



Нам **5** лет

Сентябрь/Октябрь 2015

**HEAVY  
LIFT**

**RU**

# Два Ил-76 везут в Таганрог

Компания ООО «СВ Транс» завершила выполнение проекта перевозки негабаритных грузов – частей самолетов ИЛ-76 из Узбекистана в Россию на «ТАНТК им. Бериева».

Проект осуществляется с начала октября 2014 года и заключался в перевозке с территории «Ташкентский механический завод» (Узбекистан) на ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева» (ТАНТК) планеров двух недостроенных транспортных самолетов Ил-76ТД. В Таганроге самолетные корпуса доработают, установят израильские радары и в качестве самолетов дальнего радиолокационного наблюдения передадут ВВС Индии. Следует особо указать, что в случае окончательной достройки на ТАНТК самолеты станут последними «старыми» машинами Ил-76 и послед-



ними Ил-76 ташкентской постройки.

Доставка обеих недостроенных планеров (серийные номера 94-05 и 94-09) осуществлялась автопоездом, включающим 14 автомобилей-трейлеров, два из которых везут непосредственно собранные фюзеляжи. 23 октября колонна автопоезда выехала из Ташкента и через территорию Узбекистана

и Казахстана направилась на побережье Каспийского моря.

За три недели колонна преодолела путь 1700 км по Узбекистану и 700 км по части Казахстана до причала «Аташ» в г. Баутино республики Казахстан. Особенность перевозки заключалась не только в больших размерах фюзеляжей самолетов. Приходилось учитывать

географический рельеф местности, который накладывал свой отпечаток на выполнение транспортировки частей самолетов ИЛ-76 по просторам Средней Азии.

Перед выполнением перевозки негабаритных грузов по воде специалисты компании «СВ Транс» рассчитали, оформили и согласовали проект перевозки негабаритных гру-



зов водным транспортом, оформили спец. документы, согласно требованиям морского регистра судоходства, зафрахтовали барже-буксирный состав, подготовили и согласовали ППРк для перегрузки частей самолетов крановой техникой в порту. Проект перевозки тяжеловесных негабаритных грузов – это всегда сложная и в то же время решаемая задача, предстояло проложить и преодолеть маршрут по трем странам – Узбекистану, Казахстану и России. Только на планирование и разработку перевозки частей самолетов на автотранспорте ушел год, еще планируется около трех месяцев на доставку грузов до Таганрога на «ТАНТК им. Бериева». Несмотря на сложности и погодные условия, транспортировка тяжеловесного негабаритного авиаоборудования прошла в штатном режиме и согласно оговоренным с заказчиком срокам.

В начале ноября 2014 года машины компании «СВ Транс» с негабаритными грузами подошли к Каспийскому морю для дальнейшей перегрузки на баржу. Из-за сильного нагонного ветра разыгрался шторм и назначенная баржа не



смогла подойти к причалу, срочно пришлось выбрать другое судно.

Специалисты компании вновь прорабатывали и составляли план погрузки тяжеловесных негабаритных грузов на баржу. Новый проект транспортировки негабаритных грузов на барже был согласован и утвержден в «Российском Морском Регистре Судоходства». Для дальнейшей транспортировки частей самолетов из Казахстана по воде в г. Таганрог была подана баржа – площадка с возможностью осуществления грузовых операций методом Ро-Ро «OMS-502» проект 03060.



После подачи баржи ожидавшие на причале машины с негабаритными грузами поочередно были перегружены на баржу, согласно схеме размещения частей самолетов на судне. Первыми выполнили погрузку методом РО-РО двух фюзеляжей на специ-

ализированном прицепе, для этого тягачи заезжали через аппарат с причала на баржу, выравнивали прицеп и устанавливали его в штатное место, далее сотрудники компании «СВ Транс» отстыковывали прицеп и закрепляли его к палубе с помощью на-



клонных упоров и цепных оттяжек. После погрузки на баржу фюзеляжей сотрудники компании выполнили погрузку других частей самолетов с использованием крановой техники. Погрузка и установка всех негабаритных грузов происходила в соответствии с утвержденной схемой размещения грузов на барже – площадке.

