

Metamorfoza



Pan Janik oraz jego siostrzeniec Aleksandrem są miłośnikami ciężarówek. Związani są z nimi prywatnie i zawodowo

Pojazdy pomocy drogowej, zazwyczaj, budzą wiele emocji wśród kierowców zwykłych ciężarówek. Firma Janik, zajmująca się pomocą drogową, postanowiła „zmieszać” te dwa typy pojazdów. I tak oto powstał czerwony holownik Scania 143e.

Aleksander Duda (tekst), Wojciech Wiczorek (zdjęcia)

Kiedy w maju 2003 roku, opisywaliśmy pojazdy pana Romana Knoffa, (jego Scania zdobyła tytuł „Pomorskiej Miss Scanii 2002”), Wojciech Janik, właściciel Pomocy Drogowej w Lublińcu, szukał pojazdu, na którym mógłby zamontować zabudowę holowniczą własnej konstrukcji.

Pomyślowo na kupno odpowiedniego pojazdu było wiele – od oryginalnych holowników, aż do amerykańskich krążowników szos. Kilka miesięcy później, Wojciech dowiedział się o sprzedaży Scanii 143e.

— Kiedy wybrałem się do Trójmiasta, aby zobaczyć pojazd pana Romana Knoffa, nie spodziewałem się, szczerze mówiąc, takiego widoku, wspomina pan Wojciech. Samochód właśnie zjechał do bazy, a jednak był czysty w środku i na zewnątrz. Po kilku tygodniach, zdecydowałem się kupić właśnie ten pojazd.

Drobne przeróbki

Po sprowadzeniu Scanii z Pomorza, zaczęły się prace nad zabudowaniem pojazdu. Wszystkie etapy modyfikacji, związane z zabudową pojazdu, były wykonane w firmowym warsztacie, gdzie po kilku tygodniach ciężkiej pracy, auto zyskało naprawdę niesamowity wygląd.

Charakter samochodu podkreślają m.in.: dziesięć „kogutów”, dwadzieścia jeden obrysówek, wykonanych w technice LED, osiem reflektorów roboczych, dwie nierdzewne rury wydechowe oraz szyld z logo firmy, wykonany również z „nierdzewki”.

— Pamiętamy pierwszą „a-

keję”, w której brała udział Scania, opowiadają kierowcy - Mariusz i Piotrek. Wyciągaliśmy z rowu 35-tonowego MAN-a. Potem okazało się, że trzeba odholować go do Poznania. Wtedy Scania przeszła chrzest bojowy.

Zamiast Steyera

Poprzednikiem Scanii, był 30-letni Steyr, który już ledwo zipsiał i nadawał się wyłącznie na złom, jego zabudowa również pozostawiała wiele do życzenia.

Cała historia firmy, rozpoczęła się w 1990 roku, kiedy Wojciech Janik kupił pierwszą platformę. Obecnie, firma posiada 4 platformy, z czego 3 są hydrauliczne - z „okularami”. Dopiero kilka lat temu, pojawiła się potrzeba kupna holownika, którym był właśnie Steyr.

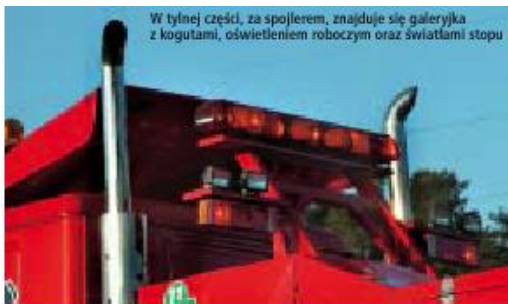
Pomysły na zabudowę

Zabudowa Scanii powstała w firmowym warsztacie, gdzie przy jej budowie wykorzystano pomysły znanych firm, zajmujących się budową holowników, takich



Na masce Scanii znajduje się buldog, logo amerykańskiego Mack-a





W tylnej części, za spojlerem, znajduje się galerijka z kogutami, oświetleniem roboczym oraz światłami stopu

jak: Omars, Tischer, Euro-Kran.

