

# Ostatni rejs

Ogół społeczeństwa nie zauważa niemal istnienia transportów ponadgabarytowych, ponieważ zazwyczaj odbywają się w nocy. Zawodowi kierowcy i ci którzy poruszają się po drogach późną porą spotykają na szlaku ciężarówki z żółtymi migającymi kogutami ciągnące niskopodwoziowe naczepy z ładunkami przekraczającymi dopuszczalne wymiary lub masę.

Wojciech Wieczorek (tekst i zdjęcia)

**K**iedy transportowane są konstrukcje pod budowę kolejnego supermarketu czy jakieś elementy przemysłowe przewozy odbywają się bez rozgłosu. Kiedy jednak przewożone jest coś, co wzbudza wśród ludzi wiele emocji, sprawa nabiera rozgłosu. Nie inaczej było kiedy

26 pułk lotnictwa specjalnego w Warszawie na Okęciu zdecydował się podarować krakowskiemu Muzeum Lotnictwa Polskiego jeden z wycofanych z eksplo-

atacji rządowych samolotów typu Jak-40.

Jak to najczęściej ma miejsce zostali zaproszeni dziennikarze zarówno zajmujący się lotnictwem, ciężarówkami jak my oraz ci szukający sensacyjnych wydarzeń do swoich codziennych wiadomości.

**WIĘKSZOŚĆ Z NICH** fotografuje lub uwiecznia na taśmie filmowej sam moment załadunku i wyjazdu z bramy, my jednak postanowiliśmy ruszyć wraz z kolumną aby przyrzeć się z bliska pracy kierowców pracujących na gabarytach.

Kiedy spotykamy na drodze samochody z ponadnormatywnymi ładunkami jeszcze zanim zoba-

czymy migające pomarańczowe światła usłyszymy na 19 kanale CB informacje o tym, że porusza się „gabaryt”.

Poruszający się takim zestawem kierowcy ostrzegają kolegów co i w jakim kierunku jedzie, na marginesie można powiedzieć że, jest to jeden z argumentów świadczących o przydatności CB radia w samochodzie i tym że nie jest to wyłącznie antyradar jak sądzą niektórzy, szczególnie ci jeżdżący samochodami osobowymi.

W niektórych przypadkach mijanie się z jadącymi z naprzeciwka ciężarówkami wymaga wzajemnej koordynacji. Nie wspominając o łączności między kierowcami wiozącymi ponadgabaryt i pilotami.

Przy niektórych ładunkach wymagany jest pojazd pilotujący czasem należy podstawić dwa takie samochody. Ich zadaniem jest nie tylko ostrzeżenie innych uczestników ruchu ale przede wszystkim pomoc kierowcy wiozącego ładunek.

Jego zadanie nie należy do najłatwiejszych, szczególnie w momencie kiedy nie widzi skrajni ładunku który ma załadowany. Wtedy pilot jest dodatkowymi oczami kierowcy. Innym bardzo ważnym zadaniem pilota jest blokowanie samochodów osobowych.

**WIELU UCZESTNIKÓW** ruchu pomimo że, pomarańczowe koguty widoczne z daleka informu-





► ją o konieczności zachowania szczególnej ostrożności, nie zdając sobie sprawy z zagrożenia za wszelką cenę usiłuje wyprzedzić jadącą znacznie wolniej kolumnę, bardzo utrudniając życie kierowców.

Transport samolotu którym latali państwo dygnitarze wzbudza wiele emocji choć dla ekipy firmy Panas zajmującej się transportem ponadgabarytowych ładunków to kolejne normalne zlecenie.

Sam samolot nie należał do najtrudniejszych ładunków przede wszystkim jego masa nie była duża bo kilkanaście ton dla ciężarówek to „bulka z masłem”.

**DOŚĆ DUŻA** moc ciągników w tym wypadku nie była wykorzystana. Konieczne było jednak zastosowanie specjalistycznych naczepek. Samolot przewożony był w dwóch częściach. Osobno skrzydła które zostały odkręcone i załadowane na naczepę, osobno kadłub na drugim zestawie. Trochę przeraziło nas to że skrzydła stanowiące jedną całość przykręcone są do kadłuba tylko sześcioma śrubami. Demontaż zajął wojskowym technikom kilkanaście minut.

W tym wypadku trudnością była długość elementów samolotu przekraczająca 20 m oraz szerokość. Same skrzydła po załadunku miały się wzdłuż w obrysie pojazdu, a długość zestawu jadącego czteropasmówką nie stanowiła problemu dla do-

świadczonego kierowcy Piotra. Kadłub ze względu na jego wysokość z pionowym statecznikiem załadowano na najniższą naczepę z łabędzią szyją. Platforma znajduje się kilkanaście centymetrów nad ziemią pomimo tego ładunek byłby zbyt wysoki żeby zmieścić się pod wiadukami na trasie, dlatego załadunku go pod kątem.

świadczonego kierowcy Piotra.

