



Das Protokoll eines immer wieder verschobenen Weltrekordflugs

Einen Eintrag in das Guinness-Buch der Rekorde hat der Transport eines Generators von Korea für ein Gaskraftwerk in Armenien erhalten. Mit einem Gewicht von etwa 187,6 t stellte dieser die schwerste jemals transportierte Einzelfracht der Luftfahrtgeschichte dar.

Text: Jens Buschmeyer, Bilder: Mirko und Hermann Schulte

Der Flughafen Frankfurt-Hahn liegt bekanntlich bei Lautzenhausen im Hunsrück und ist für eine bekannte Billig-Fluglinie das wichtigste Drehkreuz nach London-Stansted. Im August aber war der „Hahn“ Schauplatz eines Weltrekord-Flugs, der auch zahlreiche Nicht-Reisende zum Flughafen lockte.

Die Antonov AN-225 alleine ist vielen Flugzeug-Fans schon eine längere Anreise wert. Nur ein flugfähiges Exemplar die-

Für Verzögerungen im Transportablauf sorgte der Star innerhalb der Transportkette selbst.

ser 6-strahligen Transportmaschine, die ursprünglich für den Huckepack-Transport der Raumfähre „Buran“ entwickelt wurde, ist überhaupt im Einsatz. Alles an dieser Maschine ist rekordverdächtig, und tatsächlich hält die AN-225 Dutzende Weltrekorde, denen sie

im August noch einen weiteren hinzufügte.

Doch nicht nur Technikbegeisterte hatten zum Teil längere Anreisen in Kauf genommen, auch die Transportgüter selbst – je ein Generator und ein Transformator für ein Gaskraftwerk in Armenien – hat-

ten eine lange und bisweilen beschwerliche Strecke bis zum Hahn hinter sich gebracht. Sie waren die letzten beiden von sieben geplanten Schwerlastflügen, die vom Flughafen Hahn nach Armenien starteten.

Für Verzögerungen im Transportablauf sorgte der Star innerhalb der Transportkette selbst. Immer wieder verschob sich die Ankunft der renovierten und mit einem neuen Anstrich versehenen Maschine. Dies erforderte von allen Betei-



Entladung zur Zwischenlagerung des Generators am Flughafen Hahn.



Tridemhub: Wegen fehlender Großkrankapazitäten kam es bei der Entladung des Transformators zu dieser eher ungewöhnlichen Hubkombination.

Mit einem Tadano Faun ATF 160G-5 wird an der Nato-Rampe eine Behelfsbrücke für das Roll-off der Transporteinheit gestellt.



lichten starke Nerven. Insbesondere war aber die Scherer Autokrane GmbH in Neuerkirch gefordert. Das Unternehmen hatte aufgrund früherer Erfahrungen mit derartigen Luftfrachtverladungen den Auftrag für den Umschlag in die Antonov von der General-Transport AG, Basel, erhalten, die ihrerseits als Generalunternehmer die komplette Transportorganisation übernommen hatte – vor Ort verantwortlich: Fritz P. Mumenthaler.

Insgesamt umfasste der Auftrag sechs Einsätze auf dem Flughafen Hahn, alle mit dem gleichen Ziel, dem Gaskraftwerk in Armenien. Die ersten fünf Verladungen, bei denen ei-

ne Antonov AN 124 zum Einsatz kam, waren für den Luftfahrtsektor zwar auch echte Schwerttransporte – Weltrekorde waren bei Stückgewichten bis 120 t aber nicht geboten.

Am 14.05., rund einen Monat nach den Vorgesprächen, war es dann soweit. Bei der ersten Verladung sollte eine 120 t schwere Last in die Antonov AN 124 umgeladen werden. Und von Anfang an setzte dabei das Unternehmen aus Neuerkirch auf die Kooperation mit Kol-

Bis dahin war noch alles weitestgehend planmäßig verlaufen.

legen. Da die Firma Scherer Krane bis 150 t betreibt, wurde für diesen Einsatz ein 160- sowie ein 200-Tonner der Hack GmbH in Neuwied angefordert.

Auch bei der zweiten Verladung am 20.05., bei der zwei jeweils 91 beziehungsweise 10 t schwere Lasten gehoben werden mussten, kam neben dem 150-Tonner aus Neuerkirch ein 160-Tonner aus Neuwied zum Einsatz. Bei den folgenden beiden Einsätzen am 27.05. und am 03.06. wurden dann Fracht-

stücke bis zu einem Gewicht von 79 t verladen. Ein Fall für den 150-Tonner und einen 130-Tonner der Scherer Autokrane GmbH.

