

Samolot transportowy Antonow An-26

Samolot transportowy Antonow An-26



Antonow An-26

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Wprowadzony na początku lat 70.-tych XX wieku i wyprodukowany w niemal 1400 egzemplarzach samolot Antonow An-26, był podstawowym lekkim samolotem transportowym sił powietrznych państw należących do tzw. bloku wschodniego. Choć droga do powstania tej maszyny nie była prosta, jednakże ostateczny

wynik okazał się wart całego tego wysiłku i uporczywości konstruktorów z biura Olega Antonowa. Maszyna była głęboką modyfikacją lekkiego samolotu pasażerskiego Antonow An-24 i zdecydowanie przewyższała ona swoimi możliwościami inne samoloty transportowe o podobnej klasie. Używana była również w Polsce, a w wielu państwach lata nawet dziś.

Antonow An-24

W 1957 roku w kijowskim biurze projektowym GS0KB-473, na czele którego stał Oleg Antonow, rozpoczęto projektowanie nowego turbośmigłowego samolotu pasażerskiego Antonow An-24, przeznaczonego do przewozu 44 pasażerów na odległości rzędu 1000-1600 kilometrów. Pierwotnie do napędu nowego samolotu miały posłużyć silniki typu AI-20 o mocy 4000 KM, znane z samolotów Antonow An-8, An-12 oraz Iłuszyń Ił-18. Obliczenia wykazały jednak, że zastosowana moc jest nadmierna, a zatem sama eksploatacja samolotu nimi napędzanego będzie nieopłacalna. Postanowiono zatem zaprojektować dla samolotu pasażerskiego An-24 silniki turbośmigłowe typu AI-24 o mocy 2550 KM. Nowy samolot miał tutaj zastąpić maszyny już coraz mocniej przestarzałe konstrukcyjnie o napędzie tłokowym: taki jak Li-2, Ił-12 oraz Ił-14służące w lokalnych liniach lotniczych.

Pierwszy prototyp samolotu An-24 rozpoczął swoje testy w locie w dniu 20 października 1959 roku, a w październiku 1962 roku zaczęła się ich eksploatacja w radzieckich liniach lotniczych. Ich produkcją seryjną zajmowała się Kijowska Wytwórnia samolotów nr 473, które do 1979 roku zdołały wyprodukować 1028 egzemplarzy tych maszyn, z czego 218 maszyn zostało przeznaczone na eksport w łącznie 23 krajach. Ponadto w latach 1965-1971 180 samolotów An-24 wyprodukowanych zostało przez zakłady w Ułan-Ude.



Samolot An-24 w barwach Sił Powietrznych Ukrainy, 2012 rok

Samolot pasażerski Antonow An-24 był dwusilnikowym górnopłatem z klasycznym usterzeniem ogonowym. Taki układ pozwolił na podniesienie silników i śmigieł dość wysoko nad powierzchnią ziemi, umożliwiając loty tych samolotów z lotnisk o niskiej jakości powierzchni. Sprzyjała temu również coraz to mocniej zaawansowana mechanizacja skrzydła, która pozwoliła na skrócenie drogi startowej oraz zastosowano podwozie z niskociśnieniowymi oponami. Pomocniczy układ napędowy użyty do uruchamiania silników i pokładowej drabiny pasażerskiej, sprawiły, że nowy samolot był mocno autonomiczny w eksploatacji, niezależny od urządzeń lotniskowych. Z tych względów wydawał się dobrym kandydatem do przekształcenia w lekki wojskowy samolot transportowy.

Na bazie samolotu pasażerskiego An-24 w 1961 roku został stworzony lekki wojskowy samolot transportowy typu An-24T. Różnił się on od swojego pierwowzoru obecnością dużego luku bagażowego w prawej burcie kadłubem a także składem wyposażenia pokładowego. Maksymalna ładowność samolotu An-24T wyniosła 4000 kilogramów. Samolot również nadawał się do transportu 37 żołnierzy, 33 spadochroniarzy lub 24 rannych żołnierzy transportowanych na noszach.

Wyniki przeprowadzonych prób państwowych, które zostały przeprowadzone w latach 1962-1963, okazały się jednak niezadowalające. Wojsko odrzuciło maszynę ze względu na niemożność zrzutu ładunków ze spadochronami, załadunki

techniki (na przykład: lekkich samochodów terenowych) oraz posiadał zbyt mały zasięg lotu.



Transportowy An-24T w barwach lotnictwa radzieckiego

W dniu 13 lutego 1965 roku Ministerstwo Przemysłu Lotniczego zatwierdziło propozycję Antonowa w sprawie dopracowania samolotu An-24T. Chodziło o wprowadzenie do dolnej części tyłu kadłuba samolotu łuku o wymiarach 1400 mm na 2720 mm, zwiększenie dopuszczalnego ciężaru transportowanego ładunku oraz montaż dodatkowych zbiorników paliwowych. Próby państwowe zmodyfikowanego modelu samolotu transportowego An-24T odbyły się w drugiej połowie 1966 roku, ale już w styczniu trwała seryjna produkcja modelu An-24T w Wytwórni Lotniczej Nr. 39 w Irkucku. W latach 1966-1969 wyprodukowano tak 164 egzemplarzy samolotów An-24T, a w latach 1969-1971 62 egzemplarze zmodyfikowanego samolotu An-24RT (z dodatkowym silnikiem turbodrzutowym RU19-300, jak w modelu pasażerskim An-24RW). Zdecydowana większość samolotów An-24T/An-24RT trafiła do lotnictwa wojskowego Związku Radzieckiego i szesnastu innych państw. Nie było jednakże tutaj Polski, chociaż w jego lotnictwie pasażerskim służyło wtedy sześć egzemplarzy modelu pasażerskiego An-24W.

