

Konstailematon KOUKKU

Mercedes-Benz Arocs 3258





Teollisuuden purkuihin erikoistuneen Umacon Oy:n raskaimmista kuljetustarpeista huolehditaan Mercedes-Benz Arocs -koukkuautolla. Kyseinen yksilö edustaa konstailematonta perustyökälua, joka täyttää sille asetetut vaatimukset monipuolisessa ajotehtävässä.

Purkutöitä on monenlaisia. Kun niistä keskitytään raskaamman sarjan toimijoihin Suomessa, kouvolaalainen Umacon Oy astuu kuvioihin mukaan. Ryhdyttäessä purkamaan vaikkapa paperitehdasta, on käytettävien työkalujen ja koneiden oltava tehokkaita ja tarkoitukseensa sopivia. Rakenteiden purkuun käytettävien välineiden ja koneiden lisäksi yrityksellä on käytössään myös omaa kuljetuskalustoa kahden kuorma-auton verran. Niistä tuoreempi on puoli-toistavuotias Mercedes-Benz Arocs -koukkuauto. Kävimme tutustumassa **Juha Rahikan** työkaluun ja työpäivään Kotkassa, jossa Umaconilla oli meneillään Kotkamillsin toisen paperikoneen purkutytöt.

Mersulla metallia. Musta Mersu vihreillä Umacoin logoilla erottuu helposti muusta kalustomassasta tehtaan vilinässä. **Timo Teippi** on siis onnistunut luomaan jälleen navetassaan tarkoista palvelevan ulkoasun asiakkaansa kalustoon. Tehdasalueella samoissa väreissä liikkuva Vito kuuluu selvästi samaan kalustoperheeseen.

Rahikan työpäivä on alkanut Inkeröisistä, josta hän on koukannut auton ja perävaunun päälle kaksi tyhjää lavaa, jotka jätetään paperitehtaan pihalle odottamaan kuormaansa. Vierestä otetaan tilalle kaksi täyrtä lavaa, jotka lähdetään tyhjentämään Umacoin terminaaliin Inkeröisiin. Yrityksellä on kaikkiaan yli 30 konttia, joista jotkut toimivat asiakkaiden tiloissa varastoina, joita kierretään tyhjentämässä sitä mukaa kun ne täyttyvät.

Kotkasta noudetuissa konteissa on metalliro-mua, joka lajitellaan ja paloitellaan terminaalis-sa eri metallilajien mukaan toimitettavaksi aika-naan eteenpäin. Alun alkaen Umacoin toiminta onkin lähtenyt liikkeelle kierrätysmetallin kerää-misestä ja käsittelystä, minkä rinnalle purkutytöt ovat tulleet täydentämään toimintaa. Terminaa-lialueella on myös lupa varastoida betonijätettä, joka muodostaakin merkittävän osan juuri tehtaita purettaessa syntyneestä jätteestä. Tällä kertaa työn alla olevalta Kotkamillsin työmaalta kuljetetaan pois vain metalli, puretut betonirakenteen jäävät asiakkaan haltuun.

Inkeröisissä pujottelemme metallivuorien välis-tä kippipaikalle, josta kuorma lähtee kippauksen jälkeen Fuchsin materiaalikoneella jatkamaan kä-sittelyprosessissa.

KOTKAMILLSIN URAKKA

Kotkassa käynnissä oleva paperikoneen purku on tyyppillinen Umaconin suorittama purku-urakka. Urakan taustalla on paperikone kakkosen eli PK2:n purkaminen ja sen jälkeen korvaaminen kartonkikoneella. Purettava kone valmisti aikakausilehtipaperia vuodesta 1954 alkaen.

Umacon Oy:n työnjohtaja **Janne Marttila** kertoo, että metallin lisäksi uuden kartonkikoneen tieltä ja vanhan paperikoneen jäljiltä puretaan betonirakenteitakin noin 2–3 tuhatta tonnia. Suurimmat yksittäiset kappaleet ovat jopa 40 tonnin painoisia. Raskaiden taakkojen käsittely ja siirto tehtaan sisällä vaatii siten oman ammattitaitonsa. Kuljetuskalustona käytetään muun muassa vetomestareita ja satamistakin tuttuja lauttavaunuja. Koneita Kotkamillsin työmaalla on käytössä kaikkiaan parikymmentä. Betonirakenteita paloitellaan monin eri tavoin kuten piikkaamalla, pulveroimalla ja sahaamalla. Työmaan suurimmassa betonin sahaamiseen käytettävässä leikkurissa on noin kaksi metriä halkaisijaltaan oleva pyörivä terä.

Kotkamillsin tehtaat olivat Stora Enson omistuksessa, kunnes ne myytiin vuonna 2010 amerikkalaiselle sijoitusyhtiölle. Viime vuonna toteutuneen kaupan myötä Kotkan paperitehtaat palasivat kotimaiseen omistukseen, kun uudeksi omistajaksi tuli MB Rahastot.

