

## Oblot Ił-476 w 2011

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 30 grudnia 2009

**Oblot prototypu Ił-476 - zmodyfikowanej i ucyfrowionej wersji rozwojowej samolotu transportowego Ił-76 - jest planowany na 2011. Zakupami samolotu są zainteresowane WWS FR i Indie.**



Informację o planowanej dacie oblotu Ił-476 podał prezes OAK Aleksiej Fiedorow. W należącej do OAK wytwórni Awiastar-SP w Ulianowsku, która otrzymała już większość niezbędnej dokumentacji (Ił-476 to pierwszy rosyjski samolot transportowy projektowany całkowicie komputerowo, wcześniej podobnie powstawał w FR tylko pasażerski SuperJet-100 Suchoja), rozpoczęto montaż pierwszego prototypu samolotu,

przeznaczonego do prób wytrzymałościowych, które mają być realizowane w CAGI. Gotowy jest m.in. środkowy fragment kadłuba i centropląt. Pierwotnie planowano uruchomienie w Ulianowsku produkcji niezmodernizowanych samolotów Ił-76, produkowanych dotąd w Taszkencie, ale nie znaleziono chętnych na ich zakup.

Pierwsze zamówienie na 6 Iłow-476 złożyły Indie. Żeby uruchomić ich produkcję, już w 2008 w Awiastar-SP rozpoczęto duży program modernizacji technicznej. Przeznaczono na niego 8,5 mld rubli. Środki pochodzą z federalnego programu celowego rozwoju rosyjskiego przemysłu lotniczego i z kredytów, których odsetki częściowo subsydiuje budżet. Jednym z kredytodawców jest Sberbank, który na przygotowanie produkcji Ił-476 przekazał transzę w wysokości 1,5 mld rubli, oprocentowaną na 11%. Część pieniędzy jest przeznaczona na kształcenie kadr, których w FR nie przygotowuje żadna uczelnia.

Rosyjskie ministerstwo obrony chce zamówić 38 Iłow-476 w ramach programu modernizacji uzbrojenia na lata 2011-2020. Samoloty mają być kupowane w dwóch

wariantach: latającego zbiornikowca i klasycznego transportowca. Zainteresowana nowymi samolotami jest też ChRL, która w 2005 zamówiła 34 Ił-76 i 4 Ił-78 warte ok. miliard dolarów, ale realizacja tego kontraktu została zamrożona ([ChRL nie będzie kopiować rosyjskiego uzbrojenia](#)). Według strony rosyjskiej, samoloty nie mogły być dostarczone z winy wytwórni w Taszkencie. Był to powód przeniesienia produkcji do Ulianowska. W przedsięwzięciu uczestniczy też wiele innych rosyjskich przedsiębiorstw, w tym wytwórnia w Irkucku.

Ił-476 to ucyfrowiona wersja Iła-76 z nowym wyposażeniem pilotażowo-nawigacyjnym, w tym kabiną z *glass-cockpitem*. Nowe będą też silniki. Samolot ma przewozić ładunek ponad 50 ton na odległość do 6 tysięcy kilometrów. Ze względu na zakres zmian potrzebne będzie zrealizowanie pełnego zakresu prób w locie. Pierwotnie planowano jedynie zbudowanie przedseryjnego samolotu z nową awioniką, dla udowodnienia wymaganej jakości produkcji w Awiastar-SP.

Podobna jest sytuacja z lekkim samolotem transportowym Ił-112. Wytwórnia w Woroneżu, która ma go produkować, otrzymała już większość dokumentacji konstrukcyjnej. Na jej podstawie powstają pierwsze przyrządy montażowe. Produkcja prototypów do prób w locie ma rozpocząć się w przyszłym roku. Dostawy seryjnych maszyn planowane są na 2012.

Rosyjskie WWS planują zakup nie tylko Iłow-476 i Iłow-112, ale też 20 ciężkich transportowców An-124 ([20 Rusłanów dla WWS do 2020](#) ). Ponowne uruchomienie produkcji tego ostatniego samolotu ma według szefów OAK kosztować 17 mld rubli.



