



# НЕГАБАРИТ

Александр Трохачёв, фото Александры Похабовой

**Конвой из самых мощных на сегодняшний день тягачей на дороге встретишь нечасто. Но когда это случится – будьте уверены: зрелище вы при всем желании не пропустите. Почему? Да потому, что транспортировку негабаритного груза, как минимум, будет сопровождать ГИБДД. Возможно даже временное перекрытие дороги и не только, ведь негабарит – вещь особенная.**

## И МЫ НЕ ЛЫКОМ ШИТЫ

В нашей стране не так много компаний, специализирующихся исключительно на транспортировке негабаритных грузов. Работа эта сложная, уникальная, требующая не только знаний и особых навыков, проверенного персонала и надежной техники, но еще и полной самоотдачи. В одиночку здесь ничего не добьешься. Нужно постоянно контактировать с представителями МВД и местных органов власти, иметь не только предпринимательскую жилку, талант переговорщика, но и организаторские способности, причем подчас неординарные. Такие перевозчики наперечет не только в России, но и в Европе, и один из них – московская компания «SWTrans».

Полное название – Safe Way Transportation. Оно говорит о том, что профиль компании – перевоз-

ки не только по РФ, но и в международном сообщении. Например, в настоящее время по выигранному тендеру она осуществляет поставку медицинских модульных блоков из Турции и Германии в Чебоксары, Астрахань и Краснодар.

Впрочем, об этом мы поговорим позже. А пока – общее представление о том, какая нагрузка ложится на людей и транспорт.

В среднем один автомобиль компании в день проходит 350 км. В месяце 21 рабочий день. Нехит-



*Чтобы сократить время доставки негабарита, погрузочные работы, как правило, выполняются в ночное время*

рые арифметические действия позволяют установить средний пробег: 7000 км в месяц, 84 000 км в год. Продолжительность командировки бывает разная – от трех дней до месяца и более. В 2007 году, например, самая продолжительная перевозка осуществлялась 1,5 месяца – доставляли емкости из Санкт-Петербурга в Красноярск. Так что этой компании фактически любая задача по плечу.

## СПЕЦИФИКА

Перевозка негабаритного груза – это такой же сложный процесс, как и транспортировка крупногабаритного, сверхгабаритного или тяжеловесного груза. И чтобы усилить восприятие этой сложности, приведу только один факт: проект по перевозке негабарита может осуществляться в течение нескольких месяцев (просьба не путать весь проект с непосредственной доставкой автомобильным транспортом).

Комплекс работ по перевозке негабарита начинается с подготовительного этапа. Часто подготовка занимает больше времени и сил, чем сама транспортировка. И тут своим активом не обой-

тись – нужна помощь деловых партнеров. Речь идет об организации сопровождения, оформлении документов, согласованиях, формальностях и т. п. И, как пел Высоцкий, «если друг оказался вдруг и не друг, и не враг, а так...», то может рухнуть вся цепочка. А это роскошь, которую солидные бизнесмены позволить себе не могут.

Конечно, в арсенале перевозчика есть вся необходимая техника для бережной переборки негабаритного оборудования, строительных машин, бронетехники и другого нестандартного груза из одной точки в другую. Это и открытые платформы, и платформы-трейлеры, и полуприцепы типа Giant. Есть и специализированные трейлеры со всем необходимым оборудованием для загрузки, крепления и разгрузки груза. И при работе с негабаритом учитываются не только его размеры, но и масса. Отсюда и низкорамники различной грузоподъемности в автопарке столичного предприятия. Причем в большинстве случаев подразумеваются изделия зарубежных фирм, проверенные временем. Экспериментировать с более дешевым

прицепным составом стран СНГ здесь не хотят: на кону – репутация фирмы, а раз так, то торговать неуместно.

Примеров перевозки негабаритных грузов столько, что о них можно издать отдельную книгу. В ней были бы рассказы о транспортировке катеров и яхт, танков Второй мировой войны, медицинских модулей и множества всевозможного оборудования. Недавно, например, сотрудники фирмы осуществили перевозку линии для производства и упаковки напитков. Ее длина составляла 20 м, ширина – 5,86 м, высота – 4,55 м. Маршрут из Санкт-Петербурга в Липецк прошел Renault Premium с колесной формулой 6x4. Впрочем, сейчас такой доставкой вряд ли кого-то удивить.

В сравнении с перевозками негабаритных грузов по России сложность международных маршрутов вырастает в несколько раз. Связано это и с длиной дистанции, и с рисками, и с ответственностью.

В каждой стране действуют собственные правила перевозки негабаритных грузов, и здесь, как говорится, со своим уставом в чужой монастырь не сунешься. Приходится придерживаться строго утвержденного графика, потому что немецкая полиция не станет ждать, когда вы устраните поломку или мобилизуете персонал на выполнение поставленной задачи. Порядок есть порядок, и будьте любезны уложиться в отведенный вам срок.

В связи с этим иногда возникают сложности. Взять ту же погоду: как только она портится, график передвижения становится под угрозой срыва. Причем причиной задержек в пути обязательно будут внутренние проблемы. В ряде случаев график ломается из-за аварий и непредвиденных заторов. Особенно это характерно для поздней осени и глубокой зимы, когда дорога превращается в каток. Так что за внешней грациозностью таких пе-

ревозок стоит кропотливый труд десятков людей, которым нужно разработать маршрут перевозки с выездом специалистов на место, получить необходимые разрешения, организовывать погрузку и разгрузку негабарита, охранять и сопровождать груз на всем пути следования. А нередко профессионалам компании совместно с сотрудниками ГИБДД приходится перекрывать улицы, демонтировать светофоры и дорожные знаки, снимать металлические ограждения, поднимать провода и принимать другие меры для беспрепятственного движения негабаритного груза. И хотя по правилам безопасности перевозка осуществляется только в дневное время, а средняя скорость движения редко превышает 30 км/ч, трудностей на пути хоть отбавляй.

## В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

За несколько лет присутствия на рынке транспортных услуг компания «SWTrans» превратилась

Примеры перевозок грузов компанией «SWTrans» за один месяц (сентябрь 2007 года)

Характер груза	Габаритные размеры, м	Маршрут следования	Техника для перевозки
Кран Liebherr	13,0x3,5x3,0	Санкт-Петербург–Москва	Тягач MAN, полуприцеп Faumonville, два автомобиля сопровождения
Два автобуса	13,0x3,0x3,0	Санкт-Петербург–Сочи	Два тягача MAN, два полуприцепа Faumonville
Разборная буровая установка	30,0x4,4	Санкт-Петербург–Когалым Тюменской обл.	Четыре тягача Renault, один тягач MAN, пять низкорамных полуприцепов
Два комбайна	10,0x3,5	Санкт-Петербург–Омск	Тягач MAN, тягач Volvo, два полуприцепа Faumonville
Три танка Т-34	6,0x3,1x2,5	Москва–Горбатов Нижегородской обл.	Тягачи Volvo FH16.560, Renault Premium, International, три низкорамных полуприцепа



в заметного игрока. С ней считаются не только российские конкуренты. А с недавних пор она причастна к реализации одного из национальных проектов, провозглашенных Президентом России Владимиром Путиным. Речь идет о федеральном проекте по строительству медицинских модульных блоков. «SWTrans» выиграла тендер на перевозку 884 (это количество за три проекта) модулей импортного производства из Германии и Турции в Чебоксары, Астрахань, Краснодар. Только в этом проекте принимают участие 42 сцепки (тягач плюс полуприцеп) и 50 водителей. Непосредственно перед Новым годом в проект ввели еще 10 новых сцепок, где в роли «бурлака» выступил тягач Renault Kerax. И хотя проект стартовал в сентябре 2007 года, до настоящего времени все сотрудники компании «SWTrans» фактически работают в режиме нон-стоп. И, естественно, основная физическая нагрузка ложится на водителей автопоездов, а пик нервного напряжения испытывает руководящее звено – как говорится, кто на что учился...

Практическая часть начинается с прибытия автопоездов под погрузку. Водители говорят, что это самая рутинная часть работы, и связана она с сюрпризами, переживаниями и эмоциями. Если пилоты воздушных лайнеров на международных рейсах видят огромные красивые пейзажи,



Чтобы вписаться в некоторые повороты, водителю негабаритного автопоезда приходится использовать всю ширину проезжей части в буквальном смысле слова до сантиметра

дальние города и государства, то дальнობойщики, связанные с перевозкой негабарита, лучше узнают свою страну. Уже при погрузке всякого насмотришься. А уж по дальнюю дорогу и говорить нечего – тут ни у одного мастера детективного жанра не хватит воображения, чтобы сочинить сюжет, который подбрасывает сама жизнь...

