

Antonow An-2

**Samolot transportowo-
pasażerski, wielozadaniowy
Antonow An-2**



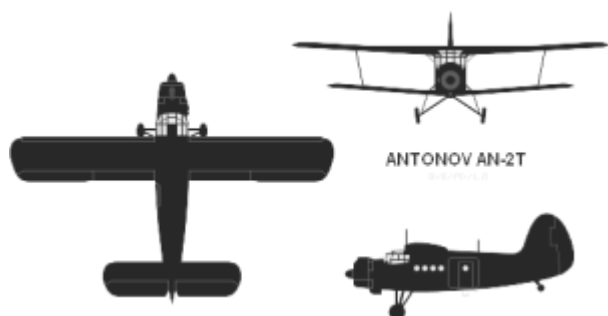
An-2 na terenie PZL-Mielec

Historia konstrukcji

Jeszcze w czasie trwania II Wojny Światowej, kiedy był członkiem zespołu projektantów A. S. Jakowlewa, Oleg K. Antonow pracował nad konstrukcją uniwersalnego samolotu rolniczego. Koncepcja maszyny i jej dokumentacja powstała po godzinach pracy w domu Antonowa. Po zakończeniu wojny powołano w 1946 roku nowe Biuro Konstrukcyjne, którego kierownikiem został mianowany inż. Antonow. Biuro otrzymało zlecenie od radzieckiego Ministerstwa Rolnictwa na opracowanie projektu samolotu rolniczego. Projekt powstał w latach 1946-1947 jako praca dyplomowa Olega K. Antonowa. Pierwszy prototyp, oznaczony jako Sch-1, z silnikiem ASz-21 o mocy 559 kW (760 KM), został oblatany w dniu 31. 08. 1947 roku, a drugi napędzany silnikiem ASz-62 o mocy 736 kW (1000 KM) wkrótce po

nim. Po otrzymaniu wyników prób do napędu samolotu wybrano, dysponującym znacznym nadmiarem mocy, silnik ASz-62.

W 1948 roku uruchomiono produkcję próbną serii samolotów pod oznaczeniem Antonow An-2 w Kijowskiej Wytwórni Lotniczej. Pierwsza partia samolotów miała jeszcze silniki ASz-21 zastąpione jednak wkrótce przez ASz-62IR. Od 1949 roku rozpoczęto produkcję wielkoseryjną najpierw w wersji rolniczej, a później w wersji transportowo-desantowej. Najliczniej produkowane były wersje rolnicze An-2 (ponad 70% całej produkcji). An-2 zdobył wielką popularność jako samolot prawidłowy w pilotażu, prosty w obsłudze i bezpieczny w eksploatacji. Dzięki pełnej mechanizacji skrzydła, stworzono możliwość używania go na niewielkich lotniskach polowych oraz górskich. Samolot mógł być wyposażony zarówno w podwozie kołowe, jak i narty. W Związku Radzieckiego produkowano następujące wersje samolotów An-2 (w tym również prototypy):



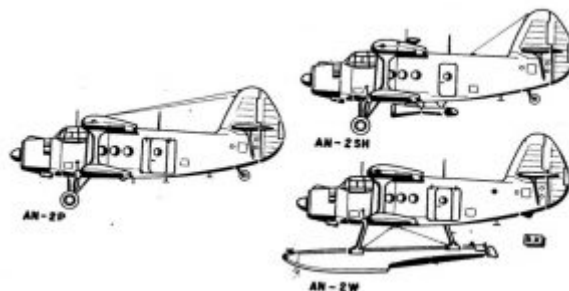
- An-2T: samolot transportowy. Prototyp oblatano w 1948 roku. Samolot budowany seryjnie. Na samolocie An-2T prowadzono próby z doświadczalnym terenowym podwoziem wielokołowym, umożliwiającym użytkowanie na lądowiskach o miękkiej nawierzchni.
- An-2F (An-2NAK): samolot rozpoznania i korygowania ognia artylerii. Tylna część kadłuba zwężona, o małym przekroju. Podwójne usterzenie pionowe, pozwalające na zwiększenie pola ostrzału do tyłu. Uzbrojony w najcięższy karabin maszynowy UBT kalibru 12,7 mm lub działko NS-23 kalibru 23 mm. Prototyp oblatany w kwietniu 1949 roku. Próby w locie przeprowadzano od

września 1949 roku do lutego 1950 roku Nie produkowany seryjnie.

