

# ODRZUTOWIEC



TEKST I ZDJĘCIA: T&M

Przewozy ładunków ponadgabarytowych najczęściej wzbudzają duże zainteresowanie, ale kiedy przewożonym ponadgabarytem jest samolot odrzutowy jest to już mała sensacja i rodzynek nawet w tej niszowej gałęzi transportu drogowego.

# NA DRODZE



*Po ręcznym złożeniu podwozia samolot „wylądował” skrzydłami na naczepie tele-semi Cometto. Kolejnym etapem było odłączenie kadłuba od skrzydeł.*



Jak-40 w wersji luksusowo wyposażonej salonki, numer boczny 048, przez wiele lat latał z najważniejszymi osobami w Polsce. Po 2010 roku samoloty te zostały wycofane ze służby. Egzemplarz o numerze bocznym 048 został przekazany do Katedry Awioniki i Systemów Sterowania dęblińskiej szkoły lotniczej. Ma służyć jako pomoc dydaktyczna przyszłym lotnikom.

Przetarg na usługę demontażu, transportu z Mińska Mazowieckiego do Dęblińska i ponownego montażu samolotu wygrała firma Focus Truck – przewoźnik ponadgabarytów, świadczący usługi w Polsce i na terenie całej Europy.

#### Usługa kompleksowa

– Transport Jak-a do Dęblińska potraktowaliśmy jako bardzo ciekawe zadanie. Obok samego przewozu odrzutowca z Dęblińska do Mińska Mazowieckiego, byliśmy jako firma odpowiedzialni za jego rozbiórkę oraz ponowny montaż. Klient zamówił wykonanie kompleksowej usługi – mówi Michał Woch z Focus Truck.

Przygotowanie samolotu do transportu trwało około dwóch tygodni. Jak został roz-tankowany przez wojskową ekipę konserwacyjną, po czym do pracy przystąpili specjaliści z Focus Truck.

W pierwszej kolejności rozebrane zostało poszycie łączące skrzydła z kadłubem

oraz wnętrze, a dokładnie jego trzeci przedział z którego usunięte zostały fotele oraz tapicerki ścian i podłogi. Po uzyskaniu dostępu do elementów połączeniowych skrzydeł i kadłuba rozpoczęło się rozkręcanie śrub, rozwiercanie nitów oraz rozłączanie rozmaitych instalacji tak by przy składaniu samolotu można było je ponownie połączyć w możliwie najłatwiejszy i najprostszy sposób.

– Po ponad trzydziestu latach od wy-produkowania samolotu, niektóre śruby nie chciały łatwo się poddawać, podobnie jak niemal wszystkie nity lotnicze, wykonane z wyjątkowo twardego stopu. Zużyliśmy sporo wiertel, ale

ostatecznie samolot udało się skutecznie rozkręcić i roznitować by oddzielić kadłub od skrzydeł – mówi Michał Woch. W porównaniu do rozłączania kadłuba i skrzydeł, demontaż tylnego statecznika poziomego okazał się stosunkowo szybki i łatwy. Specjaliści z Focus Truck w trakcie pracy wpadli na pomysł, żeby spróbować przechylić kadłub samolotu do transportu pod takim kątem, żeby nie demontować dwóch bocznych silników. Dotychczas nikt nie przewoził tych samolotów po drogach bez zdemontowanych silników, ale ostatecznie nową koncepcję udało się pomyślnie zrealizować. Załadunek elemen-



*Dzięki wydajnemu oświetleniu wojskowego lotniska w Mińsku Mazowieckim prace trwały również w nocy*

*Dzięki ustawieniu korpusu Jak-a dziobem nieco do góry i przekręceniu go pod odpowiednim kątem, ekipie Focus Truck udało się przewieźć samolot bez demontażu bocznych silników*



tów odrzutowca na naczepy zrealizowano za pomocą dwóch dźwigów teleskopowych.

#### **Kadłub na tieffbecie, skrzydła na tele-semi**

Do transportu samolotu wykorzystano trzy ciągniki siodłowe; dwa pushery 6x2 Iveco Stralis Euro 5 (500 i 450 KM) należące do floty Focus Truck oraz najnowszego Stralisa Hi-Way 4x2 Euro 6 użytego do testu przez Iveco Poland.

W transporcie ponadgabarytów ogromną rolę odgrywają naczepy.

Do transportu kadłuba o długości 20,36 m przeznaczono dwuosiową naczepę tieffbett włoskiej firmy Cometto z potrójnie wydłużonym dolnym pokładem ładunkowym. Obie osie naczepy są skrętne. Skręcanie odbywa się dzięki hydraulicznym silownikom i może być realizowane automatycznie na podstawie informacji z siodła lub manualnie za pośrednictwem pilota zdalnego sterowania.