Протяженность всего водного маршрута составляла около 670 миль (от порта в г. Баутино до порта Астрахань – 80 миль, далее Астрахань – Таганрог - 590 миль). Водная часть транспортировки негабаритных грузов пролегла по Каспию, далее Астраханский рейд – р. Волга – Волго-Донской судоходный канал – Цимлянское водохранилище – Нижний Дон – Азовское море в Таганроге.



На пути следования от Казахстана до конечной точки в России, баржа с частями самолетов ИЛ-76

должна будет пройти под семью мостами и девятнадцать шлюзов.

Но погодные условия внесли свои коррективы: при прохождении шлюзов в Волгограде в конце ноября ударили самые сильные за последние полвека морозы. Перед шлюзами скопилось очередь из большого количества судов, что заняло слишком много времени при прохождении данного отрезка пути, и на Волго-Донском канале встал лед. Пришлось часть груза пе-

регружать на автопоезд, часть – отправлять на зимовку в Астрахань.

Заключительным этапом международной перевозки негабаритных грузов была весенняя транспортировка самолетов по Внутренним Водным Путям России. От порта в г. Астрахань баржа с негабаритными грузами дошла до Таганрога, минуя семь мостов и 19 шлюзов. К приходу баржи в г. Таганрог специалисты компании SWTRANS прибыли на место выгрузки негаба-



ритных грузов и доставили дополнительные транспортные средства для автомобильной перевозки от причала до территории «ТАНТК им. Г.М. Бериева».

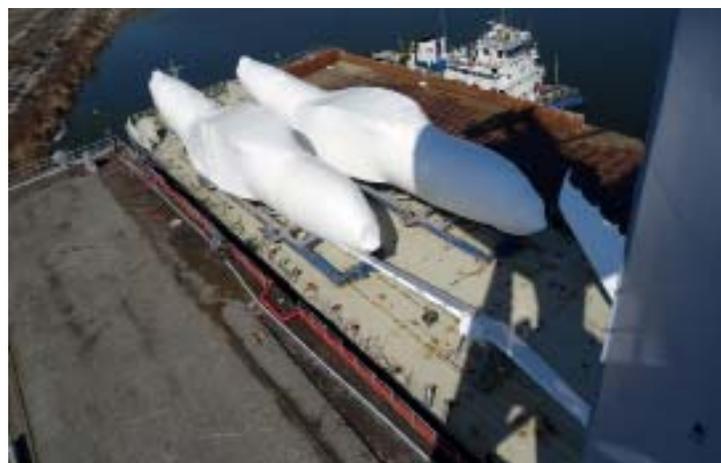
После причаливания баржи с негабаритными грузами к берегу специалисты «СВ Транс» закрепили баржу, укрепили аппарели и выполнили выгрузку РО-РО следующих негабаритных позиций грузов: два стабилизатора, средняя часть крыла – 4 шт., отстыкованная часть крыла – 4 шт. и два киля. Для выполнения данной перевозки от причала до территории завода ООО «СВ Транс» использовали низкорамные четырехосные полуприцепы Stokota и тягачи марки Renault и Volvo. После выгрузки легких и менее негабаритных позиций специалисты компании приступили к выгрузке двух фюзеляжей с габаритами: 42300 × 6700 × 6700 см, весом 45 тонн.

Так как эти грузы на баржу были погружены и перевозились на специальных заниженных платформах (типа «пастель»), а дорога от причала в г. Таганрог до территории авиастроительного завода имеет подъем более 45%, инже-



нерами ООО «СВ Транс» было принято решение перегрузить два фюзеляжа на самоходные модульные прицепы (СПМТ) Scheuerle и за счет гидравлики SPMT преодолеть высокий подъем, тем самым обеспечивая сохранность негабаритных грузов. Выполнив выгрузку с баржи методом РО-РО, сотрудники «СВ Транс» приступили к перегрузке с одного прицепа на другой с применением гидравлики осей.

После перегрузки оба фюзеляжа были доставлены в ангар Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г.М. Бериева («ТАНТК им. Бериева») для дальнейшей сборки до полной готовно-



сти самолетов к авиаперелетам.

Таким образом, компания ООО «СВ Транс» завершила взятые на себя обязательства по международной перевозке хрупких и дорогостоящих частей самолетов ИЛ-76

из Узбекистана в Россию, минуя на маршруте три государства, тысячи километров автодорог и большой водный путь. Аналогичных перевозок в России не выполняла до сих пор еще ни одна компания.