- An-2TP: samolot transportowo-pasażerski zabierający 12 osób oraz znaczny ładunek bagażu. Prototyp oblatany w 1949 roku Budowany seryjnie w kilku wersjach.
- An-2P: samolot pasażerski, zabierający 12-14 pasażerów. Budowany seryjnie dla Aeroflotu.
- An-2TD: samolot transportowo-desantowy i szkolny przeznaczony dla 12 skoczków spadochronowych. Budowany seryjnie.
- An-2S: samolot sanitarny, przystosowany do przewozu 6 chorych lub rannych na noszach i 2 osób służby medycznej, z zestawem wyposażenia dla udzielenia pomocy. Budowany seryjnie.
- An-2SCh: samolot rolniczy (zwany popularnie „Kołchoźnik”). Wewnątrz kadłuba zbiornik na chemikalia o pojemności 1400 litrów.
- An-6 Meteo (An-2ZA): samolot przystosowany do badań meteorologicznych i geofizycznych na dużych wysokościach. Wyposażony w wysokościowy silnik ASz-62IR/TK z turbosprężarką TK-19 i regulatorem RTK-1 dla utrzymania mocy 625 kW (850 KM) do pułapu 10000 m. Samolot oblatano 21. 03. 1948 roku. Samolot produkowany seryjnie w latach 1956-1958.
- An-2W (An-4): wodnosamolot pływakowy, opracowany na zlecenie lotnictwa morskiego. Wyposażony w dwa jednoredanowe, grodziowe pływaki metalowej konstrukcji. Użytkowany był w jednostkach ratownictwa morskiego, rozpoznania, zwiadu i zaopatrzenia statków, a także transportu w rejonie wielkich rzek i jezior Syberii.
- An-2L: doświadczalna wersja samolotu przeciwpożarowego

opracowana w 1949 roku. Początkowo samolot otrzymał zbiornik wodny ze szkła (zawieszony pod kadłubem), a następnie zastąpiono go zbiornikiem metalowym o pojemności 1200 litrów (w kadłubie samolotu).

- An-2W: wojskowy samolot transportowy (nie mylić z wodnosamolotem An-2W/An-4).
- An-2PK: 5-miejscowy samolot dla VIP-ów (salonka).
- An-2PP: wersja samolotu An-2W (An-4) z pływakami przystosowanymi do pobierania i zrzutu 1260 litrów wody przy gaszeniu pożarów leśnych. Samolot opracowany w 1964 roku w Leningradzkim Instytucie Leśnictwa przy współpracy Centralnej Leśniczej Przeciwpożarowej Bazy Lotniczej. W kijowskim zakładzie zbudowano 10 samolotów tej wersji.



- An-2M: rozwojowa wersja samolotu An-2SCh opracowana w 1964 roku różniąca się zasadniczo od wersji podstawowej wprowadzonymi zmianami konstrukcyjnymi, m.in, pojedynczą kabiną pilota. Samolot otrzymał nowe usterzenie poziome i pionowe o zwiększonej powierzchni. Prototyp miał wysokie spiczaste usterzenie pionowe, zaś samoloty seryjne otrzymały usterzenie trapezowe. Końcówki dolnego płata otrzymały kształt kropłowy. Napęd stanowił nadal silnik ASz-62IR (735 kW) lub jego zmodyfikowana wersja ASz-62M o tej samej mocy. Samolot otrzymał laminatowy zbiornik na chemikalia o pojemności 1960 litrów. Samolot An-2M był budowany seryjnie dla potrzeb rolnictwa radzieckiego i na eksport. Zbudowano ok. 200 samolotów

tego typu, z których większość wyeksportowano do Bułgarii, Węgier, Jugosławii i na Kubę.