Bis dahin war noch alles weitestgehend planmäßig verlaufen. Doch schon bei einem Meeting am 03.06. zeichnete sich ab, dass die Flüge Fünf und Sechs, bei denen wegen der hohen Stückgewichte die Antonov AN 225 zum Einsatz kommen musste, Schwierigkeiten bereiten würden.

Zunächst sorgte eine Lastgewichtserhöhung um immerhin 25 t für eine Neuplanung im Ablauf. Parallel dazu mussten die für den 01. und den 08.07. geplanten Flüge des Generators

Unter der schwebenden Last ...



... werden Elefantenfüße positioniert.



Auch ein 90 mt-Cormach-Ladekran kam als Hilfskran bei der Montage des Transportrahmens zum Einsatz.



sowie des Transformators um 14 Tage verschoben werden, was bei dem Meeting Anfang Juni mit Sicherheit noch kein besonderes organisatorisches Problem dargestellt haben dürfte.

Doch von da an wurde es abenteuerlich. In der nüchternen Beschreibung der Ereignisse durch Jutta Scherer lässt sich gut herauslesen, was

hinter den Kulissen los gewesen sein muss.

Das Protokoll eines immer wieder verschobenen Weltrekordflugs

28.05.2009: Eine Ladegewichtserhöhung für den Flug am 08.07. um 25 t wird bekannt gegeben – Umplanung erforderlich.

03.06.2009: Bei einem Meeting auf dem Flughafen Hahn wird mitgeteilt, dass die Antonov AN 225 nach Renovierungsarbeiten noch nicht flugbereit ist. Daraus resultiert eine Terminverschiebung auf den 15. und den 20.07.

15.06.2009: Neue Nachricht von der Antonov: Verschiebung auf Ende Juli

23.06.2009: Neuer Termin: 01.08., drei bis vier Tage später folgt der zweite Flug.

02.07.2009: Rundmail: Bis 10.07.2009 keine verbindlichen Termine und Aussagen möglich. Bernd Niklas von der Charter Service Niklas GmbH, das Unternehmen war für die Flugzeugcharter zuständig, hält fest: „Wir wissen, dass wir noch nichts wissen!“



◀ Mit vereinten Kräften wurde der 134,7 t schwere Trafo gehoben.

Eckdaten Antonov AN-225

Die Antonov AN-225 ist das größte Frachtflugzeug, das derzeit im Einsatz ist. Von der sechsstrahligen AN-225 existiert nur ein flugfähiges Exemplar. Darüber hinaus gibt es eine zweite Maschine, von der es immer wieder einmal heißt, dass diese ebenfalls zu Ende gebaut werden soll. Die AN-225 ist eine Weiterentwicklung der AN-124 und sollte insbesondere zum Huckepack-Transport der Raumfähre Buran eingesetzt werden. Diesem Einsatzzweck verdankt das Flugzeug auch die etwas ungewöhnlich Form des Seitenleitwerks. Für die Bewegung am Boden ist die mit 1,2 t Gewicht schwerste Schleppstange in der Luftfahrt notwendig. Diese wird immer mitgeführt. Das Hauptfahrwerk besteht aus zwei Mal sieben Zwillingsradsätzen, davon sind die jeweils hinteren vier lenkbar. Aus zwei Fahrwerksbeinen mit jeweils zwei Rädern besteht das Bugfahrwerk. Seit dem Erstflug im Dezember 1988 stellte die AN-225 im März 1989 106 Gewichts-, Strecken- und Höhenweltrekorde auf. Nach der Einstellung des Buran-Programms war die AN-225 ab 1994 zunächst „arbeitslos“, bis am 7. Mai 2001 ein zweiter „Erstflug“ stattfand und die Maschine in der Folge ab Dezember 2001 als Frachtflugzeug eingesetzt wurde.