Kadłub ze względu na jego wysokość z pionowym statecznikiem załadowano na najniższą naczepę z łabędzią szyją. Platforma znajduje się kilkanaście centymetrów nad ziemią pomimo tego ładunek byłby zbyt wysoki żeby zmieścić się pod wiadukami na trasie, dlatego załadunku go pod kątem.

To jednak spowodowało utrudnienie, mianowicie statecznik wystawał grubo ponad metr poza prawą krawędź samochodu. Oczywiście długość kadłuba przekraczała standardowy wymiar naczepy dlatego konieczne było przedłużenie jej.

Konstrukcja tej naczepy pozwalała na przedłużenie platformy tak aby dopasować długość

do przewożonego ładunku. Takie naczepy są specjalistycznymi pojazdami które muszą dać się dostosowywać do najrozmaitszych ładunków z których każdy wymaga osobnego podejścia.

**INTERESUJĄCY BYŁ** sam załadunek. Jak-40 został uniesiony dwoma dźwigami a następnie zestaw, który miał załadować skrzydła wjechał pod nie prostopadle do kadłuba samolotu. Po odpowiednim ustawieniu dźwigi opuściły maszynę. Kiedy spoczęła na naczepie wojskowi technicy odkręcili skrzydła od kadłuba.

Ponieważ przez cały czas eksploatacji samolotu skrzydła nie są demontowane, przed ponownym podniesieniem kadłuba trzeba było przymocować je pasami do naczepy. Kiedy pierwsze Volvo wjechało z załadowanymi skrzydłami i stanęło na płycie lotniska nastąpiła druga część załadunku.

Podczas kiedy trwał załadunek skrzydeł kierowca drugiego samochodu wraz z pilotami uwijali się rozkładając naczepę. Ponieważ czynność ta wymaga precyzji i manewrowania ciężkimi elementami potrzebne było na to trochę czasu oraz pomoc wózka widłowego. Dodatkowo przenikliwy chłód i padający deszcz nie ułatwiali tego zadania.

**KADŁUB SPOCZAŁ** na naczepie na specjalnych wcześniej przygotowanych drewnianych stojakach o półokrągłym dopasowanym do samolotu kształcie. Później wystarczyło ładunek pospinać, jed-

nak aby ruszyć w drogę trzeba było poczekać.

Załadunek skończył się około godziny 16 kolumna miała jednak pozwolenie na przejazd dopiero o 22. Jazda zestawami przekraczającymi wymiary dopuszczone przez przepisy wymaga specjalnych zezwoleń.

Oprócz tego odpowiednie urzędy muszą zatwierdzić trasę przejazdu. Zestaw dostaje więc pozwoleń na przejazd konkretną trasą w wyznaczonych godzinach, niemal zawsze nocnych. Kiedy nadszedł czas kolumna ruszyła w asyście kilku fleszy..

Na początku drogi na wylocie minęła nas kolumna rządowych pojazdów w asyście mknących z włączonymi kogutami policjantów, jednak ponieważ trasa była trzypasmowa samoloty jechały dwoma pasami nie utrudniając ruchu.

**ZE WZGLĘDU NA** szerokość ciężarówka z samolotem musiała jechać lewym pasem a pilot blokował prawy. Ponieważ poruszaliśmy się nieco wolniej niż większość uczestników ruchu z tyłu tworzyły się sznury samochodów.

Aby zbyt nie utrudniać życia innym kierowcom Volvo z samolotem jechało na prawą stronę przepuszczając samochody w miejscach gdzie przy drodze było dużo wolnego miejsca. Wymagało to jednak zachowania dużej ostrożności i nieraz zmniejszenia szybkości.

Zestaw poruszał się ze średnią prędkością około 70 km/h



Ostatnią fazą załadunku rządowego samolotu było opuszczenie kadłuba na niskopodwoziówkę

choć czasem znacznie wolniej. Kierowca pierwszej ciężarówki informował o tym jak wygląda otoczenie drogi i czy można udostępnić lewy pas szybszym pojazdom. Kiedy samolot zbliżał się do znaków drzew czy innych przeszkód piloci blokowali lewy pas żeby można było bezpiecznie zjechać.

Droga przebiegała bez większych przeszkód, poza jedną kontrolą policyjną kiedy to funkcjonariusze sprawdzili zezwolenia. Kontrola nie wykazała żadnych nieprawidłowości więc konwoj ruszył by spokojnie dotrzeć na miejsce rozładunku w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego, gdzie samolot zakończył swą karierę podniebnej limuzyny i przeszedł na zasłużoną emeryturę.



Piotrek, który posiada duże doświadczenie w transporcie ponadgabarytów, wioził swoim Volvo skrzydła



Drugi kierowca Robert, miał nieco trudniejsze zadanie. Na jego naczepie leżał samolot, którego statecznik znacznie wystawał z prawej strony



Przed załadunkiem należy przygotować sprzęt do zabezpieczenia ładunku oraz rozciągnąć naczepę na odpowiednią długość



Za załadunek odpowiedzialni byli wojskowi technicy



Kadłub z przodu i z tyłu podniesiony był przez dwa dźwigi



Samolot został opuszczony na naczepę znajdującą się pod skrzydłami, które zostały odkręcone