- An-3 (Turbo): zmodyfikowana wersja samolotu podstawowego An-2 wyposażona w turbośmigłowy silnik TWD-10W o mocy 713,5 kW (970 KM). Prototyp oblatany został w 1979 roku.

Produkcję samolotu Antonow An-2 w Związku Radzieckim zakończono w 1962 roku. Samoloty Antonow An-2 różnych wersji znalazły szerokie zastosowanie w gospodarce narodowej Związku Radzieckim. Użytkowano je w lotnictwie rolniczym, dyspozycyjnym, pasażerskim, transportowym, sanitarnym i służb specjalnych. Weszły również do wyposażenia jednostek w lotnictwie wojskowym jako samoloty transportowe do szkolenia skoczków spadochronowych, rozpoznania lotniczego strefy granicznej itp. Antonow An-2 był najliczniej i najdłużej produkowanym samolotem w okresie pokoju. Wyprodukowano ponad 20000 egz. tego samolotu w różnych wersjach, w tym ponad 5200 egzemplarzy w Związku Radzieckim, kilka tysięcy w Chińskiej Republice ludowej i ponad 12 500 sztuk w Polsce.

Poza Związkiem Radzieckim użytkowane były we wszystkich europejskich i azjatyckich krajach socjalistycznych oraz krajach trzeciego świata:

- Afganistan
- Albania
- Bułgaria
- Chińska Republika Ludowa: w 1957 roku zakupiła licencję na budowę An-2, podejmując seryjną produkcję tego samolotu pod oznaczeniem Fong Shou-2.
- Czechosłowacja
- Indonezja



Pierwszy samolot An-2 (SP-AND) zmontowany w WSK Mielec z części dostarczonych z Związku Radzieckiego i oblatany w dniu 23. 10. 1960 roku

- Indie
- Irak
- Kuba
- Jugosławia
- Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
- Mongolia
- Niemiecka Republika Demokratyczna: w latach 50.-tych samoloty Antonow An-2 latały na regularnych trasach wewnętrznych Deutsche Lufthansa (później Interflug).
- Rumunia
- Tanzania
- Węgry
- Wietnamska Republika Ludowo-Demokratyczna



Pierwszy polski cywilny samolot Antonow An-2 (produkcja od Związku Radzieckiego) SP-LMA wypożyczyły w 1955 roku, przez Polskie Linie Lotnicze "Lot"

W 1953 roku na samolotach Antonow An-2 z turbosprężarkową odmianą silnika ASz-62IR ustalony został międzynarodowy rekord wysokości dla tej klasy samolotów, wynoszący 10 293 m. W rok później na An-6 poprawiono ten wynik, osiągając wysokość 11248 m.

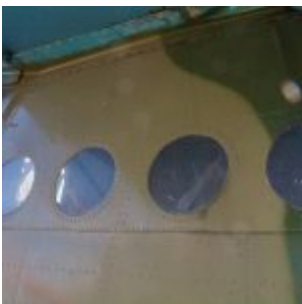
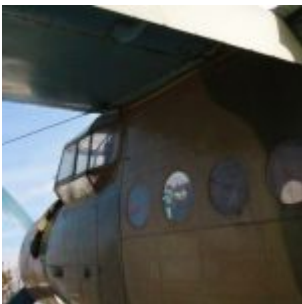
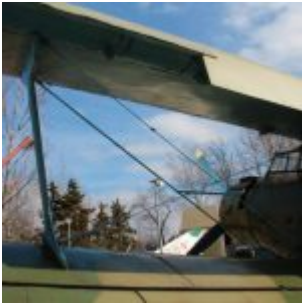
W Polsce

