



СВЕСТРАНИ ТРАНСПОРТЕР

Антонов 26 јесте авион који је испунио велики део потреба за војним тактичким транспортом на кратким и средњим удаљеностима у другој половини прошлог века у Совјетском Савезу, државама које су га наследиле, али и бројним земљама, укључујући и СФРЈ. Војска Србије данас користи два авиона тог типа, којима је ремонтом продужен радни век до 2014, односно 2015. године.

Антонов 26 настао је на основу путничког авиона Ан-24, који је развијен у другој половини педесетих, као одговор на потребу да се боље повежу мањи локални аеродроми раштркани широм СССР и замени „иљушин“ Ил-14. Истовремено, совјетском ваздухопловству био је потребан „лаки транспортни авион“ нове генерације, како су га описали. Зато је децембра 1957. Савет ми-

нистара СССР издао директиву бр. 1417–656 конструкторском бироу „О. К. Антонов“ ОКБ-473 да приступи пројектовању путничког авиона капацитета 44 места. Авион ће бити погоњен моторима АИ-24, који је у то време развијан у Запорожју под руководством чувеног конструктора мотора Ивченка.

Директива је у себи садржала и развој војне варијанте за превоз са могућношћу утовара и истовара војног те-

рета, горива у бачвама и канистерима и транспорт рањеника. Путнички авион добио је ознаку Ан-24 и први прототип полетео је октобра 1959. године.

Војна варијанта

Наредне године почела је израда предсеријских примерака. Каснило се са развојем војне варијанте јер је владало мишљење да се тај транспортер добије једноставном конверзијом Ан-24. Транспортна варијанта названа је Ан-24Т и у њој су уместо стандардне путничке кабине били уграђени ојачан под и склопива седишта, али и додатна врата за терет на десној страни трупа. Терет се утоваривао помоћу виљушкар, што се показало као недовољно адекватно решење за војни транспортер.

Направљено је више од 1.350 авиона Ан-24 у фабрикама у Кијеву, Улан



ТТ карактеристике

дужина.....	23,8 m
размах крила.....	29,2 m
висина.....	8,575 m
површина крила.....	75 m ²
запремина теретне кабине.....	60 m ³
макс. висина теретне кабине.....	1,91 m
макс. ширина теретне кабине.....	2,78 m
маса празног авиона.....	15.900 kg
макс. носивост терета.....	5.500 kg
макс. количина горива.....	5500 kg
макс. полетна и слетна тежина.....	24.000 kg
макс. брзина у хоризонтал. лету.....	460 km/h
крстарећа брзина на 6.000 m.....	425–435 km/h
макс. брзина са отвореном рампом.....	350 km/h
плафон лета.....	7.500 m

Удеу и Иркутску, а и кинеске копије израђиване са лиценцом и без ње – *ксиан* и *јуншуји Х-7*. На основу Ан-24, односно У-7, развијен је МА60 са „Прат и Витни“ моторима и западним авионским системима, који се и даље производи.

Током испитивања закључено је да Ан-24Т није погодан за десантирање терета и падобранаца кроз бочна врата, те и да она онемогућавају утовар неких терета који се по тежини и димензијама могу сместити у пртљажни простор, а замерен му је и мали долет, односно радијус дејства у мисијама десантирања. Биро „ОКБ Антонов“ предложио је уградњу рампе за утовар и истовар у задњем делу авиона, повећање носивости до 5.500 kg и уградњу додатних резервоара за гориво, како би се долет повећао на 2.900 километара. До средине 1968. било је готово пројектовање и дато зелено светло за израду прототипа наменског војног тактичког транспортера, ознаке Ан-26, који је завршен до краја године. Први лет Ан-26 направио је 21. маја 1969. (на дан РВ и ПВО бивше Југославије!) и већ следећег месеца приказан је на салону авијације у Ле Буржеу код Париза.

На први поглед основна разлика у односу на Ан-24 била је рампа за утовар и истовар терета у задњем делу авиона, решење које је преузето са пројекта

авиона Ан-40, који је развијан у бироу Антонов. Редизајнирана је кабина која је од путничке добила војну намену и прилагођена је за превоз људства (склопива седишта), десантирање до 40 падобранаца или 5,5 t терета, превоз терета (концентрисаног, упакованог или расутог) или до 24 рањеника на носилима уз пратеће медицинско особље. Уз два мотора „Прогрес“ (Ивченко АИ-24ВТ снаге по 2820 КС) додат је у гондоли десног мотора и помоћни турбо-млазни мотор „Сојуз“ (Тумански) РУ19А-300, потиска 7,85 kN, који је требало да обезбеди потребну електричну енергију за стартовање главних мотора, и по потреби додатну снагу у полетању и пењању. Горивни систем изграђен је тако да у случају отказа пумпе за гориво, оно слободним падом пуни моторе. Капацитет резервоара је 7.090 литара.

Одлике

Конструкцијски, Ан-26 је метални висококрилац моноплан са полумонокотрупом. Поседује систем за пресуризацију и климатизацију кабине, који обезбеђује нормалне услове путницима и посади на свим висинама до плафона лета. Занимљив је податак да се на свака два три минута измени комплетан ваздух у авиону. За евакуацију у случају нужде, Ан-26 поседује на теретној кабини два излаза, те горњи и доњи отвор за евакуацију посаде из пилотске кабине – први у случају ванредног догађаја (пожар,

принудно слетање) на земљи или води, а други за евакуацију падобранима у ваздуху. Мотори АИ-24ВТ имају аутоматску регулацију протока горива, броја обртаја и корака (угла) елисе, те независан систем заштите од пожара. У односн на путничког претходника, ојачан је и стајни трап и повећане су гуме, тако да Ан-26 може ефикасније користити делимично припремљене полетно-слетне стазе.