Do transportu połączonych ze sobą skrzydeł o długości/rozpiętości 25 m przeznaczono pięciosiową, podwójnie wydłużoną naczepę tele-semi Cometto, z hydraulicznym skrętem kół. Również w tym pojeździe skręt kół odbywa się automatycznie lub może być ręcznie sterowany za pomocą pilota.

Stralis Hi-Way Euro 6 pracował natomiast z mniej skomplikowaną od pojazdów Cometto trzyosiową naczepą semi Kassbohrer na którą załadowano mniejsze elementy – tylny statecznik poziomy, osłony zewnętrzne samolotu i inne części.

#### **110 km/3,5 h**


Wojskowe lotnisko w Mińsku Mazowieckim od lotniczej uczelni w Dęblinie dzieli odległość 110 km. Transport elemen-

tów samolotu, ze względu na najmniejsze dobowe natężenie ruchu, zaplanowano na środek nocy. Mierzące prawie 30 m długości zestawy z kadłubem i skrzydłami opuściły lotnisko około godziny 23.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa transportowi towarzyszyły pojazdy pilotujące. Transport niemal na całej trasie odbywał się bardzo płynnie, przede wszystkim dzięki dużej zwrotności naczep oraz doświadczeniu kierowców. Miejscem gdzie ekipa Focus Truck musiała zatrzymać ruch było tylko słynne rondo w Kolbieli, na skrzyżowaniu DK 17 i DK 50.

– *Manewr skrętu o 90 stopni z DK 50 na DK 17 musieliśmy wykonać z prawego pasa „pięćdziesiątki” na lewy pas „siedemnastki”, pod prąd* – mówi Michał Woch z Focus Truck. – *Niezbędne było przejście na manualne sterowanie skrętem osi naczep i wykonanie kilkunastu poprawek, ale zarówno w przypadku naczepy ze skrzydłami jak i naczepy z kadłubem udało nam się wykonać te manewry w czasie nie dłuższym niż 20 minut. To dobry wynik dla zestawów znacznie szerszych i niemal dwukrotnie dłuższych od dużych, normatywnych ciężarowych zestawów* – dodaje Michał Woch.

Transport samolotu po drogach publicznych na trasie 110 km zajął ekipie Focus Truck 3,5 h, cała operacja „Jak-40 Mińsk-Mazowiecki-Dęblin” – blisko miesiąc.

Cenny ładunek, podobnie jak w przypadku innych przewozów realizowanych przez Focus Truck, w zakresie OCP był ubezpieczony za pośrednictwem Lutz-Assekuranz. Pojazdy przewoźnika poruszały się na ogumieniu Continental. 

### **IVECO w Focus Truck**

Z ciągników marki IVECO Focus Truck korzysta od 2009 roku. – *Kiedy po roku obecności w branży postanowiliśmy kupić pierwszy ciągnik Euro 5 w konfiguracji napędowej 6x2, trochę przypadkiem trafiliśmy na ofertę sprzedaży niemal nowego Stralisa z przebiegiem zaledwie 64 tys. km* – mówi Michał Woch, zarządzający razem z bratem Dominikiem firmą Focus Truck. – *Byliśmy zadowoleni z dokonanego wyboru, nasz pierwszy Stralis Euro 5 ciągnął firmę do przodu, dlatego kupowaliśmy kolejne IVECO* – dodaje Woch. – *Rozbudowując flotę sięgaliśmy też po pojazdy innych marek, jednak regularnie wracamy do IVECO. To samochody dynamiczne, najoszczędniejsze na dojazdach, które przy naszej specyfice pracy często każdorazowo sięgają kilkuset kilometrów. Coraz lepsza także w naszym kraju jest również sieć serwisowa IVECO i dostępność części zamiennych. Zapewnia to przyjemne poczucie bezpieczeństwa – w razie problemów technicznych można liczyć na skuteczne wsparcie* – podkreśla Michał Woch.

Zdaniem wiceprezesa Focus Truck, używany do wymagającego testu przy transporcie Jaka-40 model Hi-Way odznacza się przede wszystkim znakomicie wykończoną kabiną, bardzo cichą pracą zespołu napędowego i małym zużyciem paliwa oraz Adblue. – *W naszej ocenie Stralis Hi-Way Euro 6 to pojazd w który warto zainwestować* – puentuje Michał Woch.



*Dęblin: przygotowania do ponownego połączenia skrzydeł z kadłubem*



*Dwa godziny później: gotowe!*





*W porównaniu do montażu kadłuba do skrzydeł umieszczenie statecznika poziomego jest dość prostą czynnością*



*Po relokacji: Jak-40, numer boczny 048, jako gotowa pomoc dydaktyczna przed jednym z budynków Katedry Awioniki i Systemów Sterowania Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie*