



После того как турки сбили наш бомбардировщик, в Сирии был оперативно развернут зенитно-ракетный комплекс С-400, радикально изменивший соотношение сил. Имелся лишь один способ сверхсрочно перебросить этот ЗРК за 2000 км от России – на военно-транспортном самолете-гиганте Ан-124 «Руслан».

Созданный как наш ответ американскому С-5А «Гэлакси», «Руслан» побил все его рекорды, подняв груз в 170 тонн. Изначально предназначавшийся для воздушной транспортировки мобильных пусковых установок межконтинентальных баллистических ракет и десантирования подразделений ВДВ с бронетехникой, Ан-124 прославился гражданскими перевозками сверхтяжелых крупногабаритных грузов, будь то гигантские гидротурбины и насосы для ликвидации атомной аварии на «Фукусиме», мобильные электростанции для Крыма в разгар энергоблокады, сотни тонн оборудования для концертов группы Pink Floyd и Майкла Джексона или 52-тонная партия золота стоимостью 230 миллионов фунтов стерлингов для швейцарского банка.

Благодаря технологическому прорыву, достигнутому при производстве «Руслана», удалось создать и самый тяжелый в мире грузовой самолет Ан-225 «Мрия» с грузоподъемностью 250 тонн, который стал «звездой» голливудского блокбастера «2012». Помните сцену, где при взгляде на этот шестимоторный супергигант у американцев перехватывает дыхание, а на их восторженное «вау!» наш соотечественник отвечает: «Он же русский!»