После погрузки машины отправляются в путь. Теоретически это нужно начинать с рассветом. Но в декабре–январе светлое

Условия тендера	
Число перевозимых модулей	884 шт.
Доставка за один рейс	от 23 до 30 модулей
Минимальные габаритные размеры модулей, м	10,0x3,5x3,5
Максимальные габаритные размеры модулей, м	20,0x4,4x4,0
Минимальная масса модулей, т	10,0
Максимальная масса модулей, т	40,0
Место погрузки	Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону
Место разгрузки	Чебоксары, Астрахань, Краснодар

время суток самое короткое в году, так что фактически приходится выезжать затемно. Колонна традиционно делится на несколько конвоев по 4–5 автомобилей в каждом. Больше ставить нельзя – возникнут сложности с перевозкой. К тому же есть правила, нарушать которые никому не позволено, даже в рамках реализации нацпроекта.

### ПО МЕСТАМ СТОЯТЬ!

Хотя грузоперевозки автомобильным транспортом – не морской флот, дисциплина и здесь есть. Наблюдая за приготовлениями отправки в путь партии негабарита, так и ждешь команды: «По местам стоять!» Здесь тоже у каждого свое место и своя роль. На суше, как и на воде, все в той или иной степени зависят друг от друга, поэтому лентямы и разгильдяям в команде не место. А вот для романтиков – настоящий рай.

...Первая загрузка оказалась действительно масштабной. Причем настолько, что я пожалел, что ее не снимали режиссеры отечественного кино: смотришь, для какого-нибудь боевика, детектива или фильма другого жанра кадры пригодились бы. Загрузка закончилась примерно в 2 часа ночи, и только после этого все отправились спать. Но спать – громко сказано. На всё про всё (раздевание, умывание, сон и отдых) у водителей оставалось от силы часа два... За это время не то что отдохнуть – восстановиться как следует не успеешь. Наполеон в свое время говорил, что женщине на сон нужно 8 часов, нормальному человеку 7, дураку 6, а солдату и 4 часов достаточно. Но здесь даже полстолько не получилось...

За окном была еще кромешная тьма, когда по радиации прозвучала команда: «Подъем!». Что тут началось! На 23 огромных тягачах с длинными полуприцепами вклю-



О сложности грузоперевозок в зимний период и коварстве трассы говорят снимки, сделанные при движении конвоя

чились оранжевые маячки. Их яркие вспышки стали высвечивать негабариты длиной по 20 м массой до 40 т. Создалось впечатление, что сейчас раздастся команда режиссера «Мотор!» и начнется съемка очередного «Терминатора». Но ничего подобного – уже через полчаса на выезд из порта выстроилась длинная вереница. Неподдалеку их ожидали автомобили ДПС и машины сопровождения. Казалось, так готовятся к встрече очень важных персон. И только расположенные на грузовиках вышки для поднятия электропроводов выдавали истинное предназначение этого эскорта.

### И ЗА КОНВОЕМ – КОНВОЙ

По расчетам, средняя скорость движения колонны должна составлять 60 км/ч. Но вы только вдумайтесь в эту цифру! Речь ведь не о постоянной, а о средней величине, и чтобы ее достигнуть, нужно ехать значительно быстрее. И дело не столько в милицейском эскорте или придорожных знаках и проводах, которые то и дело приходится снимать и поднимать, сколько в характере местности. На равнине выдерживать график легко, а вот когда за холмом следует холм, тут уж никакая теория не совпадает с реальностью. Например, при въезде в Чебоксары автопоезда двигаются по холмистой местности. И ладно бы дело было только в этом! Так, в осенний период туманы сопровождают конвои практически повсеместно от пункта погрузки до конечной точки маршрута. А с приходом зимы путь становится сложнее в сто крат: к туманам добавляются перепады температур, гололед, снег с дождем. И это

требует не только максимальной концентрации, но и полной отдачи сил.

