



KITEKINTÉS DUPLA PÓTKOCSIS SZÁLLÍTÁS

Mi is az LCV?

LONG COMBINATION VEHICLE

Pár száz évvel ezelőtt a fiatal mestereket elküldték messze idegenbe, hogy minden újdonságot megtanuljanak és elhozzák a tudást haza. Manapság nem kell messzire menni, csak körülnézni a szűkebb hazában vagy a szomszédban.

Váltság idején gyakrabban tekintgetünk a szomszédok felé, ők hogyan oldják meg a dolgaikat. Nem mondok újat azzal, hogy Kanada hatalmas ország, itt más méretek-

ben kell gondolkozni. A legnagyobb nyerges pótkocsis 53 láb (16,15 m), fér bele áru jócskán, de mi lenne ha...? Itt minden tartománynak saját helyi törvényhozása van, ők szabályoz-

zák a fuvarozást is. Több tartományban eddig is engedélyezték az LCV-t, ami a Long Combination Vehicle rövidítése, lényege, hogy egy vontató 2 pótot húz. Mostanában viszont szinte minden tartomány foglalkozik ennek a bevezetésével. Kiszámították gyorsan (válság van), hogy egy traktornak csak kb. 25%-al nő a fogyasztása, ha két pótot húz, az üzemeltetési költségek viszont 40%-al csökkennek. A jelenleg körülötünk levő világot viszont nem arra tervezték, hogy közel 40

méteres kamionok közlekedjenek benne, ezért most minden részletét szabályozzák az ilyen fuvarozásnak. Első az engedélyek beszerzése: a fuvarozó kap egy listát, az összes út szerepel rajta amit használhat, felsorolják azokat a parkolókat is ahol ilyen járművek megállhatnak. Nem használhatnak terelőutat: ha az autópályát, országutat lezárják pár órára, például baleset miatt, akkor az ilyen járművel a padkán kell parkolni és bevárni, míg újra megnyitják. Nem közlekedhetnek a városhatáron belül, kell egy telephely vagy minimum egy parkoló a városon kívül ahonnan egyesével viszik el lerakni a pótokat. Kanada „hideg” tartományokban (ahol kemény telek vannak) nem engedélyezik az ilyen szerelvények használatát a téli hónapokban. Következik a vontató: minimum 425 lóerő, ezen kívül a kompresszornak sokkal nagyobb teljesítményű-



1. A-train – egyre többet fogunk látni belőle
- 2-5. Klasszikus B-train kombinációk
6. Hasonló megoldás Kaliforniában csak kisebb méretekben
7. Nevadai bányából szállít ércet ez a szerelvény



nek kell lenni, hogy két pótot is ellásson. Ugyanez vonatkozik a légszárítóra, ennek is győzni kell a kétszer akkora szerelvényt, a sebességet korlátozták 90 km/óraban. A kétféle kombinációból az első az úgynevezett A-train: itt a második pót egy kéttengelyes „dolly”-val van az első pót után akasztva, ez a fajta szerelvény jobban követi a traktor nyomvonalát. A másik lehetőség a B-train, itt az első pót váza hátranyúl és erre szereltek egy nyeret, ide akasztják a második pótot. Ez a kombináció sokkal masszívabb, de jobban „lemerad” a vége kanyarban, sokkal inkább úgy viselkedik mint egy hagyományos nyerges.

A gépkocsivezetők nagyon szigorú válogatáson esnek át, mielőtt beülnek egy ilyen „vonatfűtő” kormányra mögé. Csak öt év gyakorlattal jelentkezhetnek ilyen munkára, utána telephelyi tréning, hogyan kell az ilyen szerelvényt szét és összeakasztani. Ezt követi egy 100 órás gyakorlati képzés tapasztalt oktatókkal, erről bizonyítványt kapnak. Évente újra kell vizsgázni, sőt akkor is, ha valaki munkahelyet változtat.

Sok támogatója van az ilyen fuvarozásnak, még a zöldek is melléálltak. Kiszámították, hogy ha csak ilyen szerevényeket használnának a távolsági fuvarozásban az 35-40%-ban csökkenne a környezetszennyezést és az utak sem lennének ilyen zsúfoltak. Nem is olyan régen még büszkén kiraktuk otthon a táblát a 12 m-es pótkocsi végére: Long Vehicle, most ha kipróbálok egy ilyen Erre mit írjak?

Balogh János és Magdi



4



5



6



7