada halei a fost realizată cu elemente Sandwich. Tavanele se realizează prin intermediul tavanelor element și al scândurilor goale pretensionate. Numai prin intermediul utilizării pieselor din beton prefabricat sau semiprefabricat este posibil un timp de construcție așa redus, spune șeful de construcții Schelmbauer.

Această hală de circa 3.000 de metri pătrați conține în total opt gropi de montare cu standuri de verificare a frânelor și are loc pentru zone de depozitare, service și întreținere.

Suprafețele de birouri împărțite pe două etaje, de circa 1.200 de metri pătrați au o fațadă realizată dintr-o construcție de grinzi de sticlă aliniate pentru a facilita cea mai bună utilizare a luminii naturale. Alte spa-



ții ale noii reprezentanțe sunt un spațiu de prezentări mare de 400 de metri pătrați construit din lemn, care este echipat cu pereți despărțitori mobili și astfel poate fi utilizat și ca spații de conferințe.

„Odată cu începutul anului 2016 urmează deja lucrările de expansiune, înainte ca să urmeze în primăvară construcția exterioară și asfaltarea lucrărilor finale”, spune Schelmbauer. La sfârșitul lui aprilie își pot ocupa locul de muncă aproximativ 60 de colaboratori din domeniile vânzări, service și logistică de piese de schimb și astfel să ducă la consolidarea mărcilor Iveco, Magirus Lohr și Case mașinării de construcții în Austria superioară.



În total se construiesc opt gropi de montare

Construit protecție împotriva căderii de pietre pentru centrală pe Inn

Până în 2018 se va construi în zona de graniță dintre Austria și Elveția a treia centrală de pe Inn-ul superior. Construcțiile speciale Felbermayr au fost deja însărcinate cu lucrările de asigurare a stâncilor de peste instalația de protecție din Nauders.

„Înainte de începerea lucrărilor în sine, a fost necesară asigurarea întregii zone în așa măsură, încât lucrările să poată fi desfășurate în pantă”, spune directorul de construcții Markus Winkler. Pentru aceasta au fost îndepărtate manual sau cu ajutorul explozibilelor bucățile de stâncă care nu erau fixe sau erau în pericol de cădere. „Aceasta a fost o sarcină enormă, de circa 6.000 de ore de muncă pentru muncitorii noștri de specialitate instruiți special”, comentează Winkler și explică mai departe faptul că au fost instalați în perete 600 de metri liniari de ancore de siguranță și 5.000 de metri liniari de sfoară de siguranță. Numai după aceea peretele stâncos înalt de circa 600 de metri a fost declarat apt pentru efectuarea de lucrări de implementare a măsurilor de protecție împotriva căderii de pietre.



O pregătire de sfoară este o premisă de bază pentru utilizarea muncitorilor specializați în relieful alpin



Drumul aventuros spre muncă duce peste Inn

Provocare logistică.

Lucrările la propriu au început în vara 2014 și au fost efectuate într-un mod de operare continuu, de șapte zile pe săptămână. Astfel au fost pe perete simultan până la doi-sprezece colaboratori. Dar și aceste lucrări

de asigurare și logistica au fost o mare provocare, raportează Winkler. „Am putut urca panta numai pe jos, de aceea multe unelte și materiale au fost transportate la perete cu elicopterul”. În total au fost aproximativ 400 de tone de materiale de ancorare, de oțel și de asigurare, iar pentru toate materialele care nu au putut fi instalate corespunzător, au trebuit să fie instalate podeste corespunzătoare în terenul înclinat. O sarcină imensă, care a putut fi îndeplinită numai prin utilizarea unui volum ridicat de muncă fizică, cu multă îndemânare și cu enorm de multă gândire de siguranță. „O priză greșită și nu mai există oprire”, explică cu admirație Winkler cu privire la performanța colaboratorilor săi. În total s-au realizat 1.260 de metri liniari de plase de protecție cu o înălțime de șase metri. Pentru aceasta au fost efectuate circa 800 de găuriri și au fost instalați circa 5.000 de metri liniari de ancore. Astfel protecția împotriva căderii de pietre rezistă unei încărcări de sarcină

de 3.000 de kilojouli. „Aceasta corespunde unei stânci de opt tone care cade pe gard cu 90 de kilometri pe oră”, descrie Winkler în mod impresionant. La sfârșitul lui septembrie lucrările de asigurare au fost finalizate în așa măsură, încât au putut fi începute lucrările instalației de protecție de dedesubt. După finalizarea din anul 2018, centrala va alimenta circa 90.000 de cămine cu curent electric ecologic. ■



Utilizarea elicopterului pentru transportul de materiale



Fațadă nouă pentru „podul vechi”

Deja din octombrie 2014 a început Felbermayr construcții hidrotehnice cu lucrările de reamenajare ale podului vechi de 124 de ani de peste Dunăre din Bratislava. Lucrările trebuie finalizate până la sfârșitul lui 2015. Până atunci stâlpii podului lung de 450 de metri vor fi reduși pentru navigabilitate mai bună, iar în completarea benzilor de pietoni și biciclete vor mai fi adăugate și două benzi de tramvai.