Podczas wyciągania pojazdów z rowu, niezbędna jest wyciągarka o sile przyciągu 100 ton, którą wykonano na zamówienie i zamontowano na środku zabudowy.

Za wyciągarką umieszczono główne oświetlenie holownika, czyli: galerijkę (lampy ostrzegawcze), 4 reflektory robocze oraz światła stop.

Samochód nie posiada „lap”, które wryzają się w ziemię, zatrzymując pojazd w miejscu, gdy nawierzchnia drogi jest śliska.

Scania umieruchamiana jest przez ramię (wysięgnik), który po opuszczeniu na jezdnię, równie dobrze zatrzymuje pojazd.

W skrzyniach znajdują się specjalne narzędzia, które są niezbędne podczas różnych „akcji”. Dzięki jej oświetleniu, Scania jest dobrze widoczna w nocy. Sama zabudowa waży 10 ton i ma 4 metry długości.

Pracownicy firmy

Wszyscy pracownicy firmy przeszli kursy dokształcające,



Okular do holowania ciężarówek służy również jako podpora podczas pracy wyciągarki. Na zdjęciu widoczna linia wyciągarki o uciążu 100 ton

o czym mogą świadczyć zdobyte przez nich certyfikaty. Obecnie, firma zatrudnia 4 kierowców, a dokumentacją oraz przyjmowaniem większości zleceń, zajmuje się żona pana Wojciecha – Halina. W firmie panuje rodzinna atmosfera. Często, wszyscy pracownicy, przybývają wrzazze swoimi rodzinami, na spotkania na grillu, podczas których są omawiane problemy dotyczące firmy.

Po wejściu do UE

— Od momentu wejścia do Unii Europejskiej, nie przybyło nam więcej zleceń na pomoc i ratownictwo drogowe, mówi Wojciech Janik. Ostatnimi czasy, konkurencja staje się silniejsza i obniża stawki za kilometr.

Większość małych firm pomocy drogowej zbankrutowało lub zamknęło swoją działalność. Dlatego, w niedalekiej przyszłości, zamierzam wybudować warsztat dla samochodów osobowych.

Obecnie posiadam parking strzeżony 24h oraz zabezpieczam pojazdy zatrzymane przez policję. Współpracujemy ze strażą pożarną oraz policją.



Ta część okulara zastępuje klasyczne łapy podporowe podczas pracy wyciągarki. Nadkola wykonane są z ryflowanej blachy



Z boku za drzwiami do kabiny znajduje się gryf – logo Scanii. Z tyłu fragment kolumny oraz wlot powietrza typowy dla tego modelu

Dane techniczne



Producent: Scania division, Saab-Scania AB, Södertälje, Szwecja.

Model: 143E, silnik przed kabiną.

Konfiguracja: 6x4, ciężarówka specjalistyczna.

Silnik: V8 turbodiesel o pojemności 14 l i mocy 470 KM (345 kW) z do-

dzieniem powietrza dodatkowego.

Skrzynia biegów: 12-biegowa, manualna, plus dwa biegi górskie.

Resorowanie: z przodu resory piórowe i amortyzatory hydrauliczne, z tyłu podwójnie wzmocnione resory piórowe.

Ramie: kratownicowe, podłużnice podłużne kształtowniki owałowane, poprzeczki stalowe.

Hamulca: bębnowe, sterowane pneumatycznie, trójzakresowe, system ABS.

Zabudowa: specjalistyczna, własnej konstrukcji, wyciągarka o sile przyciągu 100 ton, ramię holownicze o długości 40 ton.

Oświetlenie: światła przeciwmgielne, 10 kogutów, 21 „obrysówek” LED, 8 reflektorów roboczych, podświetlany sztyd z logo firmy.

Ciężar całkowity: 20 ton. Uciążenie całkowite: 65 ton.