ISBN 978-5-699-88644-9

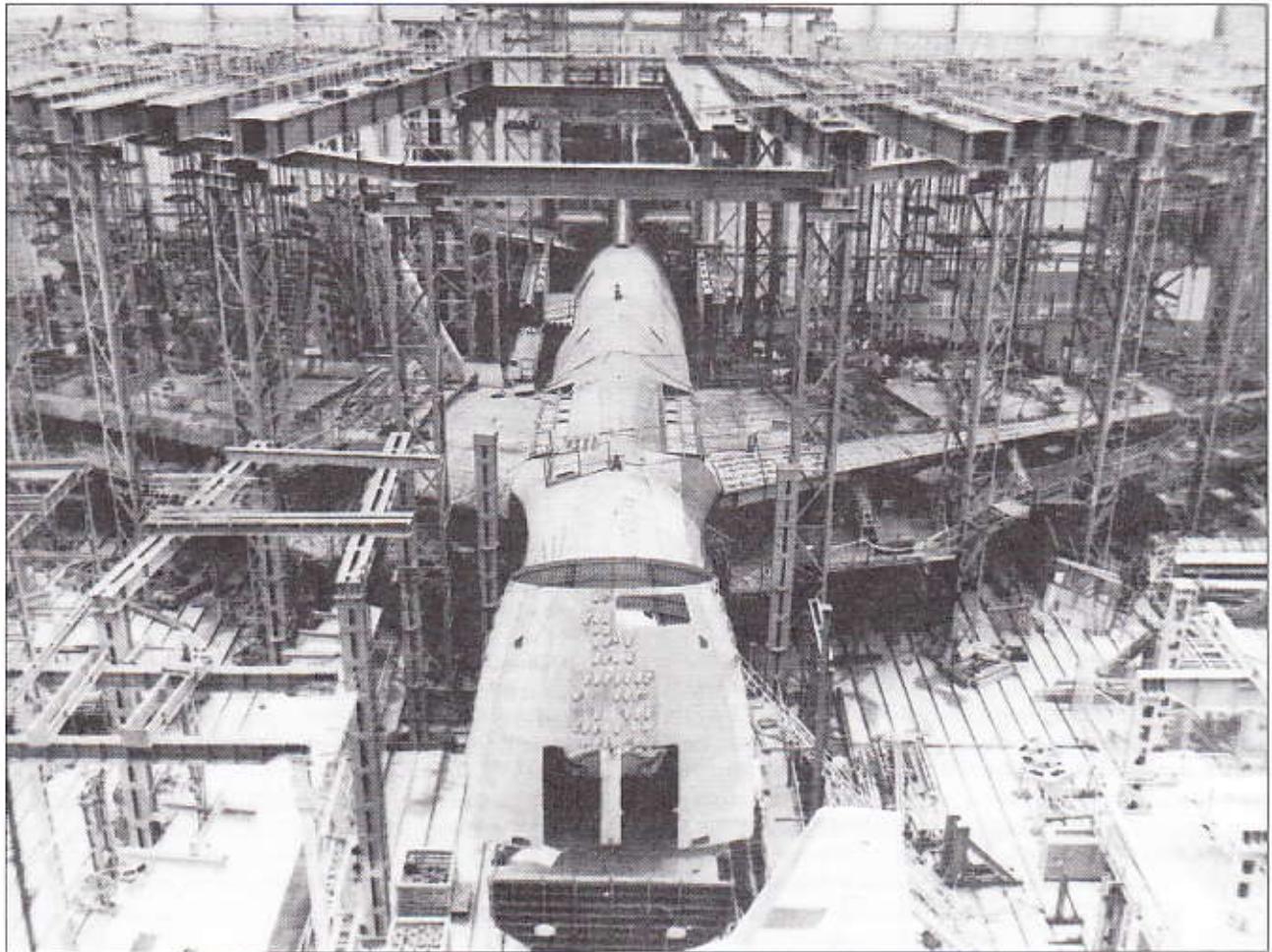


ЯУЗА

9 785699 886449

Оглавление

Предисловие.....	5
Глава 1. Начало «биографии»	7
Глава 2. Испытания	13
Глава 3. Серийное производство	27
Глава 4. Модификации	35
Ан-124-100	35
Ан-124-100-150	36
Ан-124-100M	36
Ан-124-100M-150	37
Ан-124-102	39
Ан-124-111	39
Ан-124-200	40
Ан-124-300	40
«Воздушный старт»	41
Двигатели	42
Туманное будущее «Руслана»	44
Глава 5. «Мечта» конструктора	49
Глава 6. Эксплуатация Ан-124 в ВВС.....	63
566-й втап	63
235-й втап	71
224-й летный отряд	74
Глава 7. На авиалиниях	79
«Волга-Днепр»	79
«Атлант-Союз»	89
«Полет»	90
Другие авиакомпании	93
ГТК «Россия»	93
Авиакомпания «Аякс»	97
За рубежом	98
Глава 8. Конкуренты «Руслана».....	105
С-5А «Гэлакси»	105
С-5В	108
Атомный проект	111
«Боинг-747-8F»	112
A380F	113
Крылатая «Белуга»	113
Глава 9. Краткое техническое описание Ан-124	117
Приложение	126



Планер Ан-124 № 01-02 на статических испытаниях

№ 01-07, СССР — 82005), построенный на «Авиастаре», перелетел из Ульяновска.

В день вылета машину, что называется, загрузили под завязку, и ее взлетный вес достиг 425 тонн, что на 33 тонны превышало предельно допустимый. Взлет Ан-124 произвели благополучно, правда, на две минуты перерасходовали разрешенное время работы двигателей на повышенном режиме. Но при наборе высоты во второй двигатель попала птица, и лишь после выработки топлива до допустимого посадочного веса 330 тонн машину удалось посадить.

Не повезло машине и после замены двигателя. Перед контрольным полетом во время выруливания раздался громкий хлопок — помпаж. Лишь с третьей попытки после очередной замены двигателя удалось вылететь в Канаду.

Демонстрация машины в Ванкувере прошла успешно, было совершено два полета, но, возвращаясь домой, пришлось отключить двигатель № 2. На этот раз из-за опасения, что отклонения в его работе могут привести к тяжелым последствиям,

в Фарнборо же все обошлось. Самолет полностью отлетал намеченную программу и благополучно вернулся в Киев.