Авионски хидраулични систем састоји се од три независна система: основног, помоћног и система ручне пумпе. Хидраулични систем обезбеђује рад осам подсистема: увлачење и извлачење стајног трапа, кочење точкова главних ногу стајног трапа, управљање носним точком, управљање флапсом, рад брисача стакала, заустављање основних мотора са превођењем елисе на једрење у случају нужде, отварање и затварање доњег принудног отвора и рад товарног отвора – рампе.

У теретној кабини авиона уграђен је транспортер са две шине на који се може ставити максималан терет од 4.550 kg, а креће се брзином од једног метра у секунди (режим брзо), односно 0,35 m у секунди (режим споро) и омогућава увлачење возила-точкаша без погона максималне тежине до 3.000 килограма.

Као и већина совјетских транспортних авиона, Ан-26 је предвиђен у секундарној бомбардерској улози и на четири носача, са доње стране трупа, може понети бомбе од по 500 килограма. Према неким изворима, Ан-26 коришћен је прилично ефикасно током совјетске интервенције за бомбардовање тачкастих циљева у брдовитим пределима Авганистана средствима велике разорне моћи.

Израђено је укупно 1.410 авиона Ан-26, а производња је трајала до 1986. године. Наследио га је Ан-32 са јачим моторима и бољим перформансама на високим теренима, али са мањим долетом.

Наши антонови

Бивша југословенска федерација је за потребе опремања транспортних ескадрила РВ и ПВО

1976. набавила 14 авиона Ан-26, који су распоређени на аеродроме у Нишу и Плесо поред Загреба, а средином осамдесетих набављен је и петнаести авион. Домаћа ознака је Т-70.

До увођења Ан-26 у употребу основни транспортер РВ и ПВО био је дакота, даглас (Douglas) Ц-47, чији дизајн датира из тридесетих, уз примарно путничке Ил-14, Ил-18 и ДЦ-6Б и два велика Ан-12.

Током повлачења ЈНА из отцепљених република флота „антонова“ имала је значајну улогу у пребацивању људства и технике. Један од куриозитета у употреби Ан-26 јесте улога радарског прикривања сопствених снага, односно ловачке авијације приликом размештања по аеродромима, када су авиони МиГ-29

коба 1999. оштећен је један авион (71385), а потом и отписан приликом слепања са увученим стајним трапом на београдски цивилни аеродром, где је била обука кадра јер су аеродроми у Батајници и Нишу били изван употребе због оштећења током бомбардовања.

Два авиона (71366 и 71377) оглашена су вишком и продата после скоро деценије тражења купца у виђеном стању. Један је оспособљен за прелет, а други се и даље налази у расходованом стању у заводу „Мома Станојловић“, где га је купац очигледно оставио јер је два авиона купио „у пакету“. Раније су такође отуђени авиони бр. 71351 и 71352, који су свој експлоатациони век завршили у Африци.

Војска Србије тренутно користи два авиона овог типа, којима је рементом продужен радни век за шест година или 5.000 сати налета, до 2014, односно 2015. године. Јула 2008. из завода 412 у Ростову вратио се авион са евиденцијским бројем 71386, а наредне године и 71364. Уз ремонт урађена је и модернизација уређаја Garmin GNS 530, EGPWS Mark VI, систем за упозоравање од судара TCAS II и вишефункционалним приказивачем (MFD). Други авион добио је и метео-радар „ханивел“ (Honeywell) RDR-2000.

После ремонта 2008, односно 2009, два „антонова“ 138. транспортне авијацијске ескадриле ВиПВО Војске Србије налетела су више од 1.000 сати и са својим више него потребним транспортним капацитетима неизоставан су део скоро свих међународних вежби на којима је Војска Србије учествовала, попут оних у Украјини и Бугарској, али и других међународних активности – аеромитинга у Чешкој, Мађарској, Аустрији, Немачкој, Данској... Тако су само за потребе подршке и транспорта снага на бугарско-српску вежбу *Јесен 2011* два „антонова“ направила чак 18 летова између Батајнице и база Граф Игнатиево, односно Балчик, остваривши укупно око 32 сата налета. Занимљив податак је да су летови ради економисања планирани тако да се не танкује гориво у иностранству, већ само у одласку, са слетањем у Нишу за попуњу. ■

Текст и фотографије Игор САЛИНГЕР



Варијанте

Поред основне транспортне намене развијене су разне подваријанте и модификације Ан-26 које су коришћене или се и даље користе за бројне посебне задатке, попут обуке пилота бомбардера и вишемоторних авиона, обуку навигатора – Ан-26Ш, као летећа релејна станица за одржавање везе са снагама на земљи и у ваздушном простору – Ан-26РТ, извиђање радијације Ан-26РР и Ан-26 РКР, као мобилне амбуланте, за калибражу земаљских радио-навигационих уређаја за навођење авиона – Ан-26Л.

Егзотичне варијанте укључују Ан-26БРА за извиђање и надзор у поларним пределима, летећу операциону салу, летећа командна места... Авион Ан-30 је намењен за фотограметрију. Неке државе, попут Румуније, тај авион користе за снимање у оквиру пројекта „отворено небо“ (Open Sky).

пребазирани по аеродромима, летећи у радарској сенци Ан-26, у предвечерје сукоба 1999. године.

Током бомбардовања уништена су три авиона, један на аеродрому у Нишу (71356) и два (71359 и 71369) у заводу „Мома Станојловић“ на батајничком аеродрому (били су у фази ремонта). Непосредно после су-