W dniu 31. 12. 1951 roku do 36. Specjalnego Pułku Lotniczego na Okęciu dostarczono 1 samolot Antonow An-2, wyprodukowanego w Związku Radzieckim, w dniu 27. 10. 1954 roku dostarczono dalsze 4 samoloty Antonow An-2 dla 36. Specjalnego Pułku Lotniczego w celu uzupełnienia stanu III Eskadry Aerofotogrametrycznej, w dniu 24. 01. 1955 roku pułk otrzymał kolejny samolot An-2, który został włączony do III Eskadry. Używane były do 1959 roku (według innych danych pierwsze An-2 produkcji radzieckiej dostarczono do jednostek lotnictwa transportowego w 1955 roku). An-2 służyły w latach 50.-tych w jednostkach lotnictwa transportowo-łącznikowego do małego transportu, patrolowania, fotogrametrii i do wywożenia skoczków.

Pierwszy cywilny samolot Antonow An-2 (wyprodukowany w Związku Radzieckim) SP-LMA wypożyczyły w 1955 roku Polskie Linie Lotnicze „Lot”. Był to egzemplarz wykorzystany do poszukiwań geologicznych. Samolot po 7 miesiącach użytkowania został zwrócony do Związku Radzieckiego. W sierpniu (według innych danych w lipcu) 1956 roku do służby wszedł kolejny, cywilny An-2 Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza. Aeroklub PRL przejął pierwsze dwa samoloty Antonow An-2 w maju 1959 roku. Samoloty te służyły do lotów dyspozycyjnych, szkolenia i treningu skoczków spadochronowych oraz szkolenia i treningu załóg latających. W Polsce latało tylko 10 samolotów Antonow

An-2 wyprodukowanych w Związku Radzieckim.

















Antonow An-2T – AN-2, SP-WPA, c/n: 1G-16307

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

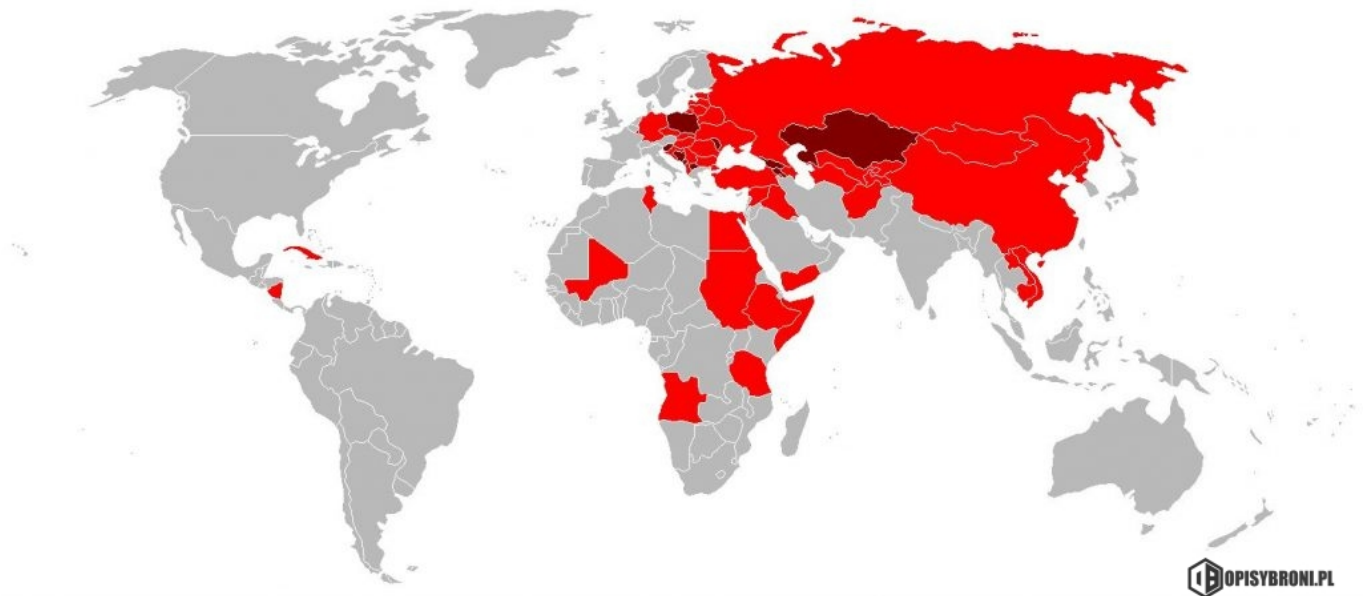
Zabrze, Park Techniki militarnej – Muzeum Techniki Wojskowej
im. Jerzego Tadeusza Widuchowskiego