Felbermayr construcții hidrotehnice a efectuat lucrări de dragaj, de săpături subacvatice și de frezare pentru modernizarea a „Stary Most”, ceea ce se poate traduce cu „pod vechi”. Au fost necesare calități de inginerie hidrotehnică pentru tragerea și baterea grinzilor de susținere dar și la urmă pentru transportarea construcției noi de pod. Numai câteva din coloanele de susținere ale podului care a fost construit sub domnia împăratului Franz Iosif I mai există în original, deoarece structura podului de oțel a fost detonată în timpul celui de al doilea război mondial, din motive de securitate.

Navigabilitate mai bună

„Pe parcursul desfășurării lucrărilor de reabilitare am demontat împreună șapte stâlpi”, explică directorul regional Felbermayr Hans Wolfsteiner la începutul lucrărilor. Unul dintre acești stâlpi ai podului a fost re poziționat în alt loc în albia fluviului. Astfel cele două căi inițiale de acces navigabile de circa 80 de metri lățime fiecare au fost lărgite, respectiv îngustate într-una de 120 de metri. Învelirea acestor stâlpi restaurați ai podului a fost efectuată în anul 1891 din blocuri de granit prelucrate cu măiestrie. Blocurile de granit au o greutate de circa

1.400 de kilograme. Pentru a putea refolosi aceste pietre, acestea au fost demontate cu grijă bucată cu bucată cu ajutorul unor excavatoare hidrotehnice, numerotate și apoi depuse pe partea cealaltă a malului până la re folosirea lor. Pentru aceste lucrări de importanță istorică au intrat în acțiune vaporul cu motor Grafenau, excavatorul pe picioare Ludwigar și un alt șlep cu două coloane de ancorare. Fundațiile din fier-beton ale celor doi stâlpi de pod recon diționați au fost întrerupte până la un metru sub albia fluviului, iar la sfârșit groapa de construcție a fost astupată cu pietriș. „Pentru construcția noului stâlp al podului



Podul vechi are o lungime de 450 de metri și se află în locu fostului pod Franz-Iosif. Acesta a fost inaugurat oficial în 1891 de către împăratul Franz Iosif I. în persoană. De acolo vine și denumirea de „podul vechi”, sau în slovacă „Stary Most”.

a fost amenajat un perete de puț”, spune Wolfsteiner. Astfel apa din înăuntrul puțului a fost pompată afară și după aceea s-a amenajat o rută de acces între mal și zona de lucru. După aceea au putut fi începute lucrările la noul stâlp din fier-beton.

1.200 de tone de construcție de oțel

În august 2015 a început marea finală cu introducerea primului stâlp dintre cele în total trei elemente ale podului. Înstalația de susținere a podului a fost prefabricată parțial în Cehia, apoi transportată la locul construcției și finalizată la fața locului. Aceste componente, cu o greutate de 1.200 de tone au fost împinse hidrotehnic dinpre mal în direcția Dunăre, de acolo au fost susținute de un ponton, și montate cu ajutorul vinciurilor și a ancorelor. Pentru facilitarea poziționării orizontale corecte pontonul a fost scurtat corespunzător. Ajustarea de finețe a fost realizată prin intermediul turnurilor hidrotehnice reglabile de gabarit ridicat. Ultima parte a construcției de oțel a fost instalată încă în octombrie. „Ulterior urmează îmbrăcarea noului stâlp cu pietrele de granit enumerate mai devreme, tragerea pereților de puț, dar și dragarea pentru crearea albiei corecte”, numește Wolfsteiner lucrările de încheiere. Podul va fi redeschis chiar la sfârșitul acestui an. ■



Pontonul pentru introducerea instalației de susținere a podului a fost poziționat prin intermediul funiilor de lavalieră.





