

## 20 lat Belugi

#Lotnictwo cywilne 12 września 2014

### Jutro mija 20 lat od pierwszego lotu transportowca A300-600ST Beluga.



*Airbus dysponuje obecnie 5 transportowcami Beluga. Tygodniowo wykonują one ponad 60 lotów*

Airbus A300-600 Super Transporter jest pierwszym w historii samolotem transportowym zbudowanym wyłącznie dla celów cywilnych. Jego zadaniem jest przewóz wielkogabarytowych ładunków o dużej masie.

Początkowo do transportu zespołów (kadłubów i skrzydeł) A300 z zakładów poddostawców do wytwórni w Tuluzie konsorcjum Airbus używało 4 samolotów Super Guppy, powstałych w wyniku przebudowania kadłuba C-97J Stratocruiser (wojskowej wersji komunikacyjnego Boeinga 377). Stąd wziął się popularny wówczas dowcip, że każdy Airbus jest dostarczany na skrzydłach Boeinga.

Na początku lat 1990. rozpoczęto prace, mające na celu wyłonienie następcy starzejących się Super Guppy. Ostatecznie postanowiono skonstruować go na bazie A300-600R. Projektowaniem, wytwarzaniem, rozwojem i sprzedażą nowego samolotu zajęło się konsorcjum SATIC (Special Aircraft Transport International Company) założone przez Francuzów z Aerospatiale i Niemców z Daimler-Benz.



*Ze względu na charakterystyczny kształt kadłuba, A300-600ST otrzymał nazwę Beluga (pol. białuga, ryba z rodziny jesiotrowatych)*

Oblot A300-600ST miał miejsce 13 września 1994. Długość kadłuba Belugi wynosi 56,2 m, a jego średnica to 7,7 m, co daje łączną objętość przestrzeni ładunkowej 1400 m<sup>3</sup>. Skrzydła o rozpiętości 44,84 m oraz dolna część kadłuba mieszczą w sobie zbiorniki zawierające 62 tys. l paliwa. Załoga składa się z dwóch pilotów i inżyniera pokładowego.

W czasie pierwszych lotów Belugi pojawiły się problemy ze statecznością kierunkową, zrozumiałe w przypadku tak nietypowego statku powietrznego. Poradzono sobie z nimi podwyższając o 1,2 m statecznik pionowy i dodając pomocnicze powierzchnie sterowe na końcach usterzenia poziomego. Po przeróbkach wysokość Belugi wynosi 17,23 m.

Maksymalna masa startowa A300-600ST wynosi 153 t, zaś dopuszczalna masa do lądowania to 140 t. Maksymalny ładunek płatny to 45,5 t. W ładowni Belugi można przewozić np. skrzydło Airbusa A 340 lub jeden stopień rakiety kosmicznej Ariane. Zespół napędowy stanowią dwa silniki turboodrzutowe General Electric CF-80C2 A8, które umożliwiają lot z prędkością maksymalną 780 km/h. Maksymalny zasięg wynosi 1667 km.



*W ładowni Belugi można przewozić np. przednią część kadłuba Airbusa A350 / Zdjęcia: Airbus*

Kabina załogi znajduje się poniżej poziomu ładowni, tak więc załadunek lub wyładunek odbywa się bez konieczności rozłączania instalacji pokładowych. Umożliwia to odchylana w górę przednia część kadłuba o powierzchni 100 m<sup>2</sup>. Całkowite jej otwarcie lub zamknięcie zajmuje ok. 2 min i może odbywać się nawet przy wietrze wiejącym z prędkością 55 km/h. Czas załadunku lub wyładunku, z użyciem automatycznego systemu kontrolującego położenie palet w przestrzeni transportowej, wynosi 45 minut. W ten sposób na pokładzie A300-600ST w ciągu 19 h można przetransportować główne zespoły jednego Airbusa A340.

Mimo dużej ładowności nie można użyć Belugi do celów wojskowych. Wprawdzie w ładowni mieszczą się dwa NH90 i jeden Tigre ([Tigre w Kielcach](#), 2014-08-29), jednak samolot nie jest wyposażony w integralne suwnice, umożliwiające załadunek i wyładunek sprzętu na lotnisku polowym, pozbawionym infrastruktury.

Od 1995 Beluga zastąpiła w służbie Super Guppy. Obecnie każdego tygodnia 5 A300-600ST wykonuje ponad 60 lotów tygodniowo, przewożąc zespoły samolotów pomiędzy 11 wytwórniami Airbusa. Eksploatacją samolotów zajmuje się Airbus Transport International, spółka zależna Airbusa. Rozpoczęcie produkcji A350 ([Trasy A350 Finnair](#), 2014-08-14) i zwiększenie tempa wytwarzania innych samolotów Airbusa spowodowało, że wdrożono nowy program eksploatacji, mający na celu do 2017 wydłużenie trwałości użytkowej Belugi z 5 do 10 tysięcy godzin lotu.

Powiązane wiadomości

[20 lat Belugi \(2014-09-12\)](#)

[Trasy A350 Finnair \(2014-08-14\)](#)

[A350 loty dookoła świata \(2014-07-29\)](#)

[Próby operowania A350 z bocznym wiatrem \(2014-07-08\)](#)

[Próby hamowania A350 \(2014-07-23\)](#)

[Tigre w Kielcach \(2014-08-29\)](#)

[Pierwszy Tigre HAD dla ALAT \(2013-04-20\)](#)

Niezawodne, afgańskie Tigery (2010-08-02)  
Niemieckie Tigery w Afganistanie (2012-12-17)  
Mniejsze straty niemieckiego Eurocoptera (2013-03-17)  
Pierwsza misja hiszpańskich Tigre w Afganistanie (2013-04-12)  
Rusza przetarg na śmigłowce uderzeniowe (2014-07-08)  
KC-46A i śmigłowce Boeinga dla Polski (2014-03-14)  
Nowe śmigłowce coraz bliżej (2014-06-02)  
Koniec służby niemieckich Tigerów w Afganistanie (2014-07-03)  
Próby Tigre HAD w Dżibuti (2014-07-31)  
Pierwszy Tigre HAD dla ALAT (2013-04-20)

---

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