Samolot Antonow An-2 był budowany w Polsce w wytwórni WSK-Mielec na podstawie licencji radzieckiej pod oznaczeniem PZL An-2. Produkcję rozpoczęto w 1960 roku. Pierwszy samolot Antonow An-2 pochodzący z mieleckiej WSK został wykonany z części dostarczonych z Związku Radzieckiego. Obłotu dokonał w dniu 23. 10. 1960 roku pilot-oblatywacz Tadeusz Gołębiowski. Został zarejestrowany 2 lutego 1961 roku i otrzymał znaki SP-AND.

Eksport samolotów An-2 z PZL-Mielec

Głównym odbiorcą produkowanych w Polsce samolot Antonow An-2 był Związek Radziecki, ale eksportowano go również do innych krajów. Na liście odbiorców (łącznie z Polską) figuruje 20 państw.

Tylko do Związku Radzieckiego przekazano do 1968 roku 3000 samolotów, do 1973 – 5000 egzemplarzy. 11 maja 1984 z WSK w Kaliszu przekazano 20-tysięczny silnik do samolotu An-2, a 25 września 1984 wysłano 10-tysięczny samolot odbiorcy radzieckiemu.



Produkowane warianty w Polsce

- An-2T – wersja transportowa to pierwszy wariant jaki był wyprodukowany całkowicie w Polsce. Oblatany 22 marca 1961 roku.
- An-2 R – Przeznaczona jest do prac agrolotniczych. Na samolocie można zainstalować różną aparaturę do prac agrolotniczych w zależności od potrzeby. Może to być aparatura: opylająca, dla sypkich środków chemicznych, lub opryskująca, dla płynnych środków chemicznych. Pierwszy lot tej wersji odbył się 1 sierpnia 1961 roku.
- An-2M (W) – Samolot An-2M na podwoziu pływakowym przeznaczony jest do eksploatacji na rzekach, jeziorach oraz przybrzeżnych rejonach morskich. Mały rozbieg i dobieg oraz łatwa obsługa przy załadunku ładunków pozwalają na eksploatację samolotu na niewielkich zbiornikach wodnych, bez wyposażonych baz. An-2M budowany jest na bazie samolotu transportowego. Oblot 29 sierpnia 1962.
- An-2 TP Transportowo-pasażerska opracowana dla Aerofłotu otrzymała bardziej komfortowe wyposażenie kabiny pasażerskiej. Oblatany w Mielcu 15 grudnia 1962. Jest

zmodyfikowaną wersją samolotu An-2T.