Ciekawostką jest tutaj fakt, że samolot Antonow An-24T mógł być wykorzystywany również jako samolot bombowy. Samolot został bowiem dostosowany do przeprowadzenia zabudowy celownika optycznego typu OPB-1R oraz czterech wyrzutników typu BDZ-34 dla bomb o wagomiarze do 500 kg. W 1969 roku siły

powietrzne dla Iraku, gdzie samoloty transportowe An-24T zostały wykorzystane do bombardowania pozycji Kurdów.

Nowa odsłona samolotu

Stosunkowo niewielka liczba wyprodukowanych samolotów An-24T/An-24RT spowodowana była podstawową wadą tego samolotu – małymi wymiarami zastosowanej klapy załadunkowej. Dlatego też jeszcze w 1964 roku Antonow zaproponował nowy projekt lekkiego samolotu transportowego An-26 z odmiennymi od pierwowzoru przednią oraz tylną częścią kadłuba samolotu. Jego przód miał posiadać oszkloną kabinę nawigatora w stylu rozwiązania zastosowanego na samolocie An-12. Główną innowacją była zaś oryginalnej konstrukcji tylna rampa ładunkowa z trema klapami – dwiema bocznymi i dolną. Ta ostatnia może tutaj posłużyć jako rampa przy załadunku pojazdów samobieżnych lub przesuwac się pod kadłub, co miało ułatwić załadowanie samolotu, prosto z samochodu ciężarowego. Konstrukcja rampy (która była pierwotnie projektowana dla średniego samolotu transportowego Antonow An-40, którego ostatecznie nie zbudowano) – odniosła sukces i została opatentowana w ośmiu krajach, w tym w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii oraz Francji. Rampa tej konstrukcji została następnie wykorzystana w samolotach Antonowa: An-32, An-72 oraz An-74.



Transportowy An-24RT

Mimo oczywistych zalet nowego projektu samolotu

transportowego, dowództwo radzieckich Sił Powietrznych, początkowo nie wykazywało większego zainteresowania. W owym czasie wciąż jednak nie dysponowały one pełnowartościowymi lekkimi samolotami transportowymi, a samolot An-24 mógł operować z lotnisk polowych. Dlatego też w 1966 roku kierownictwo Zakładu Mechanicznego w Kijowie (KMZ – oficjalna ówczesna nazwa biura projektowego Antonowa) postanowiła nie czekać na oficjalne zamówienie i rozpocząć projektowanie samolotu An-26 na własne ryzyko. Dopiero dwa lata później, w dniu 12 marca 1968 roku, została podjęta wspólna decyzja Ministerstwa Przemysłu Lotniczego i Sił Powietrznych w sprawie opracowania samolotu An-26. Pracami tymi kierował zastępca Antonowa – Wiktor Garwardt.

Według wytycznych masa startowa samolotu miała zwiększyć się do 24 000 kilogramów, w porównaniu do 21 000 kilogramów wersji pasażerskiej An-24RW. Wymusiło to zastosowanie mocniejszych silników typu AI-24WT o mocy 2820 KM. Nowa część ogonowa doprowadziła do pogorszenia charakterystyk aerodynamicznych samolotu. Aby temu zaradzić, pod częścią ogonową zainstalowane zostały dwa podłużne grzebienie aerodynamiczne. Ich kształt oraz wymiary ustalono w toku badań modeli samolotu transportowego An-26 w tunelu aerodynamicznym. Już na wczesnym stadium projektowania zrezygnowano z oszklonej dziobowej części kadłuba, a stanowisko nawigatora przeniesiono za siedzenia pilotów.

Próby samolotu An-26 zostały przeprowadzone w trybie wspólnym (połączonych prób zakładowych oraz państwowych), czyli w jednym etapie. Dokumentacja dla produkcji prototypów samolotu transportowego An-26 była przekazywana z biura projektowego do Kijowskich Zakładów Lotniczych od stycznia do maja 1968 roku. W dniu 30 grudnia tegoż roku ukończono pierwszy egzemplarz omawianego samolotu (o numerze 02-01). Proces przekazania prototypu przedstawicielom KMZ zajął łącznie trzy miesiące. Tym czasie został zbudowany egzemplarz do przeprowadzenia prób naziemnych (o numerze 01-01) oraz drugi model prototypowy,

przeznaczony do prób lotnych (o numerze 02-02).