# Груз – на месте!



**Первая партия парогенераторов для второго энергоблока доставлена на Ленинградскую АЭС-2 по интермодальной схеме - железнодорожным, речным и автомобильным транспортом. Четыре парогенератора весом 390 тонн каждый, длиной 13,5 м и 4,5 м в диаметре были доставлены на 2-й энергоблок компанией «СВ Транс».**

**О**т производственной площадки ОАО «Машиностроительный завод «ЗиО-Подольск» до причала Устьинский сверхгабаритный груз проделал путь в полторы тысячи километров. Значительная часть маршрута пролегла по различным водным артериям: Ока - Москва-река - Канал им. Москвы - Рыбинское водохранилище - Волга - Северо-Двинский канал - Волго-Балтийский

канал - Онежское и Ладжское озера - Нева.

Первый этап транспортировки состоял в отправке груза по железной дороге на специализированном железнодорожном транспортёре ТСЧ-500 (грузоподъемность 500 т) до станции «Серпухов» Московской железной дороги. Транспортировка сверхгабаритного груза, которым являются парогенераторы, осуществля-

лась целым локомотивом, состоящим из 10 вагонов. В их числе специализированный сочлененный транспортёр, снабженный гидросистемой подъёмного устройства и возможностью поперечного смещения груза, вагон сопровождения, оборудованный контрольной рамой, вагон-лаборатория, оснащенная лазерным габаритомером, и несколько вагонов прикрития. На



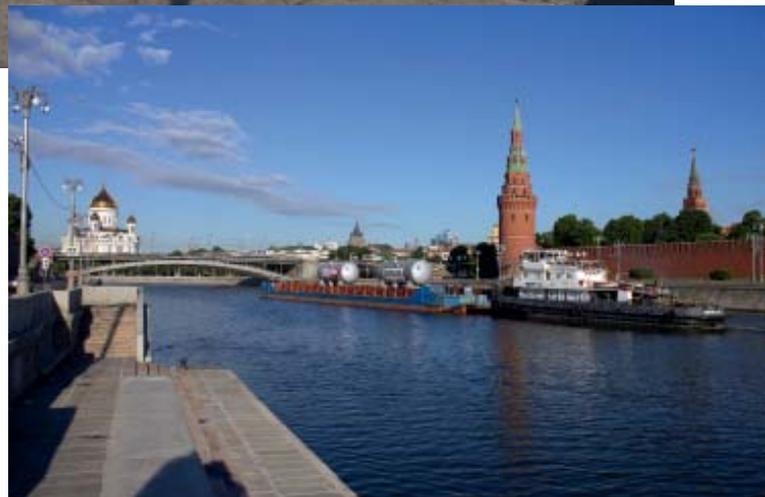
станции «Серпухов» парогенераторы были перегружены с помощью портальной системы компании «СВ Транс» (грузоподъемностью 600 тонн) на модульные прицепы.

Пока парогенераторы шли по железной дороге, такелажная бригада компании оборудовала площадку перегрузки, установила портальную систему, готовую к прибытию и перегрузке негабаритного оборудования с ж/д транспортера на автотранспорт. Прибывший, в указанные сроки железнодорожный транспортер с грузом установили под портальной системой, первым делом бригада такелажников укрепила стропы под парогенератором, тем самым ценный негабаритный груз находился в закреплённом состоянии удерживаемый портальной системой на весу. Далее сотрудники компании «СВ Транс» отсоединили часть транспортера и приступили к перегрузке, поочередно отсоединяя заводские ложементы, приспособленные для перевозки негабаритных грузов



по железной дороге. Для перевозки тяжеловесного негабаритного оборудования на автотранспорте сварщики изготовили по проекту инженеров специальные ложементы под данные парогенераторы. После отсоединения всех частей заводских ложементов парогенератор был погружен на автотранспорт компании «СВ Транс». Таким же образом были перегружены все четыре парогенератора из данной партии, направляющиеся на ЛАЭС-2.

Далее автотранспортом груз проследовал до специально построенного временного техноло-



гического причального сооружения на реке Ока, для подъезда к которому была выполнена подъездная дорога длиной 180 м с продольным уклоном не более 8,5 градуса из железобетонных плит ПДН-14.