Похоже, что «Руслану» (№ 01-07) фатально не везло. В декабре 1997 года он, выполняя коммерческий рейс из Иркутска, потерпел катастрофу.

В 1987 году Ан-124 СССР — 82009 (регистрационный № 321) продемонстрировали на авиационно-космическом салоне в Париже.

Здесь я вынужден прерваться и обратиться к воспоминаниям одного из ведущих специалистов НИИ ВВС заслуженного штурмана-испытателя СССР А. Г. Смирнова.

«Примерно в 1979 году после участия в защите технического проекта пилотажно-навигационного прицельного комплекса самолета Ан-124, — рассказывал Александр Григорьевич, — меня включили в группу научно-технического сопровождения по созданию самолета Ан-124. В последующие 11–12 лет моей жизни к летной работе добавились сплошные командировки в Киев и Ленинград.

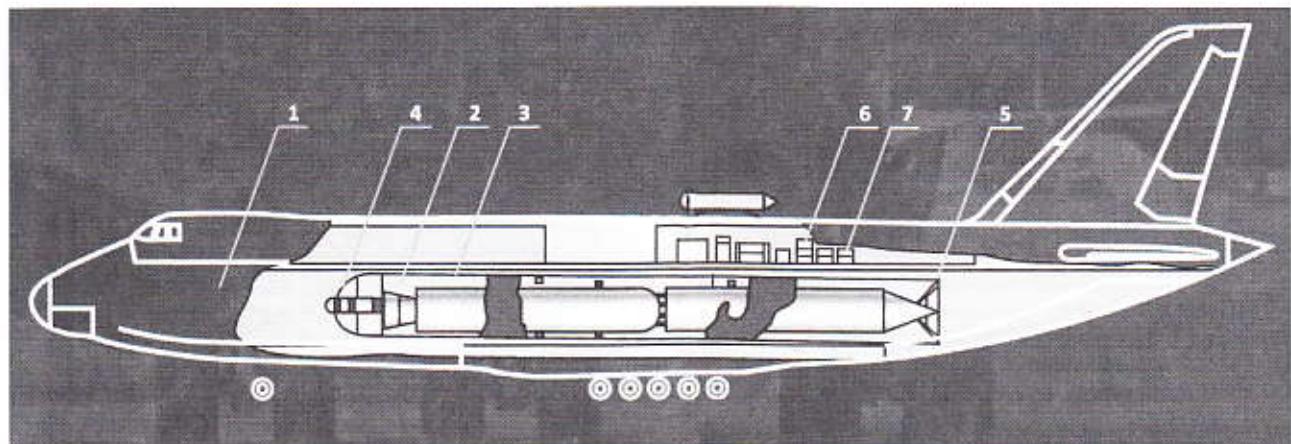


Схема размещения на Ан-124-100 элементов комплекса «Воздушный старт»: 1 — самолет-носитель; 2 — ракета-носитель; 3 — транспортно-пусковой контейнер; 4 — парогазогенератор, обеспечивающий десантирование ракеты; 5 — герметизирующая мембрана; 6 — аппаратура управления комплекса систем полетного и предпускового обслуживания; 7 — аппаратура измерительного комплекса, размещаемого на самолете

компаний «Волга-Днепр» А.И. Исаикин подписали «Техническое задание на опытно-конструкторскую работу «Модернизированная версия Ан-124-100-150 (Ан-124-100) парка самолетов ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр» с двигателями Д-18Т серии 3М». Самолет Ан-124-111». Этот документ определяет технический облик самолетов «Руслан» в парке ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр» после модернизации в вариант Ан-124-111 грузоподъемностью 150 тонн. В частности, на самолете планировалось установить «стеклянную» кабину с новой авионикой и пилотажно-навигационным оборудованием, полностью цифровую систему управления самолетом и двигатели с ресурсом 50 000 часов. Это должно было позволить значительно улучшить топливную эффективность машины, повысить ее надежность, снизить уровень шума и затраты на эксплуатацию. Кроме этого, «Руслан» должен выполнять посадки по IIIA категории ИКАО. Предполагалось, что первый Ан-124-111 поднимется в небо уже в конце 2013 года, но этого так и не произошло.