Länge:	85,30 m
Flügelspannweite:	88,40 m
Spannweite Heckleitwerk:	32,65 m
Höhe:	18,20 m
Frachtraumabmessung:	Länge: 43,3 m Breite: 6,4 m Höhe: 4,4 m
Frachtraumvolumen:	1.220 m ³
Leergewicht:	ca. 175.000 kg
Maximales Startgewicht:	ca. 600.000 kg
Maximale Zuladung:	intern: 250.000 kg extern: 90.000 kg
Höchstgeschwindigkeit:	820 km/h
Dienstgipfelhöhe:	11.000 m
Flugreichweite:	ohne Zuladung: 15.400 km mit 200 t Zuladung: 4.500 km mit maximaler Zuladung: 2.500 km
Besatzung:	7 Mann, davon 6 Cockpit

(Quelle: Wikipedia)

10.07.2009:

Mit einer Wahrscheinlichkeit von 90 % werden der 02.08.2009 und der 05.08. als Termine genannt.

14.07.2009 bis 27.07.2009:

Alles wird auf die neuen Termine hin umgeplant und neu organisiert. Eine Behelfsstraße für die Transporte, um die Auffahrt auf das Flughafenge-

lände zu ermöglichen, wird innerhalb kürzester Zeit erstellt. Abstellflächen auf dem Flughafengelände werden geprüft, Zeitablaufpläne unter anderem für den Zusammenbau eines Transportrahmens am Generator sowie eines entsprechenden Gestells am Transformator werden erstellt.

„Wir wissen, dass wir noch nichts wissen!“

23.07.2009:

Gute Nachricht: Der Flugplan für die Antonov AN 225 trifft ein; grünes Licht für 02. und 05.08.

Kraneinsatz 29.07.2009:

Auch die Schwertransportkollegen der Firmen Riedl und Kübler haben ganze Arbeit geleistet und allen Terminverschiebungen zum Trotz den

Klar zum letzten Umschlag auf deutschem Boden und für den folgenden Weltrekordflug. Gleich wird der Generator von der Schwertransporteinheit auf die Verloaderampe umgeschlagen.



Axzion

Lastaufnahmemittel

Direkt vom Hersteller.
Geprüfte Standard- & Sonderhebelösungen

Modulare Varib-Traverse für die Windenergy

600-to-Prüfstand für Lastaufnahmemittel

Tel. +49. 0. 2451 - 48 45 73 - 0
service@axzion.de | www.axzion.de

SpanSet Group worldwide



Ein 300- und ein 400-Tonner der Firma Steil verladen den Generator mit Transportrahmen auf die bereitstehende Schwertransporteinheit.



Generator wohlbehalten zum Flughafen Hahn transportiert. Mit zwei 300-Tonnern der Eisele AG erfolgt die Entladung des 174 t schweren Generators. Montage und Anbau des in Einzelteilen gelieferten Transportrahmens.

30.07.2007:

Wieder alles anders: Neuer Flugplan für die Antonov AN 225 trifft ein. Terminverschiebung auf 08. und 11.08.

Es beginnt die intensive Suche nach freien Krankapazitäten, da die Eisele AG, die bis dahin alle Terminänderungen kollektional mitgetragen hat, zu diesen Terminen einen anderen Großauftrag abwickeln muss. Nach zahlreichen Telefonaten sagt die Steil Kranarbeiten GmbH & Co. KG in Trier zu, die Termine einzuschieben.

03.08.2009:

Dem Wunsch des Hauptkunden, die Verladung am Sonntag, den 09.08., durchzuführen, kann nach Klärung mit der Firma Steil entsprochen werden. Beantragung entsprechender Ausnahmegenehmigungen für das Wochenend- und Sonntagsfahrverbot erfolgen.

Kraneinsatz 04.08.2009:

Ungeachtet der Verschiebung des Ladetermins erreicht der Transformator den Flughafen Hahn. Die Entladung des 135 t schweren Transformators sowie des 30 t schweren Transportgestells und dessen Zusammenbau auf dem Flughafengelände erfolgt mit einem 300-Tonner der Firma Eisele, je einem 130- und einem 150-Tonner der Firma Scherer. Diese eher unge-

wöhnliche Tridem-Ausführung war nötig geworden, da durch die ständigen Terminverschiebungen ein zweiter Großkran in der 300 t-Klasse nicht frei war. Ein 90 mt-Cormach-Lkw-Ladekran der Firma Scherer half zudem bei der Montage des Transportgestells.

06.08.2009:

Alles wird gut! Terminbestätigung für den 09.08. an die Firma Steil.