- An-2 TD Transportowo-desantowa, opracowana na podstawie An-2T przeznaczona do transportu 12 skoczków, w kabinie transportowej zainstalowano liny desantowe, oraz sygnalizację dla skoczków. Jest to najpopularniejsza wersja samolotu w polskich Aeroklubach.
- An-2 P – wersja wyłącznie pasażerska z 12 fotelami dla pasażerów i 2 krzesełkami dla dzieci. Wersja ta stworzyła pasażerom naprawdę wygodne warunki podróży w dźwiękoszczelnej i estetycznie wykończonej kabinie o przyjemnej tapicerce oraz niezłej wentylacji. Fotele umieszczone po 3 w 4 rzędach, zgodnie z kierunkiem lotu. Dodatkowo w dwu pierwszych rzędach (w przejściu) podwieszono dwa składane siedzenia dla dzieci. Pierwszy lot 30 grudnia 1968.
- An-2 PD6 (lub An-2P Lux) – salonka sześćoosobowa ma podwyższony komfort, wyposażona w 6 foteli, rozkładany stolik i barek na produkty żywnościowe. Z tyłu toaleta. Oblot – 1970.
- An-2 PD5 – dyspozycyjna salonka 5 osobowa, różni się wyposażeniem kabiny. Usunięto jeden fotel umieszczając w to miejsce stolik z lampą. Oblot w 1972. Powstał tylko jeden egzemplarz, latał w 42 Eskadrze łącznikowej, jako salonka dla VIP.
- An-2 R – Wewnątrz kadłuba zabudowany jest laminatowy zbiornik, do którego można załadować 1350 litrów lub 1600 kg środków chemicznych. Napełnianie zbiornika sproszkowanymi środkami odbywa się przez wziernik na górnym pokryciu kadłuba. W dolnej części kadłuba, w podłodze kabiny ładunkowej, znajduje się wziernik do wyprowadzania gardzieli zbiornika, do której, w zależności od potrzeb, podłącza się urządzenie pompujące – opryskiwacze lub rozpylacz tunelowy z gardzielą

dozującą. Najnowsze wersje An-2R wyposażone są w instalację klimatyzacyjną, zapewniającą załodze lepsze warunki pracy w klimacie tropikalnym oraz w okresie upałów w klimacie umiarkowanym. Oblot w 1972.

- An-2 PK – samolot przystosowany do lotów polarnych na nartach ze specjalnym piecykiem. Oblot 11 sierpnia 1970 roku.



Pierwszy prototyp samolotu SCh-1

- An-2 G – Wersja geofizyczna opracowana na zamówienie Państwowego Przedsiębiorstwa Poszukiwań Geofizycznych wyposażona w aparaturę do dokonywania pomiarów magnetoelektrycznych i radiometrycznych. Kilka samolotów przystosowano do pracy w klimacie tropikalnym i długich lotów trwających 5-6 godzin. Pierwszy lot 24 marca 1974 roku.
- An-2 PF – Wersja aerofotogrametryczna opracowana na zamówienie P.P. Kartografii w Warszawie oraz węgierskiego Instytutu Kartografii. Trzy samoloty tego typu o znakach rejestracyjnych: SP-TBA, SP-TBC i SP-TBD, użytkowało Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych w Warszawie. Wersję tę używało również lotnictwo wojskowe. Oblot 21 października 1974.
- An-2P RTV – Samolot wyposażony w urządzenia do przeprowadzania transmisji TV. Zamówiony przez Telewizję Polską. An-2 ze znakami SP-TVN był unikalną stacją retransmisyjną. Oblatany 8 lutego 1975, został przekazany do użytku 11 kwietnia 1975 roku.

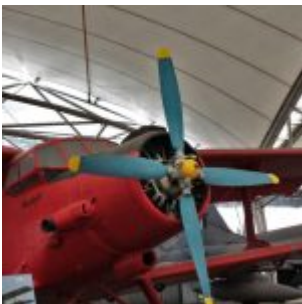
Zastosowanie samolotów Antonow An-2

Samoloty Antonow An-2 dzięki swym niewątpliwym zaletom znalazł bardzo szerokie zastosowanie w różnych dziedzinach życia. Wykorzystywano go do przewozu ludzi, na lokalnych liniach pasażerskich, poczty, różnych ładunków, jako sanitarny, do prac agrolotniczych, do badań meteorologicznych i geofizycznych, w poszukiwaniu ławic ryb, do gaszenia pożarów leśnych, szkolenia skoczków spadochronowych i wielu innych zadań. Samolot mógł przewozić wszystko, co można było załadować przez drzwi bagażowe i nie przekraczało masy 1500 kg.

