

Különleges áruk elkülönítése – házi feladat

Mint a Lufthansa LH1341-es frankfurti járatának rampását, a leküldött ún. cargo manifesten (a járatra foglalt áruk összesítése) a következő árukról értesít téged a cargo: (ULD, azaz konténer száma/nettó súly/áru típusa+különleges áruk jelzése)

AKH33111LH/870/C.RFG.RSC

AKH33222LH/731/C.RRY.ICE

AKH33333LH/650/C.RXE

AKH33444LH/555/C.PER.ICE

AKH33555LH/310/C.RPB.ROX

AKH22111LH/195/M

C.AVI/DOGS/90

Lássuk részletesen. A „C” ugyebár árukonténert jelez, az „M” postakonténert. A konténerszám 3 betűből (az ULD típusa, esetünkben AKH konténer), 5 számból (az ULD azonosítója) és újabb két betűből áll (a tulajdonos légitársaság azonosítója, LH=Lufthansa). Látható, hogy a kutyák nincsenek konténerben, sem palettán, őket egy kis furgonban kihozza a cargós a géphez, és bekötözhetjük őket az 5-ös raktérbe (2 db kennelről van szó, 2 db 45 kilós kutyával – kennellel együtt).

Ha közelebbről megnézzük a manifestet, látjuk, hogy van itt nekünk gyúlékony gázunk (RFG), ráadásul ugyanabban a konténerben van még némi öngyulladásra hajlamos anyag (RSC) is. Két szárazjéggel hűtött konténerünk is van, ez egyikben radioaktív anyagot (RRY), a másikban romlandó árut (PER) hűtenek vele. Látunk még egy konténert E-osztályú robbanóanyaggal (RXE), valamint egy másikat, amelyikben egy olyan tartály található, amelyben gyújtó (oxidáló) hatású anyagot (ROX) szállítunk, amelyik ráadásul még mérgező is (RPB). Hát, itt jobb lesz vigyázni... :)

A cargo manifest megtekintése után rádióon egyeztetesz a szalagvéggel (megint csak reptéri zsargon, a feladott poggyászok futószalagjának végén álló rakodót jelenti, ő teszi a poggyászokat a konténerekbe, és belövi egy ún. scannerrel, hogy arra a járatra szólják-e), hogy hogy áll a pogyókkal. A szalagvég az alábbi konténereket nyitotta (a *-gal jelöltek megteltek, a PCS darabszámot jelent):

B/40PCS *

TB/35PCS *

TB/26PCS

TF/32PCS

TP/6PCS

A check-int megkérdezve kiderül, hogy a járatra 156 utast checkoltak be, 139 feladott poggyásszal, ami a fenti darabszámot összeadva azt jelenti, hogy minden csomagunk megvan. Az átlag poggyászsúly a járaton 17,5 kg.

Nyilvánvalóan ez egy erősen idealizált állapot, olyan a valóságban sosem volt és sosem lesz, hogy a járat érkezése előtt már tudod a pontos poggyász-darabszámot, megvan minden csomagunk, megvan minden utasunk, és a check-in is le van zárva. De mi most még csak gyakorlunk.

Ne felejtsetek el, hogy mind a cargo manifesten feltüntetett súly, mind a poggyászok súlya – amit az átlagsúllyal felszorozva az adott konténerre megkaptok –, nettó súly,

az még nem tartalmazza a konténer súlyát! Értelmszerűen nekünk a bruttó súly kell, amikor megvizsgáljuk, hogy minden terhelési korlátba beleférünk-e, és mennyi az összes rakományunk súlya – hiszen a konténert is el kell vinnie a gépnek.

Háttérinfók a rakodástervezéshez:

A repülőgépünk egy **Airbus A321**-es, amelynek rakterei és azok terhelési korlátai így néznek ki:

raktér	első raktér (FWD HOLD)					hátsó raktér (AFT HOLD)					
max súly (kg)	5670					7048					
compartment	CPT1		CPT2			CPT3			CPT4	CPT5	össz.
max súly (kg)	2202		3468			3468			2083	1497	12718
ULD pozíció	11P	12P	21P	22P	23P	31P	32P	33P	41P	42P	
max súly (kg)	1134	1134	1134	1134	1134	1134	1134	1134	1134	1134	

első raktér ajtónyílása szárny hátsó raktér ajtónyílása 5-ös raktér (bulk) ajtónyílása

- A gépnek tehát összesen 10 konténerpozíciója van, 5 az első és 5 a hátsó raktérben, plusz az 5-ös raktér, ahová konténert nem, de darabos árut (bulk) vagy poggyászt is be lehet tenni. (Ide jöhetnek pl. a kutyák.)
- Egy AKH konténer súlya 82 kg.
- Ha szabad pozíciók van, akkor a Luthansa járatokon mindig az ajtónyílást kell szabadon hagyni (a raktér belsejét kell először feltölteni).
- Ha nem fértek el, akkor a 6 db priority poggyászt nyugodtan kivehetitek a konténerből, és betehetitek az 5-ösbe, a kutyusok mellett elférnek.

Sok sikert a rakodástervezéshez, a blogon kommentben lehet kérdezni! :)