

Antonov 225 “Mriya”(El Sueño)

Desde el inicio del conflicto entre Rusia y Ucrania, el pasado 24 de febrero, se han producido diversos acontecimientos que han sido difícil de comprobar. Semanas atrás los medios de comunicación dieron la noticia de la destrucción del avión ucraniano Antonov An-225 “Mriya” (sueño, en ucraniano), el más grande del mundo.

En una primera instancia se desmintió, pero días después se confirmó su destrucción por parte de las fuerzas invasoras rusas. El avión estaba estacionado en un hangar del aeropuerto de Hostomel, en las afueras de la capital ucraniana de KIEV, en mantenimiento programado.

“El avión más grande del mundo “Mriya” (Sueño) fue destruido por ocupantes rusos en un aeródromo cerca de Kiev. Reconstruiremos el avión. Cumpliremos nuestro sueño de una Ucrania fuerte, libre y democrática”, comunicó el gobierno de Volodímir Zelenski en Twitter. El último vuelo del Antónov An-225, se realizó el 5 de febrero, de Billund, en Dinamarca, a Hostomel.



El avión Antonov 225 destruido.

De acuerdo a últimas informaciones, estaría destruido en una parte importante de sus componentes; en diversas publicaciones aparece destruida la nariz, las alas y sus motores se ven muy deteriorados. Se consideraba como el orgullo de la ingeniería soviética y ucraniana, pues fue construido en 1988.

Historia y características del Antonov 225 “Mriya”.

La imponente aeronave fue construida para mover al transbordador espacial Burán. El transbordador Burán fue la respuesta ofensiva al transbordador espacial de la NASA ensamblado durante la Guerra Fría. Con 84 metros de largo, 18,1 metros de alto y 88 metros de envergadura, pesando 175 toneladas sin carga ni combustible, el “Mriya” fue presentado en 1988, cuando Ucrania pertenecía a la Unión Soviética.

Tiene seis motores y un tren de aterrizaje de 32 ruedas. En una primera aproximación, fue desarrollado con fines militares, siendo su principal uso posteriormente el transporte de grandes volúmenes de carga.

En febrero de 1989, el “Mriya” fue presentado a los medios en Kiev y el 21 de marzo voló con el transbordador Burán desde Baikonur a Kiev y luego dos días después voló con el Burán desde Kiev a la Base Aérea Zhukovski en Moscú y regresó a Kiev (cabe recordar que en ese entonces Ucrania era parte de la URSS). El día 7 de junio y luego de un vuelo sin escalas de 3 horas y media, voló hasta Le Bourget, París, con la nave Burán sobre el fuselaje, siendo la primera vez que el “Mriya” era visto en Occidente.

En el año 2001, el Antonov 225, ahora integrante de la flota de Antonov Airlines retomó sus operaciones, recibiendo el 23 de mayo de 2001, el certificado tipo de la Interstate Aviation Committee Aviation Register. El primer vuelo comercial realizado por el Antonov 225 fue desde Stuttgart a Thumrait (Omán), donde trasladó 187,5 toneladas de carga.

En agosto de 2009, el An-225 transportó la carga aérea más pesada y voluminosa de la historia de la aviación comercial, realizando la ruta directa desde Fráncfort-Hahn al aeropuerto internacional de Zvartnots de Everán, capital de Armenia (unos 3000 km). En esa ocasión se trasladó un generador de 16,23 m de longitud, 4,27 m de ancho y 189.980 kg de peso, toda una marca mundial en el transporte aéreo comercial.

En junio de 2010, nuevamente hizo noticia, al transportar la carga aérea más larga de la historia. En ese vuelo se trasladaron dos álabes para aerogeneradores de una longitud de 42 metros. El vuelo se realizó desde Tianjin (China) hasta Dinamarca.

A partir de los eventos descritos, el An-225 no cesó de quebrar records, teniendo a la fecha más de 462 marcas mundiales de aviación. El AN-225 era un gigante aéreo que se usaba habitualmente para hacer grandes transportes de carga en todo el mundo. Durante el inicio de la Covid-19 fue EEUU quien lo usó para disponer de material sanitario de forma rápida ante el aumento de casos y contagios en el país.

Entre sus características principales figuran sus 6 motores turboventiladores Progress D-18T, que permiten alcanzar los 450 nudos (850 kilómetros por hora). Podía alcanzar los 11.000 metros y mantenerse en vuelo durante 15.400 kilómetros. Con el transporte de 250 toneladas, esta cifra baja hasta los 4.000 km, con carga máxima. Su dotación está compuesta por 6 tripulantes: piloto, copiloto, dos ingenieros de vuelo, un navegante y un especialista en comunicaciones.



Trasbordador Buran instalado en el Antonov 225 “Mriya”

Su paso por Chile.

La hidroeléctrica Colbún fue la primera empresa que contrató los servicios del avión, con el propósito de trasladar un transformador desde Sao Paulo a Pudahuel. En la madrugada del martes 15 de noviembre de 2016, llegó a Chile, donde fue recibido con aplausos en los alrededores del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez por un centenar de compatriotas. La compañía Colbún solicitó a la empresa ABB, la reparación de un transformador y la alternativa de traslado fue la contratación de este gigante del aire. El traslado desde Brasil, se realizó desde el Aeropuerto de Guarulhos, en Sao Paulo al terminal aéreo más importante de nuestro país.