Samolot o numerze 02-01 po raz pierwszy wzniósł się w powietrze 21 maja 1969 roku, a tydzień po nim został oblatany samolot o numerze 02-02. Już w czerwcu samolot transportowy An-26 (o numerze 02-02) uczestniczył w międzynarodowym samolocie lotniczym w Paryżu, na którym wzbudził spore zainteresowanie wśród specjalistów lotniczych. Dotyczyło to zwłaszcza konstrukcji tylnej rampy ładunkowej.

Podczas przeprowadzonych prób w locie wykryto pewne usterki. Pierwszą z nich był niedobór prędkości rzędu 15 km/h na wysokości 6000 metrów. W celu jej zwiększenia wprowadzono szereg zmian mających poprawić aerodynamikę samolotu. Szczególną uwagę zwrócono na badania możliwości transportu techniki dla wojsk powietrzno-desantowych oraz innych ładunków. Ustalono, że samolot An-26 może transportować w swoim pokładzie lekkie działo samobieżne ASU-57, armatę o dodatkowym napędzie silnika spalinowego SD-85 kalibru 85 mm, holowany moździerz kalibru 120 mm, wojskowy samochód terenowy GAZ-69 oraz różne ładunki w opakowaniach (paletach) desantowych typu PGS-500, PDUR-47, PDSB-1.

Próby państwowe zakończone zostały 21 września 1970 roku. W ich toku dwa samoloty wykonały łącznie 259 lotów i spędziły w powietrzu ponad 430 godzin. W sprawozdaniu o wynikach prób zapisano: *„Możliwości transportowe samolotu An-26 w porównaniu z An-24T o masie startowej 21 ton zostały poszerzone, mianowicie zapewniono transport techniki bojowej (...) zwiększono prawie 1,5 raza zasięg praktyczny lotu przy transportowaniu ludzi i ładunków oraz praktyczny promień loty przy ich desantowaniu ze spadochronem. Pilotowanie samolotu przy desantowaniu pojedynczego ładunku oraz grupami i serią o całkowitej masie 4650 kg nie jest skomplikowane. Z punktu widzenia techniki pilotowania An-26 jest dostępny dla pilotów o średnich kwalifikacjach.”*



Samolot An-26 w barwach Sił Powietrznych Kazachstanu

Później obaj prototypy samolotu transportowego An-26 wykorzystano do prób specjalnych. W latach 1971-1972 wykonano 81 lotów w celu ustalenia charakterystyk startu i lądowania na trawiastych, żwirowych oraz zaśnieżonych pasach startowych. W kwietniu 1972 roku przeprowadzone zostały próby uzbrojenia bombowego, które składano się z czterech wyrzutników typu BDZ-34.

Opis techniczny

Lekki samolot transportowy Antonow An-26 jest całkowicie metalowym górnopłatem z klasycznym usterzeniem. Formalnie jest to samolot dwusilnikowy, ale posiada trzeci, wspomagający silnik turbodrutowy do startu.

Kadłub samolotu

Całkowicie metalowy, konstrukcji półskorupowej. Jego szkielet składa się z 50 wręg i podłużnic. Technologicznie samolot jest podzielony na cztery przedziały: przedni, środkowy, ładunkowy oraz tylny. Kabina załogi znajduje się po między wręgami numer 1 do numer 7 i jest oddzielona ścianką, w której znajdują się drzwi. Między kabina załogi, ładownią znajduje się zespół bloków wyposażenia radioelektronicznego. Również tu znajdują się drzwi wejściowe i właz awaryjny.





















Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Po między wręgami numer 10, a numer 40 znajduje się ładownia o wymiarach: długości 15 680 mm, szerokości 2780 mm i wysokości 1910 mm. Całkowita pojemność ładowni to 60 m³. Do ułatwienia załadunku i rozładunku służy wciągarka elektryczna, która przesuwana się po szynie zamontowanej na suficie (w płaszczyźnie symetrii między wręgami numer 29 do numeru 39). W podłodze między wręgami numer 11 oraz numer 39 zamocowane są dwie szyny jezdne transportera typu P-157. Ładownia była wyposażona w dwa rzędy składanych wzdłuż ścian siedzeń dla spadochroniarzy oraz mocowania do przewozu łącznie 24 rannych żołnierzy, transportowanych na noszach.

Otwór wlotu ładunkowego o wymiarach 2400 mm x 3150 mm znajduje się między wręgami numer 33, a numerem 40 i zamykany jest pochylnią ładunkową. Po otwarciu wlotu pochylnia może zająć dwa położenia:

- jako trap do załadunku lub wyładunku na ziemi samochodów o masie do 1300 kg, spadochroniarzy lub rannych żołnierzy.
- Pod kadłubem do desantowania spadochroniarzy lub ładunków podczas trwania lotu oraz ładowania ładunków wprost platformy samochodu ciężarowego.



Rosyjski Antonow An-26

Dźwigary skrzydeł przymocowane są do wręg siłowych kadłuba numer 17 i 20. tylna część kadłuba jest nieszczelna. Przymocowane są do niej elementy siłowe usterzenia. W tej części znajduje się przedział z zespołami wyposażenia nawigacyjno-pilotażowego i radioelektronicznego.