Spora liczba samolotów Antonow An-2 została wykorzystana w Aeroflocie do komunikacji pasażerskiej na krótkich liniach lokalnych. Do roku 1982 przewiozły one 25 milionów pasażerów, a w kwietniu 1987 roku sprzedano 100-milionowy bilet na ten samolot. Docierał on do małych miast, pozbawionych stałych lotnisk. Można go było wykorzystywać z niewielkiej powierzchni równego terenu, w różnych warunkach klimatycznych, gdyż samolot może być wyposażony zarówno w podwozie kołowe, jak i narty. Zamiana podwozia z jednej wersji na drugą może być wykonana w krótkim czasie w warunkach polowych.

Nie tylko w byłym Związku Radzieckim używano go do lokalnej komunikacji pasażerskiej, ale w wielu innych krajach. W latach 1958-1962 na regularnych liniach wewnętrznych Deutsche Lufthansa w byłej Niemieckiej Republice Demokratycznej, latały samoloty Antonow An-2 odpowiednio przystosowane do tego celu.







Antonow – An-2T

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka
Muzeum Lotnictwa w Kosicach, Słowacja

Jednak największą liczbę samolotów wykorzystywano w rolnictwie do nawożenia, ochrony upraw i defoliacji. W szczytowym okresie samoloty An-2 wykonywały rocznie prace agrolotnicze na obszarze 110 milionów hektarów. Używany na kilku kontynentach, doskonale spisywał się w różnych warunkach klimatycznych.

Znaczna liczba samolotów Antonow An-2 TD w wersji transportowo-desantowej znalazła się na wyposażeniu jednostek wojsk lotniczych Związku Radzieckiego. Wykorzystywano go do przewożenia ładunków i ludzi w niedostępne tereny, jako dyspozycyjny, a przede wszystkim do szkolenia wojsk powietrznodesantowych. Były one przystosowane do prowadzenia rozpoznania fotograficznego. W tym celu można było zamontować na nim dwa lotnicze aparaty fotograficzne AFA-33/50 lub jeden AFA –33/75 i jeden 18//21.

W 2020 podczas konfliktu wojennego w Górskim Karabachu siły azerskie przystosowały około 55 samolotów Antonow An-2 do misji typu SEAD w celu zniszczenia wyrzutni rakietowych S-300P przy pomocy dronów IAI Harop produkcji izraelskiej.

Samolot Antonow AN-2TD „Wiedeńczyk”

W 1982 podczas stanu wojennego załoga wojskowego samolotu transportowego Antonow An-2 stacjonująca w Balicach dokonała ucieczki z kraju do Austrii przez Czechosłowację. Po wykonaniu międzylądowania na podkrakowskiej łące i zabraniu rodzin lotników, samolot wykonał lot na małej wysokości i doleciał do Austrii, lądując na lotnisku w Wiedniu Schwechat. Samolot ten powrócił do Polski i od tamtej pory nazwany został „Wiedeńczykiem”. W 2012 po wycofaniu ze służby przekazany został do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Egzemplarz ten o numerze fabrycznym 1G7447, został wyprodukowany w 1966 przez zakłady lotnicze WSK PZL w Mielcu. Wiedeńczyk jako latający eksponat muzealny nadal lata pod znakiem rejestracyjnym SP-MLP.



Konstrukcja samolotu

Dwupłat o konstrukcji metalowej. Załoga samolotu: 2 osoby, pasażerów: 10-14 lub 1500 kg ładunku.

