

Janik, holowanie ponadnormatywne

Lublinieckie przedsiębiorstwo Wojciecha Janika istnieje od 1992 r. Dwa lata później, obok pomocy drogowej dla samochodów osobowych i dostawczych, firma podjęła się holowania ciężarówek, z czego jest tak naprawdę najbardziej znana.

Jej „wizytówką” jest ciężki holownik Scania 143E z kabiną T, ale oprócz niej pracują także lawety MAN i Mercedes 809 DC oraz Scania 144 ciągnik siodłowy ciągnący naczepę niskopodłogową Broshuis rozciąganą do 19 m, z wyciągarką. Zadaniem tego zestawu jest przewożenie dużych uszkodzonych pojazdów, które nie mogą poruszać się na własnych kołach, a także holowanie naczep np. gdy uszkodzenia doznał ciągnik. Jest miejsce na zestawy niskopodłogowe w branży autopomocy, bo jak inaczej usunąć z drogi kompletnie spaloną ciężarówkę? Warto zaznaczyć, że firma specjalizuje się w autoholowaniu, pozostawiając naprawy innym specjalistom.

Ale wróćmy do „flagowego” pojazdu firmy. Scania 143E została zabudowana w 1996 r. we własnym zakresie. Nie jest to jednak w żadnym wypadku „domowa amatorszczyzna”. Zabudowę wykonano wzorując się na podobnych produktach firmy Fischer, która udostępniła nieodpłatnie projekt konstrukcyjny. Przyczyną własnej zabudowy były finanse. Rzadko kto zdaje sobie sprawę z ogromnych kosztów fabrycznych zabudów. Sam me-

chanizm głównego ramienia kosztuje ok. 45 tys. euro, a potrzebne jest jeszcze podwozie ciężarówkowe, zabudowa narzędziowa itd. Budowa we własnym zakresie (która firmie Janik zajęła 4 miesiące) nie koliduje z przepisami o homologacji, ponieważ nie jest masowa i przy każdym egzemplarzu niepowtarzalna. Podobnie ma się sprawa z UDT, gdyż polskie przepisy nie zawierają kategorii poświęconej pojazdom pomocy drogowej. Są natomiast wymagania i kontrole na poszczególne elementy takich pojazdów: ramię, liny wyciągarek, hydraulikę. Dlatego nie dziwi takie samo rozwiązywanie problemów przez przedsiębiorców w branży.

Jeszcze jeden argument przekonuje do takiej drogi wyboru: własna zabudowa pozwala na zastosowanie sprawdzonych elementów, zabudowa fabryczna bazuje na nowych, niekoniecznie trwałych i wydajnych. Dlatego w Scanii zamontowano używaną wyciągarkę z balastowego Steyra o uciążu 70 ton. Samo podwozie (używane) wybrano kierując się trwałością marki, normą Euro 3 i kabiną sypialną jako priorytetami. Układ napędowy 6x4 wybrano jako optymalny na naszych drogach, 8x4/8x8 nie nadają się z uwagi na wąskie drogi, na których takim pojazdem trudno stanąć w poprzek, np. przy wyciąganiu z rowu. Pomimo symbolu E w oznaczeniu Scanii (Extra Heavy Duty, bardzo ciężkie zadania) skrzynia biegów ma szosowy charakter

idealny do szybkiego holowania po lepszych drogach. Przekładnie „budowlane” nie nadają się do takiej pracy.

W jakich sytuacjach klienci korzystają z usług firmy Janik? Oprócz wspomnianych przypadków wyciągania z rowów i innych wypadków drogowych, obsługiwane są poważne awarie. Kiedy zawadzą możliwości naprawcze kierowcy lub mobilnego serwisu, jest miejsce dla firmy Janik. „Dla sprawnego odholowania dobrze jest, by kierowca rozłączył wał napędowy z mostem, zanim przybędzie Scania-holownik” podkreśla Wojciech Janik. Co prawda obsada Scanii jest zawsze dwuosobowa, ale czas dojazdu dobrze jest wykorzystać. Obsada wzrasta w przypadku kolizji drogowych, w wyniku których ładunek ulega rozsypaniu lub istnieje konieczność rozładunku, a także kiedy do akcji musi wkroczyć zestaw niskopodwoziowy z pilotem.

Firma dokonuje także przewozów ładunków ponadnormatywnych za pomocą wspomnianego zestawu, ale tylko okazjonalnie. Głównym celem działalności jest pomoc drogowa, nie tylko holowanie. Bywa, że przed holowaniem pojazd trzeba „uwolnić” z infrastruktury drogowej. Dlatego na wyposażeniu pojazdów pomocy drogowej znajdują się piły spalinowe do drzewa, metalu i betonu. Codzienną trudnością jest zakaz holowania na autostradach (dotyczy Polski), który dziwi biorąc pod uwagę brak takich ograniczeń w krajach UE. W Polsce można holować uszkodzony pojazd tylko do najbliższego zjazdu.

Zycie przedsiębiorcy w tej branży nie należy do łatwych: ciągle „pod telefonem” albo w trasie, praca w każdej pogodzie i o każdej godzinie. Autoholowanie to jednak niezastąpiony element ruchu drogowego, bez względu na stan cywilizacyjny dróg danego kraju.

Grzegorz Teperek