Skrzydło samolotu

Wolnonośne, całkowicie metalowe, konstrukcji kesonowej. Składa się on z dwóch dźwigarów typu belkowego. Zastosowano 23 żebra oraz pokrycia, które wraz z podłużnicami tworzy płyty technologiczne. Cały płat (lewe oraz prawe skrzydło) podzielony jest technologicznie na pięć części: środkową, dwie wewnętrzne i dwie zewnętrzne – z podziałem na żebrach numer 7 i numer 12. Kształt skrzydła do żebra numer 7 jest prostokątny, zaś od żebra numer 7 do numer 23 trapezowy. Na środkowych częściach skrzydła zamontowane są zamontowane dwie kłapy jednoszczelinowe, a na wewnętrznych częściach znajdują się wysuwane kłapy dwuszczelinowe. Na zewnętrznych częściach skrzydła znajdują się dwie sekcje lotek, które mają osiowe wyważenie aerodynamiczne i masowe.

Usterzenie samolotu

Wolnonośne, całkowicie metalowe z pojedynczym statecznikiem pionowym. Stateczniki pionowy oraz poziomy mają konstrukcję

dwudźwigarową z żeberkami, podłużnicami i pracującym pokryciem. Na każdej części statecznika poziomego są trzy węzły zawieszenia steru wysokości, a on sam składa się z dwóch sklejanych i zgrzewanych płyt łączonych z płaszczyźnie cięciw. Konstrukcją statecznika poziomego i steru wysokości. Na każdej połowie steru wysokości zamontowane są klapki wyważające (trymery), a na sterze kierunku sprężynowa kłapa wyważająco-odciążająca. Stery samolotu mają wyważenie aerodynamiczne i masowe.



Rosyjski An-26

Podwozie samolotu

Trójzespołowe podwozie kołowe, główne wciągane w czasie trwania lotu do przodu we wnęki pod silnikami, przednie zaś do kadłuba pod kabiną załogi. Na każdej goleni głównej umocowane są na wspólnej osi dwa koła o wymiarach 900 mm x 300 mm, z hamulcami tarczowymi. Goleń przedniego podwozia ma na wspólnej osi dwa niehamowane koła o wymiarach 700 mm x 250 mm, która wyposażona jest w mechanizm skrętu kół o kąt o 40 stopni, obie strony od położenia neutralnego. Zastosowane amortyzatory podwozia są typu hydrauliczno-pneumatycznego. W położeniu wypuszczonym i schowanym golenie podwozia ustalone są zamkami mechanicznymi. Wnęki zamykane są osłonami przy całkowicie schowanym i wypuszczanym położeniu goleni.

Napęd samolotu

Zastosowane zostały dwa silniki turbośmigłowe typu AI-24WT o mocy nominalnej na ziemi 1648 kW (2240 KM) i mocy startowej 2074 kW (2820 KM) z metalowym czteropłátowym śmigłem typu AW-72T o średnicy 3900 mm. W tylnej części prawej gondoli umieszczony jest pomocniczy silnik turboodrzutowy typu RU-19A-100 o ciągu statycznym 88,25 kN (900 kg). Silnik ten wykorzystywany jest do:

- wytwarzania dodatkowego ciągu podczas trwania startu samolotu i wznoszenia się samolotu z maksymalnym obciążeniem.
- Wytwarzanie dodatkowego ciągu w przypadku uszkodzenia jednego z stosowanych silników turbośmigłowych typu AI-24WT.
- Uruchamiania silników głównych AI-24WT (jako napęd pokładowego źródła energii elektrycznej typu GS-24B).

Silniki turbośmigłowe typu AI-24WT zamontowane są w gondolach, każde umieszczone w środkowej części skrzydła samolotu. Stosowane dla nich paliwo umieszczone jest włącznie dziesięciu zbiornikach paliwa miękkich i dwóch zbiornikach integralnych o pojemności całkowitej 7136 litrów. Zbiorniki te umieszczone są w skrzydłach symetrycznie względem osi podłużnej samolotu – zbiorniki miękkie znajdują się pomiędzy dźwigarami środkowej części skrzydła, integralne zaś zewnętrznych częściach skrzydeł. Samolot ten jest wyposażony w instalację gazu obojętnego, przeznaczonego do wypełniania zbiorników paliwa dwutlenkiem węgla.

Zastosowane pilotażowo-nawigacyjne

oraz radioelektroniczne

W odmianie bazowej, standardowe dla sowieckich samolotów transportowych z końca lat 60.-tych XX wieku. Między innymi samolot transportowy An-26 jest wyposażony w radar typu RPSN-2N Emblema, który zapewnia obserwację radiolokacyjną powierzchni ziemi, wykrywanie stref burzowych, statków powietrznych lecących w przedniej półstrefie w zasięgu stacji, określanie wartości sumarycznego kąta wznoszenia i ślizgu oraz prędkości podróźnej samolotu. Nawigowanie samolotu odbywa się za pomocą radiokompasu typu APK-11. Samolot ten jest wyposażony w radiowysokościomierz RW-4, system lądowania według przyrządu SP-50M (z zastosowaniem przystawki typu Ap-1, umożliwiające wspólne działanie z systemem ILS) oraz inne niezbędne wyposażenie. Do łączności zewnętrznej służą dwa komplety radiostacji UKF R-802GM, nadajnik typu KF R-836 oraz odbiornik typu KF US-SK, łączność pomiędzy członkami załogi zapewniają telefon pokładowy typu SPU-7.



