

BOJOWY TRANSPORT



Transport prezydenckiego samolotu Jak-40, który opisywaliśmy w styczniowym wydaniu TRAILER Magazine, wzbudził bardzo duże zainteresowanie naszych Czytelników. Dlatego latem postanowiliśmy przyjrzeć się bliżej kolejnemu „lotnicemu” transportowi wykonywanemu przez firmę Panas Transport.

Paweł Tobolski (tekst i zdjęcia)

Transporty samolotów czy śmigłowców ze względu na sporą ich widownię wzbudzają naturalnie dużą ciekawość mediów czy innych uczestników ruchu. Niezwykle rzadko można w końcu zobaczyć przewożony na długiej naczepie samolot, w dodatku prezydencki.

Tym razem jednak firma Panas Transport otrzymała zlecenie przewiezienia śmigłowców bojowych MI-24. Wprowadzo-

ne do służby ponad 30 lat temu śmigłowce ze względu na swoje gabaryty i możliwości bojowe nazywane są przez żołnierzy latającymi czołgami lub krokodylami. W 49 Pułku Śmigłowców Bojowych w Pruszczu Gdańskim MI-24 służą od 1984 roku.

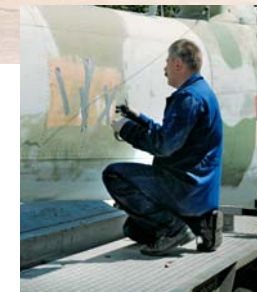
— Śmigłowce mają ściśle określone terminy, kiedy należy dokonywać remontów, w czasie których są one praktycznie rozbierane do ostatniej śrub-

ki i przeglądane, mówi kapitan Krzysztof Flis z 49 Pułku Śmigłowców Bojowych. Dla tych maszyn nadszedł właśnie ten czas.

TRANSPORT śmigłowców wojskowych przez zewnętrzną firmę był jeszcze niedawno nie do pomyslenia. Czasy jednak się zmieniły i takie zamówienie zgodnie z ustawą o zamówieniach otrzymała firma Panas Transport.



Najbardziej czasochłonne jest symetryczne ustawienie śmigłowca na naczepie. Technikom wojskowym pomagają kierowcy Panas Transport



Numery śmigłowców zostają przed transportem zakryte



Wirnik śmigłowca musi na czas podróży zostać zabezpieczony folią. Śmigła MI-24 zostały wysłane do Łodzi wcześniejszym transportem

— Nie mamy po prostu odpowiedniego sprzętu do transportu tych maszyn, a z drugiej strony rozwiązania techniczne śmigłowców MI-24 nie są jakąś specjalnie strzeżoną tajemnicą i ich parametry można znaleźć na pierwszej lepszej stronie internetowej, wyjaśnia kpt. Krzysztof Flis.

— Abyśmy jednak mogli obserwować proces przygotowania do transportu śmigłowców do Wojskowych Zakładów Lotniczych w Łodzi, trzeba było dopełnić kilka formalności. Po ich załatwieniu mogliśmy wjechać

na teren jednostki wojskowej w Pruszczu Gdańskim.

PRZY JEDNYM z hangarów trwał już załadunek pierwszego z helikopterów na Volvo FH z niskopodłogową naczepą, drugi czekał na podniesienie przez wojskowego Jelcza z żurawiem Hiab.

MI-24 zostały oczywiście odpowiednio przygotowane do transportu przez wojskowych techników. Oprócz rozbiorzenia zdemontowane zostały skrzydła oraz śmigła, które do Łodzi pojechały innym transportem.

Zadaniem pracowników firmy Panas był transport samych kadłubów.

— Największym wyzwaniem jest odpowiedni załadunek śmigłowców, mówi kapitan Flis.

POTWIERDZAJĄ TO również kierowcy z Panas Transport.

— Sporo czasu zajmuje odpowiednie ustawienie śmigłowca na naczepie oraz jego zabezpieczenie, tak by nie uległ on uszkodzeniu podczas transportu, mówi Marek Galecki.

Do częściowo zdemontowanego wirnika przykręca się dużą śrubę z uchem, tzw. nakrętkę jesusową. Do niej mocuje się hak żurawia i w ten prosty sposób można unieść helikopter w górę. Następnie trzeba maszynę dokładnie i symetrycznie opuścić na naczepę i podłożyć w odpowiednich miejscach drewniane klocki.

— Dużą uwagę pracownicy firmy Panas przywiązują do przypięcia ładunku. Możliwości jest tutaj niewiele. Z przodu można to zrobić jedynie w okolicach kół, natomiast w środkowej części śmigłowca można przypiąć pasy jedynie w miejscach, gdzie przykręcone są skrzydła.

— Bardzo newralgicznym punktem do tego typu operacji jest ogon śmigłowca, tłumaczy kapitan Krzysztof Flis. Stosunkowo łatwo można go skrzywić.

PO PRZYPIĘCIU śmigłowca do akcji weszli jeszcze technicy wojskowi. Zabezpieczają oni wirnik, na czas podróży oklejając go folią. Ze względów strategicznych zaklejają również numery identyfikacyjne. Z kolei zasobniki strzeleckie są ładowane wózkami widlowymi na tzw. balkon naczepy.

Śmigłowce MI-24 mimo swoich 21 metrów długości nie jest



Po godzinie 22. trzy zestawy ze śmigłowcami MI-24 wyruszyły w trasę do to-

specjalnie ciężkim ładunkiem w transporcie drogowym.

— Gotowa do lotu maszyna waży niespełna 11,7 ton, mówi kpt. Flis. Po zdjęciu skrzydeł, łopat i uzbrojenia liczymy, że waży on ok. 8 ton.

Dla typowo ponadgabarytowych zestawów Volvo FH z silnikami o mocy 520 KM to praktycznie nieistotny ładunek. Jednak kierowcy muszą bardziej uważać na jego długość i wysokość.

— Tylny statecznik znajduje

się na wysokości ok. 4,3 metra, więc pod niektórymi wiadukami będziemy musieli trochę zestaw obniżyć. Poza tym, ze względu na nisko zawieszoną naczepę, musimy uważać na krawężniki np. podczas przejeżdżania

na rond, mówi jeden z kierowców – Tomasz Waśko.

TRZY ZAŁADOWANE zestawy są gotowe do drogi już około południa. Jednak zgodnie z przepisami transporty ponadnor-

matywne mogą odbywać się nocą i czerwone Volvo startują z Pruszcza Gdańskiego po godz. 22. Około godziny piątej śmigłowce docierają do Łodzi. Na Wybrzeże powrócą za osiem miesięcy. □



Zasobniki strzeleckie śmigłowca MI-24 są ładowane wózkiem widlowym na tzw. balkon naczepy



Choć załadowany zestaw robi potężne wrażenie, to jednak masa niepotępnego ładunku wynosi nie więcej niż 10 ton