Metallikuormat ki-pataan Umaconin terminaaliin, jossa ne lajitellaan, leikataan ja varastoidaan odottamaan eteenpäin myyntiä.

Toimiva perustyökalu. Tridem-alus-tainen Arocs kuuluu tehtaan tuotantomalleihin. Päällirakenteena oleva Hiab Multiliftin 24 tonnin koukkulaite riittää mukavasti 17 tonnin kanta-vuuden omaavalle autolle.



Yksi suurimmista ja kestoaltaan pisimmistä työmaista on ollut paperitehtaan purkaminen, mikä vei aikaa yli vuoden.



Monipuolista ajoa. Mersun kuljettajana toimivalla **Juha Rahikalla** on pitkä kokemus kierrätysmetallin ja purkujätteenkin kuljetuksista, 28 vuotta eli yhtä pitkä kuin Umaconilla, jonka palveluksessa hän on ollut koko ajan. Aiemmat työkalut ovat olleet kolmeakselisia Scaniaa ennen nykyistä Mersua.

Totuttelua Rahikan mukaan vaati erityisesti automatisoitu vaihteisto ennen kuin sen toimintaan uskalsi täysin luottaa. Vanhan koulukunnan automiehen mielestä 120 000 kilometrin öljynvaihtoväli tuntuu melko pitkältä - hän sanookin leikkilään haluavansa nähdä mitä pohjapropusta valuu ensimmäisen

öljynvaihdon yhteydessä. Hän tarkentaa ettei sataantuhanteen kilometriin öljyä kyllä ole tarvinnut lisätäkään, että ei sen puoleen.

Auton ajosuorite on varsin vaihtelevaa, välillä purkujätettä kuljetetaan kauempaakin Inkeröisiin, kun taas joskus työmaat sijaitsevat lähelläkin. Juhan mukaan työmaat ovat sijainneet kuitenkin pääasiassa maksimissaan reilun neljän tunnin ajomatkan päässä, koska kotiin on tultu aina yöksi. Kymenlaaksossa onkin viime vuosina purettu paperitehtaita tai osia niistä, jotka ovat olleet lähes kotikylällä kuten Myllykosken paperitehdas, jossa Umacon operoi reilun vuoden ajan.

Mersun päälle löytyy myös Keslan puutavarakuormaajalla varustettu lava, joka vedetään päälle kun lähdetään keräämään pienempiä eriä mitä tapahtuu Juhan mukaan viikottain. Vaihtelevassa ajossa, jossa lavojen käsittely ja työmaa-ajo vie joinakin päivinä jopa lähes puolet työajasta, kulutus on koko auton puolentoista vuoden ja sadantuhannen kilometrin ajalta ollut noin 46 litraa sadalle.

Toimiva perustyökalu. Takaohjaava neliakselinen Arocs on valmistunut suoraan tehtaan linjalta Wörthistä sellaiseenaan. Kahdeksan tonnin suora etuakseli on rautajousitettu kolmella lehdellä kummaltakin puolelta, kun taas takapästä löytyy ilmajouset kaikilta aksleilta. Akseliväliksi on valittu 4 200-millinen ajotehtävän luonteen vuoksi, mikä rajoittaa auton kokonaispainon 34 500 kiloon.

Moottorina Arocsissa on 15,6-litrainen rivikuutonon josta on otettu 578 hevosvoimaa tehoa ja 2 800 newtonmetrin maksimivääntö. Moottorin ja kytkimen jatkona on jo se aiemmin mainittu automatisoitu 16-nopeuksinen Powershift-vaihteisto. Koska kyseessä on tasalattiainen ohjaamo, ei manuaalivaihteistoa ole siihen edes tarjolla. Autossa käytettävä tasalattiainen makuuohjaamo on 2,3 metriä leveä malli eli parikymmentä senttiä kapeampi kuin kaukoliikenneohjaamo. Eroa ei sisätiloissa juurikaan huomaa.

Päällirakenteena oleva koukkulaite on Hiab Multiliftin 24-tonninen laite, tarkemmalta mallimerkinnältään XR24SL. Rahikan mukaan Hiabin koukku on mukavan helppokäyttöinen oikean käden kyynärnojaan sijoitetuista hallintalaitteista. Hän on ajanut joskus aiemmin myös vaijerilaiteautoa, josta siirtyminen koukkuun epäilytti kuten automatisoituu vaihteistoon siirtyminen Mersun tulla alle, mutta kumpaankin on totuttu ja tykättytyn niin ettei vanhaa ikävöidä. Kantavuutta autolla on 17 tonnia eli noin puolet sen kokonaispainosta. [1]



Juha Rahikka ja Umacon ovat kumpikin toimineet 28 vuoden ajan kierrätysmetallien ja teollisuuspurkujen alalla.



Positiivisen yrityskuvan luominen kuljetuskaluston avulla on toteutettu helposti huomattavilla ja mieleenjäävillä teippauksilla sekä kevyellä mutta näyttävällä ulkonäön piristämisellä.