Węgierski An-26, prezentowany w 2013 roku na Royal International Air Tattoo

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Załoga samolotu – 5-6 osób
- Maksymalna moc silników – 2 x 2820 KM

- Wymiary konstrukcji:
- Rozpiętość skrzydeł – 29 150 mm
- Długość samolotu – 23 830 mm
- Wysokość samolotu – 8580 mm
- Powierzchnia nośna – 74,9 m²
- Masy samolotu:
- Masa własna – 16 300 kg
- Masa maksymalna startowa – 24 000 kg
- Masa maksymalna ładunku – 6300 kg
- Osiągi samolotu:
- Prędkość maksymalna – 540 km/h
- Prędkość przelotowa – 400-430 km/h
- Pułap praktyczny – 7600 metrów
- Zasięg maksymalny samolotu – 7600 kilometrów
- Zasięg maksymalny z ładunkiem 4600 kg – 1120 kilometrów
- Zdolności transportowe:
- Liczba przewożonych żołnierzy – 38
- Liczba przewożonych spadochroniarzy – 30
- Liczba przewożonych rannych żołnierzy na noszach – 24

Produkcja seryjna



Samolot transportowy Antonow An-26 z 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego Polskich Sił Powietrznych

Przygotowanie do produkcji seryjnej w Kijowskich Zakładach Lotniczych rozpoczęło się w 1968 roku. W tym samym czasie zakłady te produkowały na dużą skalę (do 90 egzemplarzy rocznie) samoloty pasażerskie Antonow An-24, gdzie wdrożenie do służby bardzo podobnego samolotu transportowego An-26 nie było zatem bardzo trudne.

Pierwszy egzemplarz seryjny samolotu (o numerze 03-01) wytoczono z hali montażowej 29 sierpnia 1969 roku. Do końca roku wyprodukowano jeszcze kilka samolotów, ale na pełną skalę produkcja seryjna samolotu transportowego An-26 rozpoczęła się w roku następnym. Jej tempo osiągało nawet 14-16 samolotów miesięcznie, przy czym do 1979 roku równolegle trwała produkcja samolotu pasażerskiego Antonow An-24, gdzie w latach 1971-1980 produkowane były samoloty fotogrametryczne typu An-30, będące modyfikacją samolotu An-24T (115 egzemplarzy), a od 1983 roku rozpoczęła produkcję samolotu An-32, będącego wersją eksportową samolotów transportowych An-26 z mocniejszymi silnikami turbośmigłowymi.

Do 1986 roku wyprodukowano łącznie 1398 egzemplarzy samolotów transportowych An-26 w łącznie 144. Seriach (serie produkcyjne 2. i 3. liczyły tylko po dwa egzemplarze samolotów, serie 4. i 5. po pięć egzemplarzy samolotów, ostatnia seria produkcyjna liczyła trzy egzemplarze samolotów, a inne po dziesięć egzemplarzy samolotów) Spośród nich 564 egzemplarze znalazły się na wyposażeniu radzieckiego lotnictwa wojskowego oraz inne służby mundurowe: Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna, Wojska

Obrony Przeciwlotniczej, Wojska Obrony Pogranicza, MSW, 420 egzemplarzy samolotów An-26 zostało wyeksportowanych, a reszta maszyn została odebrana przez cywilnych operatorów. Szczegółowe dane produkcji samolotów przedstawione zostały poniżej.



Samolot Antonow An-26 w barwach polskiego lotnictwa wojskowego

Produkcja i dostawy samolotów Antonow An-26

- 1969 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 3 egzemplarze: dla radzieckich podmiotów cywilnych 3 egzemplarze
- 1970 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 27 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 24 egzemplarze, dla radzieckich podmiotów cywilnych 3 egzemplarze
- 1971 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 34 egzemplarze: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 29 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 4 egzemplarze, na eksport 1 egzemplarz
- 1972 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 46 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 29 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 7 egzemplarzy, dla

radzieckich podmiotów cywilnych 6 egzemplarzy, na eksport 4 egzemplarze

- 1973 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 49 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 33 egzemplarze, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 4 egzemplarze, dla radzieckich podmiotów cywilnych 4 egzemplarze, na eksport 8 egzemplarzy
- 1974 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 62 egzemplarze: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 26 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 5 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 3 egzemplarze, na eksport 28 egzemplarzy
- 1975 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 92 egzemplarze: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 30 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 23 egzemplarze, dla radzieckich podmiotów cywilnych 4 egzemplarze, na eksport 35 egzemplarzy
- 1976 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 118 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 50 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 19 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 4 egzemplarze, na eksport 45 egzemplarzy
- 1977 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 125 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 65 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 25 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 11 egzemplarzy, na eksport 24 egzemplarze
- 1978 rok – całkowita liczba dostarczonych samolotów 147

egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 79 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 36 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 4 egzemplarze, na eksport 28 egzemplarzy