După pregătiri de câteva luni a fost finalizată în octombrie montarea instalației de susținere grea de 2.400 de tone și lungă de 450 de metri al podului „Podul vechi” din Bratislava. Pentru aceasta au fost utilizate prese hidraulice dinspre mal pentru împingerea podului și mai departe un ponton pentru preluarea greutății și pentru scurtarea înălțimii podului.

Îmbrăcarea stâlpilor podului se face cu blocurile de granit din timpul împăratului Franz Iosif I.. Pentru a putea fi montate înapoi în același loc, aceștea au fost numerotate înainte de demontare.

Towerlift în acțiune pentru coloană OMV

La mijlocul lui iunie coloana grea de 382 tone a ajuns în portul Alberner din Viena. Locul de destinație al colosului în lungime de 24 de metri este rafinăria OMV din Viena/Schwechat. Deja transportul acolo a fost o provocare penru colaboratorii Felbermayr tehnică de transport și de ridicare. Astfel de exemplu a trebuit construită o rută de acces de ajutor pe autostradă și a trebuit întărit un pod cu prese hidraulice. Dar până la montarea pe fundație a recipientului pentru instalația de desulfare au mai apărut și alte obstacole. La sfârșit Sarcina a fost îndeplinită cu succes la sfârșitul lunii iunie.

Ceea ce facem aici nu este ceva de zi cu zi", inițiază discuția Günther Wimmer de la Felbermayr tehnică de transport și de ridicare. S-au adunat circa cinci terabyte de material de date în cei mai mult de 2,5 ani de faze de pregătire. Dar după ce coloana a ajuns pe suprafața de transbordare a Felbermayr din portul Alberner și toți așteptau ridicarea de pe vapor pe platforma joasă, totul a fost gândit până la capăt. Cel puțin în teorie, căci

dacă va funcționa totul conform planificării cu studii de detaliu pe computer, va reieși abia mai târziu.

Premieră în portul Alberner

Au fost necesare mai mult de 40 de transporturi de camioane pentru a transporta LR1600-le în portul Alberner. La o greutate de operare de circa 780 de tone, aparatul hightech ajunge la o greutate de sarcină

de 600 de tone. Aceasta corespunde aproximativ greutateii a 500 de automobile de clasă mijlocie. „La descărcarea coloanei grele de 382 de tone brațul principal lung de 42 de metri a ajuns la o descărcare de 16 metri”, explică Wimmer. După aceea s-a mișcat înapoi șase metri cu greutatea în aer și s-a înclinat cu circa 65 de grade spre stânga, pentru a putea poziționa încărcătura pe platforma joasă de transport. Aceasta s-a petrecut aproape cu încetinitor. Pentru o distribuție a greutateii cât mai eficientă, o suprafață de conducere de 180 de metri pătrați a fost acoperită cu lemne de bongossi. Astfel masa a fost distribuită ideal, iar greutatea macaralei și a coloanei a fost distribuită în mod optim în sol. După circa o oră ridicarea a fost încheiată și încărcătura a fost poziționată pe o platformă joasă de transport cu 18 axuri. Acum s-a putut începe cu asigurarea încărcăturii pentru transportul care urmează.

Tehnica întrece statica podului

În seara din 20 iunie a început. 1.300 de cai putere torceau liniștit în relantiu. Totul era pregătit pentru a doua etapă. „Aceasta a dus de la locul de transbordare și depozitare din portul Alberner până la terenul întreprinderii rafinăriei OMV. Ca și mașinării de împingere și tragere au fost utilizate două Mercedes Actros cu tracțiune pe trei axuri. „Pentru a obține tracțiunea necesară, mașinile au fost umplute cu balast de câte 35 de tone”, explică Wimmer. Împreună cu platforma joasă de transport și cu coloana s-a ajuns la o greutate de transport totală de circa 570 de tone. După circa o oră de



Pentru montarea coloanei sub podurile joase de țevi a fost utilizată o instalație de ridicare pe șine

conducere și circa doi kilometri parcurși s-a ajuns la podul Schwechat. Conform lui Wimmer au trebuit luate niște măsuri speciale, deoarece capacitatea podului nu era suficientă pentru necesitățile transportului. „Pentru aceasta a fost creată contrapresiune prin intermediul unei construcții speciale de oțel de sub pod. Contrapresiunea a fost adaptată în mod continuu sarcinii actuale prin intermediul unor senzori de specialitate care astfel au ajuns între 50 și 200 de bari. Pentru a putea documenta eventualele deteriorări ale podului, acesta a fost supravegheat adițional în timpul transportului cu un așa numit Bridge Monitoring System.”