Для обеспечения проектного продольного уклона произведена срезка грунта с перемещением до 50 м и произведена отсыпка подушки под плиты из песчано-гравийной смеси толщиной 10 см.

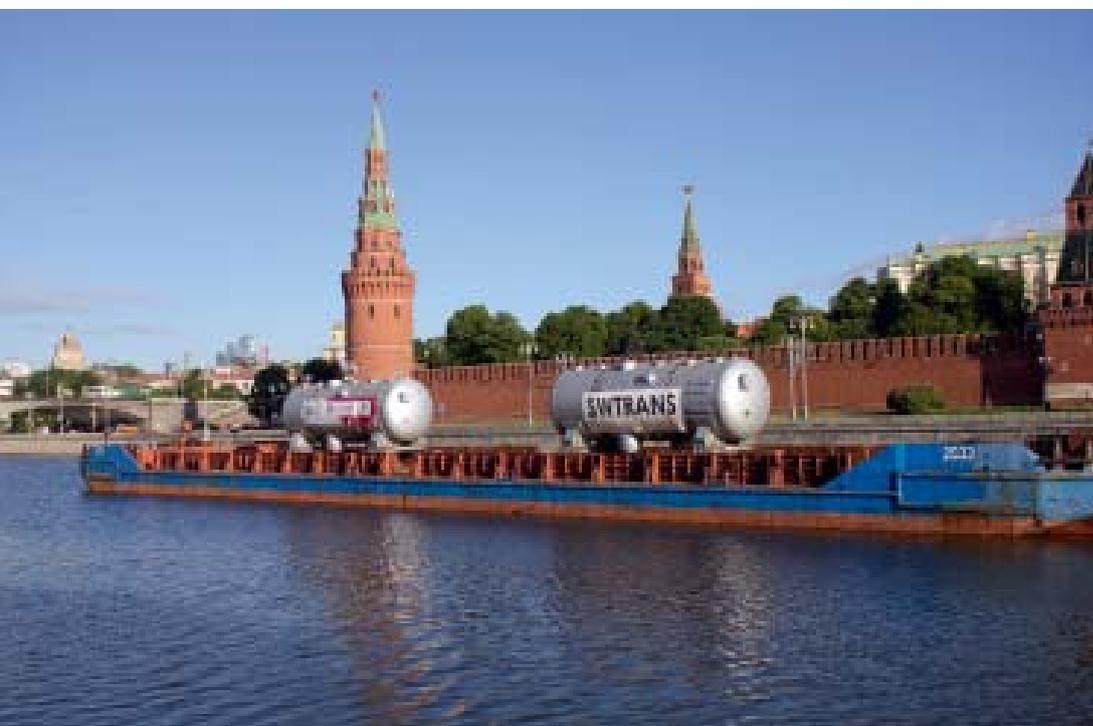




Погрузка парогенераторов на баржу-площадку была произведена методом RO-RO, заключающимся в закатке оборудования на транспортном полуприцепе через судовые аппарели. На одну баржу было погружено два парогенератора. Далее по реке негабаритное оборудование отправилось в г. Сосновый Бор, Ленинградской области.

В рамках заключенного договора специалисты компании ООО «СВ Транс» перед выполнением непосредственной перевозки негабарита выполнили обследование маршрута, нашли удобное для погрузки на баржу место на р. Ока, провели подготовительные работы как на ж/д станции, так и части автодороги. Рассчитали и выполнили строительство временного причала. Подготовили и согласовали проект по перевозке тяжеловесных негабаритных грузов мультимодальным способом.

Вторым этапом перевозки тяжеловесных грузов стала транспортировка оборудования по внутренним водным путям от Серпухова, до Соснового Бора (Ленинградская область) на строящуюся Ленинградскую



АЭС-2. Погрузка парогенераторов на баржу-площадку была произведена методом RO-RO, заключающимся в закатке оборудования на транспортном полуприцепе через судовые аппарели.