- 1979 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 168 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 81 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 42 egzemplarze, dla radzieckich podmiotów cywilnych 12 egzemplarzy, na eksport 33 egzemplarze
- 1980 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 150 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 70 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 37 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 5 egzemplarzy, na eksport 38 egzemplarzy
- 1981 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 119 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 12 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 43 egzemplarze, dla radzieckich podmiotów cywilnych 12 egzemplarzy, na eksport 52 egzemplarze
- 1982 rok – całkowita liczba dostarczonych samolotów 92 egzemplarze: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 11 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 37 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 11 egzemplarzy, na eksport 33 egzemplarzy
- 1983 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 62 egzemplarze: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 5 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 12 egzemplarzy, dla

radzieckich podmiotów cywilnych 5 egzemplarzy, na eksport 40 egzemplarzy

- 1984 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 57 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego raz innych formacji mundurowych 12 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 9 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 2 egzemplarze, na eksport 34 egzemplarzy
- 1985 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 46 egzemplarzy: dla sił zbrojnych Związku Radzieckiego oraz innych formacji mundurowych 8 egzemplarzy, dla Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego 17 egzemplarzy, dla radzieckich podmiotów cywilnych 4 egzemplarze, na eksport 17 egzemplarzy
- 1986 rok – całkowita liczba dostarczonych maszyn 1 egzemplarz: dla radzieckich podmiotów cywilnych 1 egzemplarz



Wschodnioniemiecki An-26

Wersje specjalistyczne i modyfikacje

Pierwszą przeprowadzoną modyfikacją samolotu An-26 był model oznaczony jako n-26A, odmiana mocno uproszczona, pozbawiona

możliwości zrzutu ludzi i ładunków ze spadochronami. W 1971 roku zmodyfikowano w ten sposób egzemplarz o numerze 09-01. Zdemontowano przy tym celownik typu NKPB-7 oraz szereg innych systemów, blister nawigatora wymieniono na zwykłe okienko, a zamiast radaru Emblema zainstalowano Groza-26A. W wyniku tych kroków masa własna samolotu zmniejszyła się o 966 kg. W porównaniu do An-26 zwiększyły się tutaj prędkość lotu maszyny oraz pułap, przy tym zmniejszyło się zużycie paliwa. Samolot An-26A pozostał jednak w jednym egzemplarzu.

Inną odmianą uproszczoną był samolot An-26B powstały w 1980 roku z przeznaczeniem dla lotnictwa cywilnego. Różnił się od standardowego samolotu An-26 zestawem urządzeń łączności oraz nawigacji pozwalającymi latać maszynie na cywilnych trasach oraz brakiem instalacji urządzeń służących do zrzutu spadochroniarzy oraz ładunków ze spadochronami. Blister nawigatora zastąpiono okienkiem. Do 1986 roku wyprodukowano 116 egzemplarzy samolotów An-26B. Cywilni operatorzy w zdecydowanej większości korzystali jednak ze standardowych „wojskowych” egzemplarzy samolotów transportowych An-26.

W latach 1971-1972 na bazie samolotu An-26 stworzony został samolot do szkolenia nawigatorów samolotów An-26Sz. W jego przedziale ładunkowych rozmieszczono dziesięć stanowisk roboczych dla kadetów i jedno dla instruktora. Każde z nich składało się z podwójnego siedzenia, stolika roboczego oraz pulpitu z niezbędnym wyposażeniem. Trzy okienka z prawej strony i dwa z lewej strony wymieniono na Blistery. Zwiększono również moc generatorów prądu elektrycznego. W Kijowie zbudowano około 50 egzemplarzy samolotów An-26Sz.







Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Czechy, Praka-Kbely

W tym samym czasie pojawiła się jeszcze jedna odmiana specjalna w postaci samolotu retranslatora An-26RT, który

służył do zwiększenia zasięgu łączności, radiowej za pomocą stacji przekaźnikowej Inżir. Takich maszyn nie budowano od nowa, a przebudowano ze zwykłych transportowców zakładach remontowych nr 308 w miejscowości Iwanowo – łącznie powstały tam 42 egzemplarze. Pewną liczbę samolotów n-26 (nie mniej niż osiem egzemplarzy) przebudowano na samoloty rozpoznania radiotechnicznego An-26RTR (czasem oznaczane jako An-26RR). Ich wyposażenie pozwalało przechwytywać rozmowy radiowe oraz określać częstotliwości robocze stacji radiolokacyjnych.

W 1974 roku egzemplarz o numerze 21-01 przebudowano na samolot przeciwdziałania radioelektronicznego typu An-26REP. W celu przeciwdziałania pociskom rakietowym klasy ziemia-powietrze oraz klasy powietrze-powietrze, wyposażono go w stacje przeciwdziałania typu SPS-151 oraz SPS-153, które zostały umieszczone w kontenerach po obu stronach kadłuba oraz dwa wyrzutniki flar ASO-2I (na 64 sztuk nabojów IPP-26). Zamontowano również stacje typu SP0-10 i Barrier, sygnalizujące napromieniowanie radarowe. Do czerwca 1976 roku model An-26REP przechodziły próby, w wyniku których zalecono przyjęcie go na uzbrojenie. Zamiarów tych nie zrealizowano i An-26REP pozostał w jedynym egzemplarzu. Próby nie poszły jednak na marne, wyrzutniki ASO-2I montowano bowiem później na niektórych maszynach An-26, zwłaszcza tych, działających nad Afganistanem.