Această tehnologie facilitează monitorizarea deteriorării podurilor pe baza comportamentului de curbare. Astfel pot fi comparate starea de după trecere cu cea de dinainte de trecere. Alte puncte cheie de pe drumul către OMV au fost trecerea prin localitatea Mannswörth și întrarea pe A4. Mașinile parcate pe marginea străzilor pot crea mari probleme pentru transporturile agabaritice, iar pentru a evita asta, au fost împărțite flyere încă de dinainte. Conform lui Wimmer populația locală este întodeauna foarte înțeleghătoare și se ține de indicațiile de parcare și de oprire. La aproximativ ora unu noaptea transportul agabaritic s-a urcat pe A4 printr-o intrare de serviciu, a



Coloana grea de 382 de tone a fost transportată pe un transportor cu platformă joasă cu 18 axuri.

trecut prin ea și după circa un kilometru a mers pe sensul opus în direcția podului Danubia. Acolo transportul agabaritic de 52 de metri a părăsit autostrada și a ajuns pe la ora două dimineața terenul OMV-ului.

Putere cu Towerlift

Condițiile statice insuficiente și un pod de țevă au îngreunat munca echipei de transport de 38 de membrii. Astfel nu s-a putut trece pe sub un pod de țevă imediat după

intrare. „Pentru a putea trece totuși pe dedesubt cu un transport înalt de șapte metri, a fost instalat un sistem de împingere de către departamentul nostru de montări grele. Prin aceasta a fost posibilă descărcarea coloanei de pe platforma joasă și împingerea ei pe dedesubtul podului de țevi”, explică Wimmer. Pe cealaltă parte colosul de oțel a fost încărcat e un transportor de 16 axuri și a fost dus astfel către destinație. Pe baza condițiilor de sol și de loc nu a fost posibilă ridicarea prin intermediul macarelei, și astfel s-a ajuns la marele final printr-o instalație de basculare. „Pentru aceasta ne-au ajutat colegii de la Krefelder montări grele”, spune Wimmer. Deoarece pentru ridicarea coloanei prin intermediul basculării a fost necesar un Towelift înalt de 36 de metri. Pentru aceasta au fost instalate printr-o acțiune circa 160 de tone de oțel. Pentru poziționarea finală a fundației a fost montată instalația de basculare la capătul recipientului. La capătul superior au fost montate tresele Towerlift-ului. Prin intermediul vinciului au fost trase în sus tresele iar SPMT-ul a urmat în continuu îndeaproape, în timp ce recipientul a putut fi tras pe verticală de către instalația de basculare. „Acest proces a durat circa cinci ore”, constată Wimmer. Acum a urmat demontarea instalației de basculare de la SPMT și coloana a fost ridicată în sus. A mai durat circa cinci ore până când acest reactor a putut fi transportat în lateral circa opt metri și rotit 36 de grade prin intermediul Towerlift-ului poziționat pe șine și a putut fi poziționat pe fundație. Astfel a fost efectuat cu succes finalul provocator din punct de vedere tehnic. Mai departe colosul de oțel hightech va fi conectat la instalația de desulfare a rafinării OMV-ului, pentru a înlocui un recipient din anii 80. ■



Prin intermediul unui Towerlift înalt de 36 de metri și cu o instalație de sol împotriva răsturnării a fost ridicat un colos de oțel și apoi poziționat pe fundație.

TrackNav – Soluție de experți în domeniul managementului parcului auto

Efficient, transparent și reducător de costuri – aceste trei caracteristici desemnează TrackNav, sistemul de management al parcului auto al firmei merane Comtec și conving întreprinderi renumite de transport, precum Felbermayr.

Domnule Füreder, dumneavoastră sunteți manager la Felbermayr și folosiți zilnic TrackNav-ul. Prin ce vedeți avantajele acestui sistem?

Utilizăm TrackNav deja de mulți ani în ramurile întreprinderii Felbermayr construcții și Felbermayr servicii de gestionare ale deșeurilor și suntem impresionați ca și înainte de funcționalitățile pe care ni le oferă sistemul. În primul rând localizarea în timp real a camioanelor, administrarea centrală a sarcinilor, înregistrarea rapidă a timpilor de lucru și punctul de acces cu programul nostru de dispoziție Erdprofi ne ușurează foarte mult desfășurarea sarcinilor și au un efect pozitiv asupra managementului nostru de timp.

Prin TrackNav este ușurată substanțial și comunicarea cu șoferii dumneavoastră, nu este așa?