El transformador para la turbina a gas de Nehuenco II, es un trifásico de 335 MVA – 230 kV fabricado por la firma ABB. Tiene un peso de 155 toneladas, equivalente a transportar 2.000 personas de 75 kilos o

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 08-2022 Hoja N° 2

unos 135 autos de tamaño medio (1.150 kilos cada uno). Sus dimensiones son: 8 metros de largo; 4,5 metros de alto y 3,5 metros de ancho, tamaño máximo que permite la boca de entrada a la bodega del avión.

Para realizar el transporte del transformador, fue necesario diseñar y fabricar una estructura auxiliar distribuidora de carga que permite repartir esta carga a lo largo de la bodega del avión y evitar así que el peso se concentre en un solo punto. La estructura, fabricada en Suiza, tenía un peso de 27 toneladas, por tanto, la carga total fue de 182 toneladas.



Avión Antonov 225 en Chile.

La operación fue la más grande realizada en Chile y la segunda en el mundo (traslado de un generador a la capital de Armenia).

En el año 2018, el Antonov AN-225 siguió operando en nuestro país. Cerca de un mes realizó operaciones, entre los Aeropuertos Diego Aracena de Iquique y Cochabamba, Bolivia, transportando calderas para la Central Termoeléctrica "Entre Ríos" en Bolivia.

La destrucción del Antonov 225 "Mriya".

Al inicio de las operaciones bélicas en la invasión de Rusia a Ucrania, el avión Antonov 225, tenía su base de operaciones en el aeropuerto Antonov de Hostomel. Durante los combates por el control del Aeropuerto por fuerzas rusas, éste fue capturado 2 veces.

El 24 de febrero, se confirmó que el AN-225 estaba intacto. El 25 de febrero, Antonov declaró oficialmente en Twitter que no tenían información precisa sobre el estado actual de la aeronave. El 27 de febrero, se publicaron en Twitter fotos no confirmadas de la aeronave en llamas y posiblemente destruida. Un comunicado de la radio ucraniana Liberty, informó que el avión fue destruido el 24 de febrero, durante el asedio al Aeropuerto Antonov, lo que fue confirmado por el Ministro de Relaciones Exteriores Dmytro Kuleba y por UkrOboronProm, empresa propietaria del Avión.

La confirmación de la noticia sobre la destrucción del avión sorprendió a todos los seguidores de la aviación; la pérdida de la única unidad operativa en el mundo, se transformó en tragedia.

Las primeras noticias, muy ambiguas, con fotografías poco claras, albergaban esperanzas en el sentido que los daños que pudiera tener el avión fueran pequeños, eventualmente permitiendo ser reparado.

Sin embargo y con el paso de los días, el 04 de marzo, un video de la cadena televisiva rusa Pervy Kanal, reveló a la luz pública los graves daños recibidos por el Antonov 225, después del bombardeo al aeropuerto de Hostomel. En esa oportunidad, se vio parte del avión dentro del hangar con su parte delantera destruida, sus motores y ala

derecha muy comprometidos, el ala izquierda al menos con sus motores en su posición, pero se desconocen sus daños.

Ante las imágenes dadas a conocer de la destrucción del imponente hangar del Antonov An-225, la compañía Antonov se negó a dar por perdido inicialmente, en espera del estudio técnico de la empresa: "Hasta que no haya sido inspeccionado, no podemos informar del estado de la aeronave" indicaron.

El Antonov An-225 Mriya, era un imponente avión, orgullo y un embajador de la aviación mundial, un logro de la ingeniería. Aparte de este avión, se construiría un segundo ejemplar, cancelando su construcción por falta de financiamiento cuando alcanzaba un avance de un 70% de su fuselaje.

Al ser desconocida la información al respecto del segundo avión en estos días, el usuario de YouTube, Cristóbal Cárdenas, ha hecho públicas, imágenes del segundo avión Antonov 225, el cual muestra su estado de avance, como lo muestra la figura siguiente.



Segundo Avión Antonov 225, en construcción interrumpida.

Un avión para la paz.

El Antonov 225 fue diseñado, construido y puesto en servicio durante los conflictos entre Estados Unidos y la Unión Soviética, en plena guerra fría. Sin embargo, las operaciones realizadas por esta aeronave colosal estuvieron orientadas a las necesidades de paz y la investigación científica.

Con la caída del muro de Berlín y la caída del bloque soviético, el avión se mantuvo en servicio, llevando grandes cantidades de suministros de alimentos y medicamentos a lugares afectados por algún desastre natural en el mundo, como por ejemplo, en el terremoto de Haití en el año 2010.

La empresa estatal UkrOboronProm, en el comunicado oficial de la pérdida de la aeronave, señaló que el costo y tiempo de su recuperación eran del orden a los 3.000 millones de dólares y 5 años de trabajo. La compañía Antonov Airlines, es una de las mayores empresas con capacidad de traslado de grandes volúmenes de carga del mundo, con 7 aviones An-124, más Antonov An-225.

Sin lugar a dudas, para la empresa Antonov, la pérdida del An-225 "Mriya", es un revés muy importante. Lo anterior, se suma a otros aviones de la compañía, reduciendo la capacidad del transporte de carga de grandes dimensiones en el mundo. Habrá que esperar el desenlace del conflicto entre Rusia y Ucrania, para evaluar si existe la factibilidad y voluntad para que un AN.225 vuelva a surcar los cielos.

VVC