W 1977 roku Zakład Mechaniczny w Kijowie stworzył pierwszy w Związku Radzieckim samolot reanimacyjno-chirurgiczny i opieki medycznej An-26M Spasatiel. Jego komora ładunkowa została podzielona na dwa przedziały: w jednym z nich można było udzielać intensywnej opieki medycznej czterem ciężko rannym, w drugim zaś przeprowadzać zabieg chirurgiczny jednego rannego (znajdowała się w nim aparatura do sztucznego oddychania, znieczulenia, transfuzji krwi oraz monitor serca). Dla personelu medycznego przewidziano osobny przedział do odpoczynku. W lewej gondoli silnikowej zainstalowano pomocniczy zespół napędowy typu TA-9, który zapewniał

działanie sprzętu medycznego na ziemi przy wyłączonych silnika głównych. Na tę wersję przebudowano pięć samolotów An-26, przekazując je do dyspozycji Zarządu Wojskowo-Medycznego Ministerstwa Obrony Związku Radzieckiego.

Kilka samolotów transportowych An-26 przebudowanych zostało na odmianę sztabową, która jednak nie otrzymała ona odrębnego oznaczenia. Samoloty te miały w przedniej części kabiny ładunkowej salon ma miejsca dla 12 osób z fotelami i stolikami. Tylna część kabiny pozostała zaś w pierwotnym układzie, dzięki czemu samolot mógł również służyć do transportu ładunków.



Polski An-26

W 1986 roku powstał samolot An-26KPA z aparaturą Standart, służącą do kontroli lotniskowych urządzeń radiotechnicznych. Na tę odmianę zostało przebudowanych 20 egzemplarzy samolotów. Kolejnych 14 maszyn An-26SłK, otrzymało na wyposażenie nowocześniejszą aparaturę typu Standart-2R. Należy tutaj jednak odnotować, że oznaczenie An-26KPA oraz An-26SłK nie są oficjalnymi oznaczeniami, gdzie według przyjętej dokumentacji obie te odmiany są oznaczone po prostu jako An-26.

W 1987 roku stworzono wersję samolotu, oznaczoną jako An-26Rł, przeznaczonego do patrołowania wyłącznej strefy ekonomicznej i działania w warunkach arktycznych, a także innych zadań dla przemysłu rybnego. Samolot został wyposażony w specjalną aparaturę, dla obserwatorów zabudowano dodatkowe Blistery, a w kabine ładunkowej zainstalowano dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 4000 litrów. Czas lotu maszyny sięgał teraz 8,5 godziny. Na tę odmianę ostatecznie zostało przebudowanych sześć egzemplarzy standardowych wersji transportowych samolotu

An-26.

W tym samym roku pojawił się samolot przeciwpożarowy model, oznaczony jako An-26P zbudowany w liczbie pięciu egzemplarzy. Został wyposażony w dwa zewnętrzne zbiorniki na wodę o łącznej pojemności 4000 litrów. Czas zrzutu tej ilości wody wynosił tylko dwie sekundy! Szybko jednak okazało się jednak, że ta maszyna bardzo słabo nadaje się do gaszenia pożarów lasów z powodu zbyt małego „ładunku bojowego”.



