

TR VLIE



HEAVY LOAD SERVICE (ALMELO)

TRANSPORTERT VLEGTUIGDELEN

Het Almelose speciaal transportbedrijf Heavy Load Service had van een Engelse opdrachtgever het verzoek gekregen om twee rompdelen van een Boeing 707 in het Engelse Alton te laden en over de weg naar het Duitse Velbert te vervoeren.

Nu is het transporteren van een vliegtuig of delen daarvan geen dagelijkse bezigheid, dus pakte Heavy Load Service deze opdracht met beide handen aan.

De Boeing 707 was, na heel wat dienstjaren en vele vliegreizen, op eigen kracht naar het vliegveld van het Engelse plaatsje Alton gevlogen en was daar na de laatste vlucht neergestreken om opgedeeld te worden in transportabele delen, die dan over de weg naar Duitsland getransporteerd moesten worden. De vraag waarom de Boeing 707 de laatste reis niet vliegend naar Duitsland heeft gemaakt had alles te maken met het feit dat Duitsland geen gespecialiseerde bedrijven kent die in staat zijn vliegtuigen op te delen in stukken, zoals de Duitse opdrachtgever het wilde hebben.

Transportregeling

Op het kantoor van Heavy Load Service werden de routes bepaald, vergunningen geregeld, de ferries van Rotterdam naar het Engelse Dartford en weer naar Rotterdam besproken. Ook werden er drie begeleidingsvoertuigen van ETS ingehuurd om de MAN 26.480 6x2/4, met daaraan gekoppeld een 2-assige dubbel uitschuifbare Faymonville tankdieplader type Megamax, en een MAN 33.480 6x4 met een 2-assige dubbel uitschuifbare Faymonville dieplader, eveneens van het type Megamax te begeleiden.

Op elke dieplader moest een rompdeel geladen worden. Het gewicht van beide rompdelen

bedroeg 19 ton, de lengte 20 meter x 5,65 breed x 3,30 hoog. De beladen afmetingen waren 28 meter lang x 5,65 breed x 4,30 hoog en totaal 47 ton.

Al met al een zeer in het oog springend transport.

De chauffeurs Karel van Dooren (MAN 6x2/4) en Gerrit Hakkert (MAN 6x4) waren daags voor het transport via de haven van Rotterdam met lading naar Engeland vertrokken en hadden die daar ter plaatse afgeleverd. Aansluitend reden beiden door naar het Engelse Alton waar de Boeing in transportabele delen had moeten klaarliggen, maar de Engelsen waren nog volop bezig met het verwijderen van de vleugels, die zich niet zo maar lieten demonteren. Na de nodige inspanningen en het oponthoud gaven de vleugels zich gewonnen en bleef de romp over. Op van tevoren bepaalde plaatsen werd de romp vertikaal doorgezaagd in een deel van 20 meter en een deel van 27 meter. Ook het staartdeel werd vertikaal doorgezaagd.

Daarmee was het zagen niet gedaan want van de rompdelen moest de onderkant in horizontale richting aan beide zijden worden doorgezaagd, zodat alleen het passagierscompartiment, inclusief de stoelen voor transport overbleef. Juist deze delen had de Duitse opdrachtgever nodig.

Begeleid transport

Na al het oponthoud werden de twee overgebleven rompdelen

één voor één op de diepladers gehesen door een Tadano/Faun ATF 110G-5 van het Engelse kraanbedrijf Baldwins. Speciale voorzieningen hoefden niet getroffen te worden, omdat de rompdelen voldoende sterk en zelfdragend waren. Twee stalen bokken hielden de delen horizontaal.

Door het oponthoud bij de demontage van de vleugels kon het transport niet op tijd vertrekken en was uitstel naar de volgende dag noodzakelijk. Op donderdagmorgen 4 december vertrok het transport onder particuliere begeleiding van ETS en de Engelse politie naar de haven van Dartford om daar met de ferry van Cobelfret naar Rotterdam te varen. Op vrijdagavond vertrok het konvooi onder begeleiding van ETS vanuit Rotterdam naar de grens bij Venlo. Een speciale rijontheffing voor het weekend maakte het mogelijk om vanaf de grens bij Venlo door te rijden naar het Duitse Velbert, waar het lossen van de rompdelen bij de opdrachtgever kon plaatsvinden en daarmee was dit bijzondere transport voor de mensen van Heavy Load Service ten einde.

Een gespecialiseerd bedrijf heeft de twee rompdelen aan elkaar bevestigd. De samengestelde romp die er van binnen exact hetzelfde uitziet als het interieur van een passagiersvliegtuig dient nu als simulatieruimte. In deze ruimte traint men het personeel van vliegmaatschappijen op het omgaan met allerlei mogelijke calamiteiten die zich in een vliegtuig kunnen voordoen.

John Jansen

Dank gaat uit naar Peter Klanderman van Heavy Load Service. Voor meer informatie: www.hlstransport.nl

Foto's: HLSA



1.

4.



1. Met een kraan van Baldwins worden de losgesneden stukken van het vliegtuig opgetild.
2. Een prachtige MAN TGX van de firma Heavy Load Service Almelo.
3. Een gedeelte van de romp is de klaarstaande Faymonville geladen.
4. Het konvooi staat klaar voor vertrek naar Duitsland via Venlo.