В каждом конвое назначается старший, который, в отличие от полководцев, не «вперед, на левом колене», а в роли замыкающего. Это, кстати, принцип разведчиков – сзади идет самый сильный и опытный. Подобной тактики придерживаются и перегонщики. Так почему же здесь не использовать годами накопленный опыт?! В лучшем положении тот, кто во главе конвоя – у него и видимость на сто процентов, и следовать за милицейской машиной с включенными «мигалками» комфортнее. Хотя именно ему приходится «прокладывать лыжню» и нередко задавать темп движения всей группе. Впрочем, водителю второй машины тоже неплохо. По крайней мере, он может следовать точно «в затылок» впереди идущему коллеге и спокойно, без напряжения проезжать сужения, места габаритных ограничений, мосты.

Но на любой трассе есть места, где в одиночку преодолеть опасный участок небезопасно. Вот здесь-то и сказывается настоящий профессионализм водителя, а если говорить точнее – его готовность и способность работать в команде. Иногда от участников транспортировки негабарита требуется выдержка, точный глазомер и умение помочь товарищу, невзирая на сложности. Простой пример: начинаешь темнеть, идет снег, а машине нужно войти в поворот через сужение дороги. Тут без помощника никак не обойтись, а лучший помощник – такой же водитель, который машину чувствует и знает, какие действия нужно предпринять за рулем, чтобы вписаться с первой попытки. Ведь пятиться

на автопоезде с негабаритом удовольствие, мягко говоря, сомнительное. Особенно в непогоду...

### ЛЕДОВОЕ ПОБОИЩЕ

Да что в непогоду – и при хорошей видимости проблем тоже хватает. Скажем, при следовании автокаравана под Санкт-Петербургом произошла такая история. Водитель головной машины заметил впереди аварию и решил остановиться, чтобы помочь пострадавшим. Тем более что у него медицинское образование. Из-за гололеда на подъеме легковой автомобиль с молодыми парнями врезался в двигавшуюся в попутном направлении автомашину, и сидевшие в салоне люди получили незначительные травмы. У второго автомобиля был пробит топливный бак, из которого бензин вытек на асфальт. Ситуация опасная. У участников ДТП не оказалось при себе средств связи, к тому же они пребывали в шоковом состоянии. Пришлось сотрудникам «SWTrans» вызвать «скорую помощь» и пожарных.

«Скорая» приехала только через час. И пока врачи разбирались, что и как произошло, кому какую помощь оказывать, в автомобиль медиков на полном ходу влетела еще одна легковушка. Она снесла дверь у «скорой», стукнула другую машину и едва не зацепила толпу из пострадавших ребят, которых вовремя вытолкнул из опасной зоны водитель «SWTrans». К счастью, он и сам не пострадал. А не остановись колонна в этом месте – трудно сказать, как бы все обернулось...

Но следы ледового побоища встречались и на других участках питерской трассы. Вот лежит на боку опрокинутая фура. Люди, к счастью, живы, а тягач и полупри-

цеп пострадали. Да и с грузом, очевидно, не все в порядке. А случилось все банально просто: водитель выскочил из-за леса на открытый простор, где его автопоезд сильным порывом ветра сдуло с трассы в кювет.

Второй эпизод с коммерческим транспортом не лучше первого: на спуске фура сложилась и вынесла автомобиль за пределы дорожного полотна. В таком состоянии выбраться из снежного плена с трассы в кювет.

Третий эпизод связан с коварной обочиной. Стремясь освободить больше места на проезжей части, водитель сильно прижался вправо. Но грунт на обочине оказался не настолько крепким, чтобы выдержать 40 т. «Странно, – бормотал растерянный водитель, – в прошлом году в это же время я здесь останавливался, и ничего». Правильно, в прошлом году в это время было –20 °С, а в этом и –2 °С, не будет. Тогда почва успела промерзнуть, а на этот раз нет. Да и глазомер, бывает, подводит: взял правее на 20–30 см...

На всем пути следования конвоем не раз встречались перевернутые грузовики и искореженные легковушки, а то и просто следы недавних ДТП – фрагменты пластмассовых деталей и фар, обрывки уплотнителей и осколки стекол. Что и говорить: дорога полна неожиданностей. Только для перевозчиков негабарита они имеют второстепенное значение. А приоритет – доставка груза в целостности и сохранности.



Для безостановочного проезда спецтранспорта сотрудники ГИБДД часто перекрывают примыкающие дороги и перекрестки