Exact. Putem stabili contactul cu șoferii noștri în orice moment din zi sau noapte și anume complet fără întrerupere, deoarece TrackNav funcționează printre altele și ca software de comunicare. Aceasta este un avantaj mai ales atunci când trebuie transmise informații importante sau atunci când trebuie atrasă atenția asupra timpilor de conducere sau de pauză. Partea plăcută al acestui sistem de comunicare este faptul că este disponibil în mai multe limbi și astfel putem trece cu ușurință peste barierele lingvistice.

Aveți de gând să utilizați TrackNav în viitor și în alte branșe ale întreprinderii Felbermayr, având în vedere numeroasele avantaje și funcții?

Responsabilii domeniului de transporturi grele au studiat de curând cu atenție TrackNav, pe baza numeroaselor argumente care vorbesc cu privire la utilizarea sistemului, dar și pe baza bunei colaborări cu Comtec



Utilizarea sistemelor de navigație economisește timp și costuri.

în domeniile de construcții și de servicii de gestionare a deșeurilor. Comtec se ocupă în prezent cu echiparea întregii flote ale Felbermayr transporturi grele cu TrackNav, începând cu reprezentanțele din Wels, Lauterach și Ungaria, deoarece Comtec ne-a asigurat contractual că va analiza cerințele specifice ale Felbermayr transporturi grele și că va adapta sistemul de management al parcului auto la cerințele noastre specifice.

Au putut să convingă astfel cei de la Comtec pe colaboratorii dumneavoastră din domeniul transporturilor grele cu privire la calitatea sistemului?

Definitiv. Deoarece TrackNav ne ajută să lucrăm într-un mod mai transparent, mai favorabil din punct de vedere financiar și mai eficient. Știm întodeauna exact unde se găsesc pe moment camioanele noastre, putem urmări exact desfășurarea fiecărui transport, putem obține informații prin raporturile de zi ale șoferilor cu privire la timpul de lucru efectuat și putem să

verificăm timpii de conducere de la distanță în timp real prin tahometrul digital. Toate acestea ne facilitează posibilitatea de a ne coordona sarcinile mai bine și astfel avem posibilitatea de a transmite șoferilor sarcini noi, care apar imediat pe display-ul vehiculului lor.

Având în vedere experiența dumneavoastră, ați recomanda TrackNav mai departe și altor întreprinderi de transport?

În orice caz. Indiferent câte vehicule conține un parc auto, dacă 30 sau 500 - TrackNav garantează o privire de ansamblu curpinzătoare asupra tuturor vehiculelor și ușurează astfel munca atât a managerilor cât și a șoferilor. În afară de asta, apreciem mult serviciile celor de la Comtec. Toți colaboratorii răspund întodeauna competent la întrebări, și sunt deschiși față de provocări și sugestii de optimizare. Ca și client te simți servit și înțeles - ceea ce este foarte important pentru noi. ■

Comtec. More than just vehicle tracking.
Knowing who drives what, where, when and how.

Your **trust** inspires us –



thank you!

comtec[®]
Italia GmbH

comtec[®] Italia

Via Luis Zuegg 40

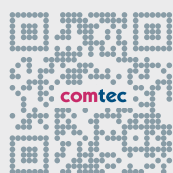
I-39012 Merano

Tel. +39 0473 490 500

Fax +39 0473 490 501

office@comtec.info

www.comtec.info



Pentru ridicarea modulelor grele de până la 38,5 de tone a fost utilizat un LTM1750 al producătorului Liebherr. Pentru a putea manevra greutatea până la 49 de metri, macaraua a fost echipată cu 204 tone de balast, un telescop lung de 56 de metri și un braț lung de 42 de metri.



Lucrare grea pentru aripa de operare

Cele mai vechi obiecte ale spitalului Wilhelminen din Viena datează din anul 1988. De aceea trebuie construite din nou până în anul 2024. Întregi camere de operații și zone de laborator vor ocupa locul din modulele de spațiu de înaltă valoare de la Cadolto în timpul construcției care va dura circa zece ani. Know-how-ul pentru tehnica de ridicare și de transport pentru aceste 210 module de spațiu a venit din partea Felbermayr.

