

Turbogenerátor z Plzně odletěl do Austrálie největším letadlem světa

DB Schenker přepravil počátkem května dopravním superletadlem Antonov-225 Mrija generátor o váze 117 tun. V Praze se obří dopravní letadlo objevilo znovu po devíti letech. Generátor byl vyroben v Plzni, do provozu bude uveden nedaleko západoaustralského Perthu. Elektrický generátor o váze přesahující sto tun. K tomu, aby se během šesti dnů dostal k zákazníkovi, využije DB Schenker služeb největšího nákladního letounu na světě. Unikátní transport si vyžádal maximální součinnost a spolupráci několika oddělení přepravní společnosti jak na evropské, tak australské půdě.

V areálu plzeňského výrobce turbogenerátorů BRUSH SEM nakládal dopoledne v den odvozu na speciální podvalník elektrický generátor vážící 117 tun. Kromě váhy jsou úctyhodné i další rozměry. Dlouhý je 8,8 metru, široký přes 3,5 metru a na výšku měří téměř 3,2 metry. Podobný typ strojního zařízení se do vzdálené cílové destinace přepravuje obvykle námořní lodí. Z důvodu času však v tomto případě DB Schenker sáhl po nestandardním řešení. Přestože je manipulace s tak těžkým strojem velmi obtížná, rozhodl se výrobce generátoru společně s přepravní společností pro leteckou přepravu. Od začátku pak bylo jasné, že tento přesun umožní jedině nákladní Antonov An-225, známý pod komerčním názvem Mrija.

NEJVĚTŠÍ NÁKLADNÍ LETADLO SVĚTA

Mrija je nejdelším a zároveň nejtěžším letounem, jaký kdy byl zkonstruován. Je poháněn šesti dvouproudovými motory a má také největší rozpětí křídel ze všech letounů v aktivní službě. Byl navržen pro přepravu sovětského raketoplánu a části nosné rakety. Poté, co byl vývoj raketoplánu Buran zrušen, byl letoun odstaven. Po několika letech byl po modernizaci nasazen do obchodního provozu v rámci flotily Antonov Airlines (ADB). Unikátní rovněž je, že byl vyroben pouze jediný typ tohoto stroje, druhý nebyl nikdy dokončen. V Česku se tento obří letoun ukázal zatím jen několikrát. Prvně se tak stalo při jeho cestě do Paříže na tamní aerosalón v roce 1989, poté na letišti Václava Havla, tentokrát již obchodně, sedl v letech 2003 a 2004, kdy z Prahy do Taškentu vezl svůj vůbec

nejtěžší náklad – zařízení pro budovaný ropovod o hmotnosti 247 tun. Mrija v Praze přistála také v roce 2006. Poměrně nedávno obrovský Antonov přistával i na letišti v Ostravě – Mošnově, kde na svoji palubu naložil vojenský materiál určený pro Afriku.

Největší letadlo světa je na letištní ploše k nepřehlédnutí. Kromě své délky, která činí 84 m, rozpětí křídel 88,4 m a maximální vzletové hmotnosti, která může dosáhnout až neuvěřitelných 640 tun, je na An-225 pozoruhodný i způsob nakládání přepravovaného materiálu. To totiž probíhá na rozdíl od většiny podobných letadel v přední části letounu, kdy se odklopí přední část těsně pod pilotní kabinou.

MIMOŘÁDNÁ PŘEPRAVA

Zvolený typ přepravy postavil DB Schenker před další výzvu, které bylo nutné se postavit. Když se zásilka takové váhy a objemu posílá po moři, nachází se obvykle v celodřevěném obalu s konstrukčními prvky, které definují a umožňují manipulaci. V případě letadla to je ale jiné. „Ochranný dřevěný obal nepadal v úvahu, veliký generátor se přikryl speciální plachtou, a aby ho bylo možné v útrobách letounu bezpečně uchytit, bylo nutné po dohodě s leteckou společností, která je odpovědná za řádné upevnění nákladu, na generátor navařit až šestatřicet fixačních bodů,“ popsal manažer nadrozměrných přeprav Pavel Trnka z DB Schenker.

Přesun na pražské letišti Václava Havla v Praze proběhl v nočních hodinách za sníženého dopravního provozu prostřednictvím speciálního několikanápravového tahače. Transportu asistovala jak vozidla přepravce,

tak i policejní doprovod, který na obtížných úsecích odkláněl či zastavoval dopravu.

„V porovnání s celkovou trasou šlo sice jen o zlomek cesty, přesto bylo nutné i přesun po pozemních komunikacích pečlivě naplánovat. S tím máme naštěstí mnoho zkušeností. Daleko větší plánování a přípravu si vyžádalo samotné nakládání stroje do letounu,“ řekl Pavel Trnka z DB Schenker.

Po bezproblémové cestě dorazil náklad v brzkých středečních hodinách na letiště v Ruzyni. Nakládku asistovaly dva jeřáby, díky nimž manipulace s více než stotunovým turbogenerátorem proběhla hladce. S pomocí speciální čtyřicet metrů dlouhé rampy se pak náklad posouval dovnitř letadla. Naložení doprovodných beden s příslušenstvím generátoru již bylo běžnou rutinou.

DALŠÍ ETAPA MIMOŘÁDNÉ PŘEPRAVY

Odlet Mriji s neobvyklým nákladem byl naplánován na čtvrté ranní hodiny. Na cestě směř Perth bude muset An-225 třikrát doplňovat palivo, protože naložené uletí maximálně 4 000 kilometrů. Plánovány jsou tak mezipřistání v Turkmenistánu, dále v Indii a naposledy v Indonésii. Po přistání v Perthu bude generátor zbytek cesty do rafinérie v západní Austrálii absolvovat po silnici. „Jsem velmi rád, že jsme si měli možnost prověřit naše procesy a otestovat logistické řešení v rámci tohoto ojedinělého mezinárodního projektu ve spolupráci s Antonovem. Podobné nadrozměrné a globální zakázky jsou pro nás vždy výzvou a zároveň zpestřením,“ konstatuje Tomáš Holomoucký, ředitel DB Schenker v České republice.

(red)

Fotoreportáž





O letadle Antonov An- 225:

Posádka: 6	Váha (bez nákladu): 285 tun
Délka: 84 m	Max. vzletová váha: 640 tun
Rozpětí: 88, 4 m	Nákladový prostor: objem 1 300 m ³ , délka 43,35 m, šířka 6,4 m, hloubka 4,4 m
Výška: 18, 1 m	Výkon: 6 × ZMKB Progress D-18 turbomotory, 229,5 kNeach
Objem: 905 m ³	Dolet s 200 t nákladu: 4 000 km