Skrzydła duralowe, dwudźwigarowe. W części przedniej, końcowej

i tylnej skrzydło pokryte jest od spodu blachą duralową. Pozostała część skrzydeł pokryta jest płótnem oprócz zbiorników, które mieszczą się w partii przykadłubowej- w przestrzeni międzydźwigarowej górnych płatów. Na górnym skrzydle znajdują się lotki wychylane różnicowo. Na całej rozpiętości skrzydła górnego znajdują się automatyczne skrzela. Kłapy szczelinowe, takie same jak lotki, są na górnym i dolnym skrzydle. Konstrukcja lotek i kłap metalowa, pokrycie w części przedniej i tylnej blachą duralową, reszta powierzchni pokryta płótnem. Komora płatów składa się z dwóch par skrzydeł połączonych pojedynczymi stójkami oraz usztywnionych cięgnami z linek stalowych.

Kadłub konstrukcji metalowej, półskorupowy, ma przekrój zbliżony do prostokątnego. Kabina zakryta, w wersjach rolniczych w kabinie zbiornik chemikaliów o pojemności 1400 dm³.

Usterzenie krzyżowe, statecznik poziomy zastrzałowy, metalowy, statecznik pionowy metalowy, stery pokryte tkaniną na szkielecie metalowym. Podwozie klasyczne stałe. Wodnosamolot ma dwa pływaki o konstrukcji półskorupowej całkowicie metalowej.



An-2E

Wypożażenie radiowo-nawigacyjne: radiostacja nadawczo-odbiorcza KF R-842 lub R-805, radiostacja UKF R-860 lub R-800, radiowysokościomierz RW-UM lub RW-2, radiokompas ARK-5 lub

ARK-9, sygnalizator przelotu nad radiolatarnią MRP-56P, pokładowa rozmównica SPU-6, rakietnica.

Instalacje: instalacja elektryczna, instalacja ogrzewania i wentylacji, instalacja przeciwpożarowa.

Zastosowany napęd

- SCh-1: silnik gwiazdowy ASz-21 o mocy 560 kW (762 KM)
- An-2: silnik gwiazdowy ASz-62IR o mocy 736 kW (1000 KM)

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: Antonow An-2T

- Rozpiętość skrzydeł – 18 180 mm
- Długość samolotu – 12 730 mm
- Wysokość samolotu – 4 130 mm
- Powierzchnia nośna – 71,52 m²
- Masa własna samolotu – 3360 kg
- Masa użyteczna samolotu – 2140 kg
- Masa całkowita – 5500 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – do 252 km/h
- Prędkość przelotowa samolotu – do 185 km/h
- Prędkość minimalna samolotu – 87 km/h
- Wznoszenie samolotu – do 3,5 m/s
- Pułap maksymalny samolotu – do 4500 m
- Zasięg maksymalny – do 600 km



An-3

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: Antonow An-2P

- Rozpiętość skrzydeł – 18 180 mm
- Długość samolotu – 12 730 mm
- Wysokość samolotu – 4 130 mm
- Powierzchnia nośna – 71,52 m²
- Masa własna samolotu – 3450 kg
- Masa użyteczna samolotu – 2050 kg
- Masa całkowita – 5500 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – do 258 km/h
- Prędkość przelotowa samolotu – do 195 km/h
- Prędkość minimalna samolotu – 90 km/h
- Wznoszenie samolotu – do 3,5 m/s
- Pułap maksymalny samolotu – do 4500 m
- Zasięg maksymalny – do 550 km







Antonow An-2R

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka
Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: Antonow An-2SCh

- Rozpiętość skrzydeł – 18 180 mm
- Długość samolotu – 12 730 mm
- Wysokość samolotu – 4 130 mm
- Powierzchnia nośna – 71,52 m²
- Masa własna samolotu – 3440 kg
- Masa użyteczna samolotu – 1810 kg
- Masa całkowita – 5250 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – do 254 km/h
- Prędkość przelotowa samolotu – do 160 km/h
- Prędkość minimalna samolotu – 87 km/h
- Wznoszenie samolotu – do 32,0 m/s
- Pułap maksymalny samolotu – do 3250 m
- Zasięg maksymalny – do 550 km

Bibliografia

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/325/126/Antonow-An-2-Kolchoznik>
2. <https://pl.wikipedia.org/wiki/An-2>