Transportul a 210 module de camere pentru spitalul Wilhelminen din Viena a durat din luna Martie și până în luna August. Punctul de pornire pentru modulele cu dimensiunile de 18,5 metri în lungime, 5,9 metri în lățime și 4 metri în înălțime a fost fabrica specialistului în spitale la cheie, Cadolto din Cadolzburg (D). „Transportul modulelor în greutate de până la 38,5 tone fiecare s-a efectuat cu ajutorul a doisprezece combinații de vehicule în total. Astfel au intrat în acțiune mașini de transport agabaritic cu 4 axe cu diferite configurații ale remorcilor cu platformă joasă”, explică șeful de proiect Roland Füreder și Daniel Haukwitz de la departamentul de transport Felbermayr din Wels, care au planificat și executat contractul împreună cu colegii de la reprezentanțele din Nürnberg și Lanzendorf.

De la Cadolzburg la Viena

Dar din cauza spațiului foarte limitat din locația spitalului Wilhelminen, nu au putut fi transportate de către producătorul din Cadolzburg-ul bavarez direct către Viena toate

modulele. „Just in time se numea provocarea cea mare”, spune Füreder și explică faptul, că 81 din totalul de 210 module de spațiu au fost depozitate temporar în depozitul de mărfuri grele Felbermayr din Linz și după aceea au fost transportate la cerere către Viena. Pe baza unor hotărâri regionale, accesul către spitalul Wilhelminen a fost posibil numai în intervalul orar dintre miezul nopții și ora cinci dimineața. „De aceea faceam o pauză în Suben cu transporturile directe”, zice Füreder și argumentează astfel durata transportului de circa opt până la nouă ore, pentru cei aproximativ 500 de kilometri de la Cadolzburg la Viena.

Macara de 700 de tone

Astfel accesul către șantierul de construcții a devenit o muncă la milimetru. Pentru aceasta a fost nevoie, ca garniturile de transport lungi de până la 36 de metri și late de șase metri, să fie transportate cu spatele, pe o distanță de 800 de metri, printre obiectele spitalului. „Aceasta a trebuit să se efectueze sub presiune de timp ridicată și respectând dispozitivele de sigu-



81 din totalul de 210 module de spațiu au fost depozitate în portul de mărfuri grele Felbermayr din Linz între timp și au fost transportate „just in time” la locul de construcție..



Pentru transportul modulelor de spațiu au fost necesare utilizarea a doisprezece garnituri de transport.

ranță critice ale operării spitalului” observă Füreder. Pentru ridicarea modulelor a intrat în acțiune o macara mobilă cu capacitatea de ridicare de 750 de tone. Echipată cu 204 tone de balast, un telescop de 56 de metri și un braț de 42 de metri lungime, macara a efectuat ridicări de până la 49 de metri. Datorită brațului montat pe telescop, au putut fi învinse și canturi de deranjament de 20 de metri. Pentru susținere a mai fost utilizată și o macara de 300 de tone. Unul dintre module a fost apoi mutat și prin intermediul utilizării simultane a ambelor macarale. Încă din toamnă s-a început cu lucrările de interior și cu instalarea tehnicii de interior și medicale. Darea în folosință a noii zone de operare va avea loc în 2016. ■



Construirea noului sediu Felbermayr, mare de trei hectare, se bazează pe o inițiativă a directorului Felbermayr Wolfgang Schellerer și a șefului de reprezentanță a Wimmer transporturi de mașinării, Holger Stegman.

Forță concentrată - Felbermayr construiește o nouă reprezentanță în Sulzemoos

Întreprinderea de transport activă internațional, tehnică de ridicare și de construcții Felbermayr își concentrează activitățile întreprinderilor sale fiice, Wimmer transporturi de mașinării și Hagn-tehnică de mediu, în Sulzemoos/districtul Dachau. Ceremonia de începere pentru obiectul de industrie de circa 7.000 de metri pătrați a avut loc în data de 29 octombrie. Începând cu sfârșitul lui Mai 2016 în noua locație vor începe munca aproximativ 130 de colaboratori.



Puternic și la ceremonia de începere (v. l.): Josef Kreuzer (lider extern de proiect), Michael Altschäffl (conducere reprezentanță Hagn tehnică de mediu), Primarul Gerhard Hainzinger, șef senior Horst Felbermayr, șef adjunct Horst Felbermayr, 2. Primarul Johannes Kneidl, Holger Stegmann (conducere reprezentanță Wimmer transporturi mașinării), 3. Primarul Paul Schmid și șefa autorității de construcții Csilla Keller-Theuermann.