Согласно транспортно-логистической схеме, разработанной инженерами ООО «СВ Транс», баржа-площадка грузоподъемностью 1200 т (проект 81100) с двумя парогенераторами должна была идти напрямую от временного причального сооружения в г. Серпухове до причала в г. Сосновый Бор, Ленинградской области. Но погода внесла свои коррективы, уровень воды на перекатах реки Ока уже в конце мая составил менее 1 метра, в то время как проектная осадка барже-буксирного состава при размещении двух единиц тяжеловесного груза составляет 1,25 метра.

Специалисты ООО «СВ Транс» в тесном контакте с Серпуховским районом водных путей Филиала ФГУП «Канал им. Москвы» заранее предусмотрели план мероприятий на данный форс-мажор, который предполагал последовательную доставку парогенераторов в порт г. Коломна по одной единице, макси-



# ПРЕССРЕЛИЗ



мальное облегчение баржи-площадки для уменьшения уровня осадки, а также использование специализированного земснаряда

для прочистки фарватера на перекатах, обеспечив минимально проходной уровень воды в реке Ока – не менее 1 метра.

Таким образом, оперативная, грамотная и слаженная работа специалистов и экипажа барже-буксирного состава

позволила грузу преодолеть проблемные участки и «продолжить свой путь».

Затем по рекам Ока, Москва, каналам, Онежскому и Ладожскому озерам и водохранилищам баржа проследовала до причала в г. Сосновый бор, где тяжело-весный груз методом РО-РО был перегружен с баржи на автотранспорт и доставлен на площадку хранения «Ленинградской АЭС-2».

Далее совместно с компанией ООО «МОТРАНС» специалисты ООО «СВ Транс» произвели перегрузку парогенераторов на монтажные ложементы и установили на тумбы в необходимой последовательности. Данная операция также проводилась с помощью порталной системы ООО «СВ Транс» и модульных полуприцепов

# Купола цвета неба

В 2012 году в Южно-Сахалинске начато строительство кафедрального собора Рождества Христова – самого большого главного собора Сахалинской епархии. В июле 2015 года строительство собора вышло на финальную стадию. По плану осталось выполнить фасадные работы, произвести благоустройство территории, оформить внутреннее убранство храма. Однако самая сложная из предстоящих работ была предоставлена компании «СВ Транс» — поднять и установить девять куполов на вершину собора высотой 71 метр. Специально для выполнения подъема и монтажа куполов и крестов на вершину собора на Сахалин был доставлен гусеничный кран TEREX DEMAG CC2400 грузоподъемностью 400 тонн в полной комплектации (основная стрела 72 метра и управляемый гусь 72 м).



**Д**оставку гусеничного крана TEREX DEMAG CC 2400 к месту монтажных работ на полуостров Сахалин компания SWTRANS выполнила собственными транспортными средствами. Бригада монтажников и крановщиков компании собрали и подготовили кран к монтажным работам на

строительной площадке в 3-дневный срок.

Получив заказ и проработав все детали предстоящей работы по подъему и установке грузов на высоту 55 метров, инженеры ООО «СВ Транс» разработали ППРк. Работа всех отделов компании тесно связана, и на основании разработанного плана производства

работ крановщики компании выполняли подъемные работы гусеничным краном Demag CC2400 на объекте строительства кафедрального собора Рождества Христова в Южно-Сахалинске.

Подъем и монтаж девяти куполов, а также крестов на каждый купол выполнялись в течение

трех недель. Ветренное и дождливое Сахалинское лето внесло свои коррективы и установку первого купола долгое время откладывали, но возведение первого купола выдалось на православный праздник Владимирской иконы Божией матери – именно в честь этой иконы было названо село Владимировка, которое потом стало Южно-Сахалинском.

Купола цвета неба, поднятые на вершину собора, весят от 12 до 35 тонн. Высота подъема составляла от 45 до 55 метров, высота храма 71 метр. Подготовительные работы к монтажу каждого купола проводились тщательным образом сотрудниками нашей компании, все подъемы и установка выверялись до миллиметра в соответствии



с разработанным ППРк. Работы выполнены на высоком уровне. Строительство кафедрального собора Рождества Христова по плану должно завершить-

ся в сентябре 2015 году - и это очень важно, поскольку строится главный собор Сахалинской епархии, он будет самым большим в области. Для его освяще-

ния на Сахалин приедет патриарх Русской православной церкви Кирилл. После церемонии освящения храм распахнет свои двери для прихожан.