07.08.2009:

Anfahrt des ersten Autokrans mit zwei Ballast-Fahrzeugen zum Flughafen Hahn.

07.08.2009, 18:03 Uhr:

Anruf von Bernd Niklas: Krane für Sonntag abbestellt, da die Antonov keine Überflugrechte für die Ukraine besitzt.

*Alles wird gut! ...
Krane für Sonntag
abbestellt ...*

07.08.2009, 18:10 Uhr:

Firma Steil informiert, zweiter Autokran mit Ballast-Fahrzeugen für Samstag gestoppt.

10.08.2009:

Dramatischer Tag! Ohne Klärung der Überflug- und Landerechte für die Antonov AN 225 sind keine verbindlichen Aussagen und Bestellungen möglich.



◀▶ Umschlag des Transformators auf die Schwertransporteinheit und Umsetzen der Krane.



... diese zieht dann über das Flugfeld bis zur Antonov.



10.08.2009, 15:40 Uhr:

Erlösende Nachricht, die Antonov kommt! Ein zweiter Autokran wird für den 11.08. bestellt und dafür aus einer Windpark-Maßnahme abgezogen. Der schon auf dem Flughafen stehende Autokran wurde den ganzen Tag auf Verdacht festgehalten.

10.08.2009, 16:11 Uhr:

Auch die Firma Kübler bekommt den Einsatz zum neuen Termin logistisch und hinsichtlich der Fahrgenehmigung organisiert.

10.08.2009, 16:25 Uhr:

Rundmail: Der 11.08. und der 13.08.2009 werden als Verladetermine bestätigt.

Kraneinsatz am 11.08.2009 ab 8:00 Uhr:

300- und 400-Tonner, Firma Steil: Verladung des Generators mit Transportrahmen auf Schwertransporteinheit, Um-

setzen des Generators sowie der Krane an die Verladerrampe der Antonov, Umschlag des Generators von der Schwertransporteinheit auf die Verladerrampe.

Das schwerste Einzel-Packstück der Luftfahrtgeschichte mit 186,7 t Gewicht kann seinen Weltrekordflug beginnen und hebt gegen 22:30 Uhr ab.

Kraneinsatz am 13.08.2009

ab 8:00 Uhr:

300-Tonner Firma Steil und 500-Tonner Firma Eisele: Bei gleichem Ablauf wie zwei Tage zuvor wird der mit Gestell 165 t schwere Transformator umgeschlagen. Die Antonov hebt etwa um Mitternacht vom 13.08. auf 14.08.2009 ein letztes Mal vom Flughafen Hahn ab.

Und man darf wohl glauben, dass alle Beteiligten erleichtert aufgetatmet haben. „Was als normaler Auftrag begann, ent-

wickelte im Laufe der Zeit eine ganz eigene Dynamik und Spannung und führte doch zu einem guten, harmonischen Ende“, so Erwin Scherer gegenüber dem KRANMAGAZIN. „Immer wieder mussten wir uns auf neue Gegebenheiten und die damit verbundenen Ablaufänderungen einstellen. Wegen der ständigen Terminänderungen mussten durch uns immer wieder neue Machbarkeitsstudien und Einsatzplanungen erstellt, Fahrgenehmigungen oder auch Ausweise für den Flughafen beantragt werden. Die erfolgreiche Abwicklung war am Ende allerdings nur dank der kollegialen Zusammenarbeit aller beteiligter Unternehmen und insbesondere auch des Flughafens Hahn möglich.“

KM

Abmessungen Generator:

Länge: 10,05 m

Breite: 3,80 m

Höhe: 4,27 m

Gewicht: 176,8 t

Abmessungen Generator mit Transportgestell (Luftfracht):

Länge: 15,80 m

Breite: 3,85 m

Höhe: 4,27 m

Gewicht mit Transportgestell: 187,6 t

Abmessungen Transformator:

Länge: 9,30 m

Breite: 3,80 m

Höhe: 4,10 m

Gewicht: 134,7 t

Abmessungen Transformator mit Transportgestell (Luftfracht):

Länge: 15,80 m

Breite: 3,85 m

Höhe: 4,10 m

Gewicht mit Transportgestell: etwa 165 t (134,7 t + etwa 30 t)



Der 500-Tonner von Eisele bringt sich vor der Antonov in Position.



Im Tandemhub gehts auf die Verladerrampe und dann in den Laderaum der Antonov.