„Ne bucurăm împreună cu comunitatea Sulzemoos că putem realiza acest proiect”, spune directorul DI Horst Felbermayr al întreprinderii de familie cu același nume cu sediul în Wels din Austria superioară, și comentează mai departe: „Pe de o parte locația strategică buna, care se afla la circa 30 km nord-vest de München, a facilitat ca, comunitatea Sulzemoos să fie prima opți-

une, pe de altă parte și buna colaborare cu primarul și cu reprezentanții comunității”. Terenul obținut este de circa 2,8 hectare și se află în zona industrială cu acces direct la A8. Până în luna Mai se va realiza prima etapă de construcție, constituită dintr-o clădire de birouri cu două etaje de circa 1.000 de metri pătrați, dar și un depozit cu atelier anexat cu 4.500 și respectiv 1.600 de metri

pătrați. Dar și o macara de hale de 100 de tone și o benzinărie cu bandă de spălare pentru automobilele firmei fac parte din infrastructura noului sediu Felbermayr.

Sinergii în noua locație.

Obiectul va fi utilizat de către întreprinderile fiice în expansiune puternică ale Felbermayr, Wimmer transporturi de mașinării și Hagn tehnică de mediu. Prin sinergia celor două întreprinderi, atât întreprinderea specializată pe transporturi speciale și pe montarea instalațiilor industriale cu grad înalt de complexitate Wimmer, cât și întreprinderea specializată pe construcții hidrotehnice și construcții de depozitare Hagn, a rezultat ca de exemplu utilizarea comună a benzinăriei și a infrastructurii de birouri. Pentru directorul Hagn-tehnică de mediu Michael Altschäffl este posibilă o colaborare operativă prin intensificarea punctelor de contact a ambelor întreprinderi. Holger Stegmann de la Wimmer se bucură cu privire la extinderea portofoliului de servicii, pentru că nu în ultimul rând datorită noului domeniu comercial de închirieri de macarale, noul spațiu devine absolut necesar.



De la st. la dr.: Horst Felbermayr (Felbermayr Holding), Gerhard Hunger (Bilfinger tehnică de unelte), Raimund Baumschlager (multiplu campion național de raliuri), Christian Nimmervoll (Bilfinger tehnică de unelte)

PARTENERIAT

Bilfinger tehnică de unelte sărbătorește împreună cu Felbermayr

Aproximativ 2.000 de clienți, colaboratori și prieteni ai casei au venit să ne fie alături de noi cu ocazia aranjamentului de informație și distracție. Cu ocazia evenimentului de la mijlocul lui septembrie a avut loc deschiderea noii hale de întreținere dar și existența de 20 de ani a furnizorului industrial cu activitate internațională în domeniul închirierii de unelte.

De tot atât timp durează și parteneriatul de succes cu Felbermayr. Highlight-urile emoționale ale zilei au fost plimbările cu platforma înaltă de 103 metri de la Felbermayr și săriturile Bungee de pe macaraua Felbermayr.

Horst Felbermayr de la Felbermayr Holding s-a impus împotriva multiplului camion na-

țional de raliuri Raimund Baumschlager în cursa de Go-Kart-uri. Felbermayr a oferit ca o a doua șansă o revanșă pe circuitul A1. Ambii directori de la Bilfinger tehnică de unelte Gerhard Hunger și Christian Nimmervoll au acceptat toate acestea cu umor: „Astăzi suntem gazde, nu piloți, astfel au prioritate oaspeții.”

ANIVERSĂRI

MULTE MULȚUMIRI COLABORATORILOR VECHI

10 ANI Ina Fenzlein – H&S International, Sasha Geithner – H&S International, Boutahiri Abdelghani – H&S International, Irfan Unutkan – H&S International, Daniel van Wiltenburg – H&S Container Line, **15 ANI** Viktor Haderer – transporturi grele Wels, Alexander Schellerer – transporturi grele Wels, Josef Kreuzmayr – atelier Wels, Martin Bogner – construcții de adâncime Wels, Harald Gruber – construcții de adâncime Wels, Helmut Thöne – proiect Wels, Günter Hapt – transporturi grele Wels, Erich Petzl – transporturi grele Wels, Gerhart Stadler – transporturi grele Wels, Ursula Huna- administrație Lanzendorf, Reinhard Leikam – Bau West Salzburg, Roland Müller – Bau West Salzburg, Mehmet Onur – Bau West Salzburg, Johann Blumhagel – transbordare port Linz, Karl-Heinz Berghuber – macara Linz, Friedrich Torsten – construcții administrare deșeurii HAGN tehnică de mediu, Markus Müller – Wimmer transporturi de mașinărie, Andreas Blechinger – Wimmer transporturi de mașinărie, Boris Albl – Felbermayr Nürnberg, Pavelka Lubomír – Felbermayr Cehia, Machuta Pavel – Felbermayr