W akcji

Tydzień po wizycie w firmie pana Janika, mieliśmy okazję zobaczyć Scanię podczas akcji ratowniczej na zaśnieżonej drodze.

Aleksander Duda (tekst), Wojciech Wiczezek (zdjęcia)

Scania, dzięki długości, zwrotności oraz mocy silnika, bardzo dobrze radzi sobie podczas ratowania z opresji innych pojazdów. Nie zawsze jednak można holować auta na ramieniu. Wtedy, niezbędny jest dyszel (połączenie sztywne), a gdy tych dwóch opcji nie można zrealizować, potrzebna jest naczeпа niskopodwoziowa. Najczęściej Scania wyjeżdża na pomoc do ciężarówek i autobusów, zdarza się, że ratuje pojazdy rolnicze, budowlane itp.

Wylądował na skarpie

Tak było w przypadku MAN-a z naczeпа do przewozu materiałów sypkich. Wszystko zaczęło się pewnego zimowego dnia około godziny 17, kiedy MAN F2000, załadowany wapnem, mijal się z drugą ciężarówką na zakręcie. Jej kierow-

ca nie zjechał 40-tonowemu MAN-owi z drogi, i lekko uszkodził lewe lusterko.

Dlatego, by uniknąć dalszych strat, kierowca skręcił lekko kierownicą, ale zestaw zatrzymał się na przydrożnej skarpie. Scanię wezwano wyłącznie do podciągnięcia ciężarówki, która wyjechałaby w ten sposób ze skarpy. Dlatego, wysłano tylko jednego kierowcę – Mariusza. Gdy dojechał na miejsce, okazało się, że MAN wisiał kolumnami w górze. Ponieważ istniało ryzyko osunięcia zestawu, Mariusz postanowił wezwać 40-tonowy dźwig oraz resztę ekipy firmy Janik.

Potrzebna piaskarka

Nawierzchnia drogi była bardzo śliska, istniało więc prawdopodobieństwo osunięcia się dźwigu z nawierzchni. Potrzebna była zatem piaskarka, która



Aby rozpocząć wyciąganie MAN-a konieczny był przyjazd piaskarki. Szkoła ze tak późno

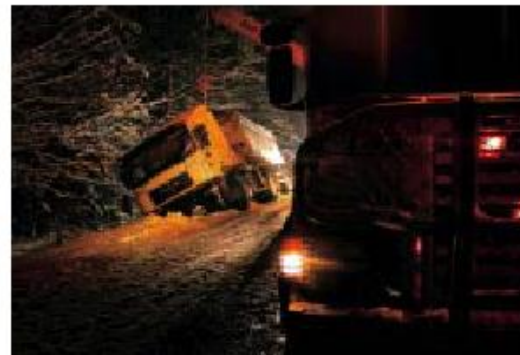
umożliwiłaby bezpieczne rozstawienie dźwigu. Zanim przybyła na miejsce, zjawili się strażacy z Lublińca, którzy oświetlali teren akcji.

Po posypaniu piaskiem drogi, do zestawu podjechał dźwig

i w kilka sekund był gotowy do rozpoczęcia pracy. Dźwig podniósł tył naczeпа, a wyciągarka Scanii, długo nawijała grubą linę na bęben wyciągarki.

Po 15 minutach zestaw stał już pewnie na drodze. Ciągnik

z naczeпа był w dobrym stanie technicznym, nie było więc konieczności holowania. Kierowca MAN-a wyszedł bez szwanku, lecz ta sytuacja na pewno na długo pozostanie w jego pamięci.



Koła naczeпа znajdowały się w powietrzu. „Skanka” wraz z 40-tonowym dźwigiem wyciąga z rowu załadowany wapnem zestaw



Aby ciężarówka dalej nie zapadała się w śniegu, została zaczepiona do wyciągarki dźwigu



Ciężki, 40-tonowy żuraw wraz z holowniczym powoli stawiają zestaw na drodze