Остался на бумаге и вариант Ан-124-NG, предназначенный для трансатлантических и кроссполярных перелетов. Самолет должен был иметь увеличенную дальность полета и топливную эффективность, пониженный уровень шума и меньшую эмиссию в атмосферу, ресурс двигателей до 70 000 часов. Производство Ан-124-NG должно было быть организовано с использованием цифровых технологий.

метр у Ан-124-100 составляет 33 375 долларов. Для сравнения, у «Боинг-747-400F/8F» почти в полтора раза ниже — 23 835 долларов.

В ходе работы Международного авиатранспортного форума в Ульяновске в 2012 году были представлены два направления развития самолета. В первом из них был предложен вариант самолета Ан-124-200, начатый разработкой в 2010 году. Проект предусматривал «стеклянную» кабину экипажа, цифровую авионику с использованием многофункциональных жидкокристаллических индикаторов, модернизированный планер с возможностью увеличения коммерческой нагрузки до 150 тонн и моногруза до 120 тонн, маршевые двигатели с электронной цифровой системой управления, сокращенный экипаж до четырех (возможно, до двух) человек.

Все это обещало с учетом современной системы техобслуживания и расширением сети аэропортов увеличить диапазон температур окружающего воздуха при применении машины, увеличить дальность полета, а также обеспечить соответствие требованиям ICAO по шуму и эмиссии и Евроконтроля по воздушному движению.

В ходе авиафорума предприятие «Ивченко-Прогресс» предложило разработать двигатель Д-18Т 5-й серии, а самарские моторостроители — двигатель ПД-30. Велась работа и с компанией «Дженерал Электрик» по поводу установки двигателя CF-6 на новую модификацию Ан-124.

Ан-124-300

Разработка этого варианта самолета началась в 2003-м, и ее планировалось завершить в следующем году. Как сообщалось в информационном бу-

Ан-124-200

Основной проблемой в эксплуатации Ан-124 до сих пор остается высокая себестоимость летного часа. По опыту авиакомпании «Волга-Днепр», этот пара-



Транспортировка центроплана Ан-225 самолетом Ан-22 из Ташкента

спине машины, сделали двухкилевым. Для крепления внешних грузов сверху фюзеляжа предусмотрели специальные узлы крепления.

Сохранив поперечное сечение предшественника (ширина 6,4 и высота 4,4 метра), длина грузовой кабины возросла до 43 метров, но грузовой люк остался один — передний. Сохранились и кабины сменного экипажа (семь человек) и 20 сопровождающих. Для улучшения условий погрузочно-разгрузочных работ

сохранили механизм «приседания» передних опор шасси.

Возросла и площадь крыла. При этом его консоли остались как у Ан-124, но размах центроплана заметно увеличили.

Естественно, потяжелевшая машина потребовала и четырех дополнительных опор шасси. Правда, размер колес всех опор остался прежний.

Благодаря преемственности с предшественником самолет построили за три года. При этом большую часть узлов, деталей фюзеляжа, заливов и обтекателей изготовили на АНТК им. Антоно娃. Там же осуществлялась и сборка машины. В Ташкенте, на производственном объединении им. Чкалова, изготовили центроплан и концевые части крыльев, в Ульяновске — крупногабаритные фрезерованные силовые шлангоуты, кронштейны фюзеляжа и ряд узлов и деталей самолета, аналогичных Ан-124.

На Киевском авиационном производственном объединении сделали носовую часть фюзеляжа, оперение, передние опоры шасси, шарикоподшипниковые механизмы, а в Московском институте автоматики и электромеханики доработали комплекс электродистанционного управления са-



Схема грузового отсека Ан-225