Cehia, Péter Domokos – BauTrans Ungaria, Szél Sándor – BauTrans Ungaria, Tóth Gábor – BauTrans Ungaria, Daniel Eisschiel – Sareno, Markus Deutschbauer – Sareno, Sandra Mitgutsch – Sareno, Mark Messar – Felbermayr Krefeld, Zbigniew Kalemba – Felbermayr Krefeld, Giuseppe Bongiovanni – Felbermayr Krefeld, Alessandro Stradiotto – Felbermayr Vendig, **20 DE ANI** Manfred Unterberger – transbordare port Linz, Heike Hörtenhuemer – transporturi grele Wels, Thomas Pamminger – transporturi grele Wels, Ilija Gavran – construcții de adâncime Wels, Mehmed Komic – construcții de adâncime Wels, Gerhard Ringer – construcții de adâncime Wels, Robert Schauer – construcții de sol Wels, Josef Teubl – proiect Wels, Johann Trink – mărfuri vrac Wels, Robert Stieger – mărfuri vrac Wels, Gerhard Uitz – transport Lanzendorf, Ljubisa Dimitrijevic – macara Lanzendorf, Milan Nikolic – România, Alois Dengg – macara Graz, Gottfried Maurer – Bühne Graz, Peter Sattler – macara Klagenfurt, Günther Teuber – HAGN tehnică de mediu, Andreas Förster – Wimmer transporturi de mașinărie, Robin Me-

ier – Wimmer transporturi de mașinărie, André Hoffmann – H&S Container Line, Ferenc Szabó – BauTrans Ungaria, Jutta Kronschnabl – RM construcții hidrotehnice, Christoph Nigl – Sareno, Johannes Gabriel – Sareno **25 DE ANI** Andreas Hüttmayr – construcții de adâncime Wels, Bernhard Radler – construcții de adâncime Wels, Hubert Feitzlmayr – construcții de sol Wels, Dietmar Mörigsbauer – transporturi grele Wels, Andreas Hintringer – transporturi grele Wels, Franz Winkler – transporturi grele Wels, Friedrich Tempelmayr – mărfuri vrac Wels, Franz Jungwirth – mărfuri vrac Wels, Norbert Zehe – HAGN tehnică de mediu, Angelika Wiebus – H&S International, Alaca Kadir – H&S International, Sigrun Follmann – H&S International, **30 DE ANI** Karin Jäger – construcții de adâncime Wels, Dirk Schmitt – H&S International, Reinhold Bredl – RM construcții hidrotehnice **35 DE ANI** Michael Mayrhofer – macara Linz, Luka Rogic – macara Linz, Gabriele Schüller – H&S International, Max Ertl – RM construcții hidrotehnice **40 DE ANI** Josef Langeder – Transporturi grele Wels

ÎNTREBARE DE PREMIU: CITIȚI ȘI CĂȘTIGAȚI

Întrebare de premiu: „Pentru ce anume a fost utilizat în luna iunie un Towerlift?”

Răspunsul îl găsiți în această revistă. Dintre răspunsurile corecte vom trage la sorți 15 premii.

Informații detaliate despre subiect găsiți la

www.felbermayr.cc/informer –

dați click și intrați! Vă rugăm ca să ne trimiteți răspunsul corect prin **Fax +43 7242 695-144** sau E-Mail **informer@felbermayr.cc**.

Ultima zi de expediere este **31 martie 2016**. Este exclusă calea judiciară.



Premiul 1.
Ein LTM 1500-8.1 la scara 1:50.

Proprietar media și editor: Felbermayr Holding GmbH · Machstraße 7 · A-4600 Wels · Tel.: +43 7242 695-0 · www.felbermayr.cc · E-Mail: office@felbermayr.cc · **Responsabil pentru conținut:** Horst Felbermayr · **Redacție și concept:** Markus Lackner · **Layout:** Markus Weickinger · **Abonament gratis:** Încă nu primiți »INFORMER«ul. Dar doriți ca să-l primiți complet gratis acasă de două ori pe an sau doriți ca să-l comandați pentru altcineva, atunci vizitați-ne la: www.felbermayr.cc/informer

Toate enunțurile din acest document trebuie înțelese ca fiind neutre din punct de vedere al sexului din motive de simplificare a limbajului.



1.000t
PAYLOAD
POWERED BY
LIEBHERR