Informację o planowanej dacie oblotu Iła-476 podał prezes OAK Aleksiej Fiedorow. W należącej do OAK wytwórni Awiastar-SP w Ulianowsku, która otrzymała już większość niezbędnej dokumentacji (Ił-476 to pierwszy rosyjski samolot transportowy projektowany całkowicie komputerowo, wcześniej podobnie powstawał w FR tylko pasażerski SuperJet-100 Suchoja), rozpoczęto montaż pierwszego prototypu samolotu,

przeznaczonego do prób wytrzymałościowych, które mają być realizowane w CAGI. Gotowy jest m.in. środkowy fragment kadłuba i centroplata. Pierwotnie planowano uruchomienie w Ulianowsku produkcji niezmodernizowanych samolotów Ił-76, produkowanych dotąd w Taszkencie, ale nie znalaziono chętnych na ich zakup.

Pierwsze zamówienie na 6 Iłow-476 złożyły Indie. Żeby uruchomić ich produkcję, już w 2008 w Awiastar-SP rozpoczęto duży program modernizacji technicznej. Przeznaczono na niego 8,5 mld rubli. Środki pochodzą z federalnego programu celowego rozwoju rosyjskiego przemysłu lotniczego i z kredytów, których odsetki częściowo subsydiuje budżet. Jednym z kredytodawców jest Sberbank, który na przygotowanie produkcji Iła-476 przekazał transzę w wysokości 1,5 mld rubli, oprocentowaną na 11%. Część pieniędzy jest przeznaczona na kształcenie kadr, których w FR nie przygotowuje żadna uczelnia.

Rosyjskie ministerstwo obrony chce zamówić 38 Iłow-476 w ramach programu modernizacji uzbrojenia na lata 2011-2020. Samoloty mają być kupowane w dwóch wariantach: latającego zbiornikowca i klasycznego transportowca. Zainteresowana nowymi samolotami jest też ChRL, która w 2005 zamówiła 34 Iły-76 i 4 Iły-78 warte ok. miliard dolarów, ale realizacja tego kontraktu została zamrożona ([ChRL nie będzie kopiować rosyjskiego uzbrojenia](#)). Według strony rosyjskiej, samoloty nie mogły być dostarczone z winy wytwórni w Taszkencie. Był to powód przeniesienia produkcji do Ulianowska. W przedsięwzięciu uczestniczy też wiele innych rosyjskich przedsiębiorstw, w tym wytwórnia w Irkucku.

Ił-476 to ucyfrowiona wersja Iła-76 z nowym wyposażeniem pilotażowo-nawigacyjnym, w tym kabiną z *glass-cockpitem*. Nowe będą też silniki. Samolot ma przewozić ładunek ponad 50 ton na odległość do 6 tysięcy kilometrów. Ze względu na zakres zmian potrzebne będzie zrealizowanie pełnego zakresu prób w locie. Pierwotnie planowano jedynie zbudowanie przedseryjnego samolotu z nową awioniką, dla udowodnienia wymaganej jakości produkcji w Awiastar-SP.

Podobna jest sytuacja z lekkim samolotem transportowym Ił-112. Wytwórnia w Woroneżu, która ma go produkować, otrzymała już większość dokumentacji konstrukcyjnej. Na jej podstawie powstają pierwsze przyrządy montażowe. Produkcja prototypów do prób w locie ma rozpocząć się w przyszłym roku. Dostawy seryjnych maszyn planowane są na 2012.

Rosyjskie WWS planują zakup nie tylko Iłow-476 i Iłow-112, ale też 20 ciężkich transportowców An-124 ([20 Rusłanów dla WWS do 2020](#)). Ponowne uruchomienie produkcji tego ostatniego samolotu ma według szefów OAK kosztować 17 mld rubli.

Powiązane wiadomości

[Obłot Iła-476 w 2011 \(2009-12-30\)](#)

ChRL nie będzie kopiować rosyjskiego uzbrojenia (2008-12-14)

20 Rusłanów dla WWS do 2020 (2009-12-25)

---

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