

Ćwierćwiecze Rusłana

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 2 stycznia 2008

24 grudnia w rosyjskich i ukraińskich zakładach zaangażowanych w budowę An-124 Rusłan obchodzono uroczystość 25. rocznicy pierwszego lotu tego samolotu. Obecnie oba państwa współpracują, by wznowić produkcję Rusłanów.

Z usług An-124 korzystają nawet amerykańskie wojska lądowe na terytorium USA. Na z

Większość z 56 wyprodukowanych do tej An-124 powstało w czasach ZSRS. Po jego rozpadzie produkcję kontynuowały równoległe rosyjskie zakłady Aviastar-SP i ukraińskie ANTK im. Antonowa, korzystając ze stworzonych wcześniej kadłubów. Ostatnie 3 An-124 powstały w ten sposób w 2003.

Obecnie lata ponad 40 samolotów tego typu, wykorzystywanych przez wojska lotnicze Rosji (25 egz., według innych źródeł tylko 14) oraz przewoźników z Rosji, Ukrainy, ZEA i Libii, którzy posiadają 26-28 samolotów (An-124-100 uzyskał certyfikaty cywilne w grudniu 1992). Samoloty produkowane od 2000 mają wydłużony resurs do 24 tys. h. Wersja wojskowa miała resurs tylko 7500 h. Starsze samoloty cywilne zostały już w większości zmodernizowane - wzmocniono ich płatowiec.

Rusłany o ładowności 120 t, największe masowo produkowane samoloty świata (do czasu podjęcia produkcji A380), były wykorzystywane do wielu wyjątkowych przedsięwzięć, w tym przewozu 1700-letniego obelisku Axum z Włoch, z powrotem do Etiopii. Kolumna o wysokości 24 m i masie 160 t została przetransportowana w trzech częściach. An-124 przewoził również lokomotywę, słonia, wieloryba, a także uszkodzony samolot wywiadowczy EP-3E Aries II, którego załoga musiała w 2001 przymusowo lądować na terytorium Chin.

An-124 są obecnie na stałe wykorzystywane przy kilku przedsięwzięciach. 2 samoloty działają w ramach natowskiego programu Strategic Airlift Interim Solution (do czasu pojawienia się w służbie A400M) z niemieckiego lotniska Leipzig-Halle. 4 inne pozostają w rezerwie w Rosji i na Ukrainie. Boeing wykorzystuje Rusłana rosyjskiej spółki Wołga-Dniepr (największego operatora Rusłanów, z 10 samolotami) do przewozu silników GE90 dla modelu B777. Inne rosyjskie przedsiębiorstwo, Polet Airlines podpisało kontrakt z EADS na przewóz komponentów dla A380.

Samolot jest stale modernizowany. W 2007 certyfikowano model An-124-100M-150 o zwiększonej do 150 t ładowności, wzbogaconej awionice i zwiększonym zasięgu.

Według analiz rynkowych w ciągu najbliższych 10 lat zapotrzebowanie na wykorzystanie najcięższych samolotów transportowych wzrośnie 3-krotnie. Dlatego ANTK im. Antonowa, we wspólnym projekcie z rosyjskimi partnerami, przygotowuje się do wznowienia produkcji. Portfel zamówień wynosi już 10 egzemplarzy: po 5 dla Wołga-Dniepr i Polet Airlines.



Z usług An-124 korzystają nawet amerykańskie wojska lądowe na terytorium USA. Na zdjęciu widoczny jest załadunek w bazie Fort Wainwright jednego z czterech przewożonych Black Hawków 52nd Aviation Regiment na ćwiczenia w Joint Readness Training Center w Fort Polk w Luizjanie, w lipcu 2007 / Zdjęcie: US Army

Większość z 56 wyprodukowanych do tej An-124 powstało w czasach ZSRS. Po jego rozpadzie produkcję kontynuowały równoległe rosyjskie zakłady Aviastar-SP i ukraińskie ANTK im. Antonowa, korzystając ze stworzonych wcześniej kadłubów. Ostatnie 3 An-124 powstały w ten sposób w 2003.

Obecnie lata ponad 40 samolotów tego typu, wykorzystywanych przez wojska lotnicze Rosji (25 egz., według innych źródeł tylko 14) oraz przewoźników z Rosji, Ukrainy, ZEA i Libii, którzy posiadają 26-28 samolotów (An-124-100 uzyskał certyfikaty cywilne w grudniu 1992). Samoloty produkowane od 2000 mają wydłużony resurs do 24 tys. h. Wersja wojskowa miała resurs tylko 7500 h. Starsze samoloty cywilne zostały już w większości zmodernizowane - wzmocniono ich płatowiec.

Rusłany o ładowności 120 t, największe masowo produkowane samoloty świata (do czasu podjęcia produkcji A380), były wykorzystywane do wielu wyjątkowych przedsięwzięć, w tym przewozu 1700-letniego obelisku Axum z Włoch, z powrotem do Etiopii. Kolumna o wysokości 24 m i masie 160 t została przetransportowana w trzech częściach. An-124 przewoził również lokomotywę, słonia, wieloryba, a także uszkodzony samolot wywiadowczy EP-3E Aries II, którego załoga musiała w 2001 przymusowo lądować na terytorium Chin.

An-124 są obecnie na stałe wykorzystywane przy kilku przedsięwzięciach. 2 samoloty działają w ramach natowskiego programu Strategic Airlift Interim Solution (do czasu pojawienia się w służbie A400M) z niemieckiego lotniska Leipzig-Halle. 4 inne pozostają

w rezerwie w Rosji i na Ukrainie. Boeing wykorzystuje Rusłana rosyjskiej spółki Wołga-Dniepr (największego operatora Rusłanów, z 10 samolotami) do przewozu silników GE90 dla modelu B777. Inne rosyjskie przedsiębiorstwo, Polet Airlines podpisało kontrakt z EADS na przewóz komponentów dla A380.

Samolot jest stale modernizowany. W 2007 certyfikowano model An-124-100M-150 o zwiększonej do 150 t ładowności, wzbogaconej awionice i zwiększonym zasięgu.

Według analiz rynkowych w ciągu najbliższych 10 lat zapotrzebowanie na wykorzystanie najcięższych samolotów transportowych wzrośnie 3-krotnie. Dlatego ANTK im. Antonowa, we wspólnym projekcie z rosyjskimi partnerami, przygotowuje się do wznowienia produkcji. Portfel zamówień wynosi już 10 egzemplarzy: po 5 dla Wołga-Dniepr i Polet Airlines.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o