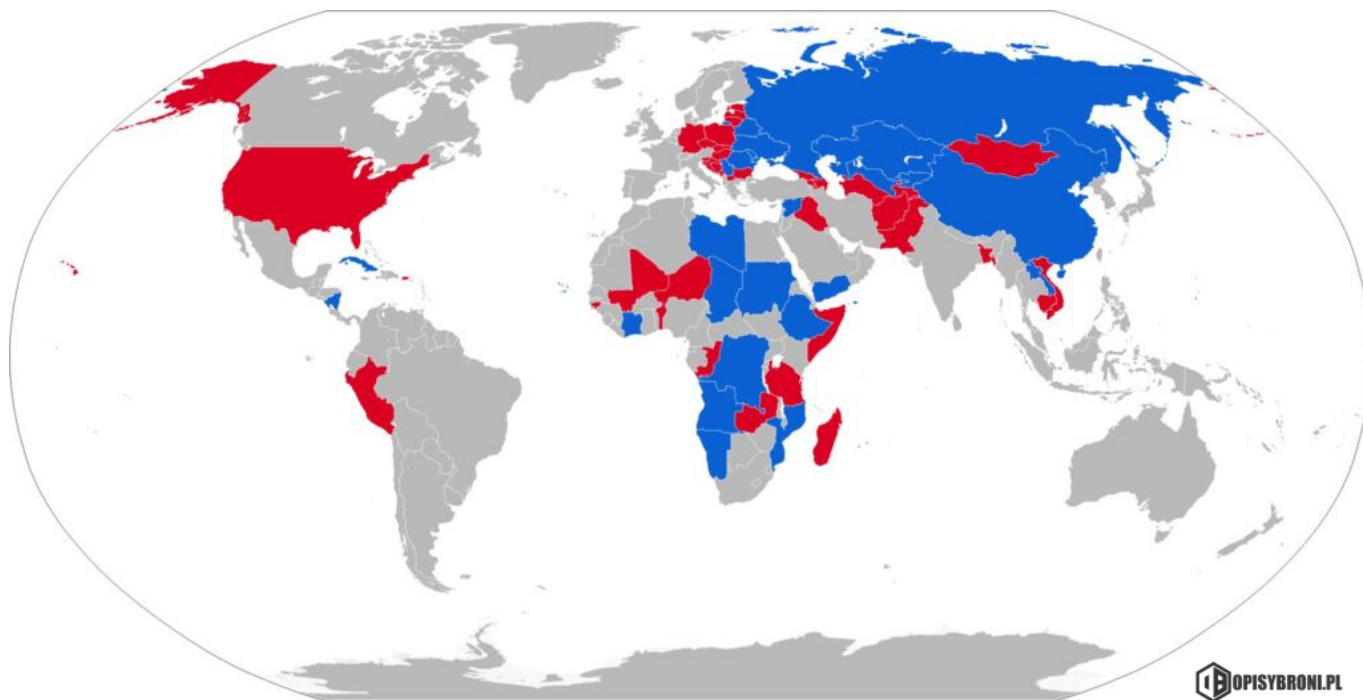
Z słowackiego Antonowa An-26 skaczą spadochroniarze

Niektóre odmiany specjalistyczne powstały tylko po jednym egzemplarzu. Wśród nich były samoloty takie jak An-26B Cyklon (1987 rok) oraz model An-26 Pogoda – przeznaczone do regulowania opadów atmosferycznych oraz model An-26 Sfera z aparaturą do badania właściwości fizycznych atmosfery. Cały szereg modeli samolotu An-26 wykorzystywano do prób przeróżnych systemów, przykładowo laserowej stacji celowniczej Prożektor, telewizyjno-laserowej stacji Kajra przeznaczonej do samolotu myśliwsko-bombowego MiG-27K czy detektorów anomalii magnetycznych do poszukiwania okrętów podwodnych.

Mimo, że produkcja seryjna samolotów rodziny An-26 została przerwana w 1986 roku, tworzenie nowych odmian tego samolotu trwało jeszcze w latach 90.-tych XX wieku, a nawet na początku pierwszej dekady kolejnego stulecia. W 1995 roku na zamówienie Sił Powietrznych Federacji Rosyjskiej samolot An-26 o numerze 138-06, został przebudowany na wariant An-26D o zasięgu

zwiększonym do 3600 kilometrów, co osiągnięto dzięki wyposażeniu samolotu w dwa dodatkowe zewnętrzne zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 3000 litrów (2 x 1500 litrów). Jednakże ze względu na brak jakichkolwiek zamówień, pozostał tylko w jednym egzemplarzu. W 1996 roku na zamówienie sił powietrznych Białorusi samolot An-26 o numerze 47-06 został przebudowany w Kijowie na fotogrametryczny samolot An-26F, otrzymując sprzęt produkcji amerykańskiej w celu wykorzystania lotów przewidzianych traktem o otwartych przestworzach.

O wiele większe zapotrzebowanie znalazła konwersja An-26 na samolot pasażerski. W końcu XX wieku zaczęła się bowiem mocno wykruszać flota samolotów pasażerskich rodziny An-24, a kupno nowych maszyn, powstałych na gruzach Związku Radzieckiego z powodów finansowych było poza zasięgiem ich budżetów. Tymczasem często spora redukcja posiadanych sił zbrojnych, w tym sił powietrznych, powodowała, że dostępna się stała w miarę spora flota, często mało wyeksploatowanych samolotów transportowych An-26. W 1999 roku w Lotniczym Kompleksie Naukowo-Technicznym im. O. K. Antonowa sporządzono odpowiednią dokumentację, a zakłady remontowe odpowiednią dokumentację, zakłady remontowe lotnictwa cywilnego Nr. 410 w Kijowie przystąpiły do przebudowy samolotów transportowych na samoloty pasażerskie o oznaczeniu An-26-100 oraz An-26B-100. Bardzo podobną konwersję przeprowadzono w Federacji Rosyjskiej, w zakładach remontowych w Rostowie oraz Irkucku. Taką przebudowę przeszło łącznie kilkadziesiąt samolotów transportowych An-26 oraz An-26B (do 2010 roku powstało 31 egzemplarzy samolotów An-26-100 oraz 38 egzemplarzy An-26B-100). W odmianie bazowej samolotu pasażerskiego An-26-100 (oraz modele An-26B-100), mieszczą łącznie 43 pasażerów. Możliwe są również inne schematy aranżacji kabiny.



Aktualni – kolor niebieski

Byli – kolor czerwony

Kilka odmian samolotu zostało stworzonych na zamówienie Sił Powietrznych Ukrainy. Wśród nich znalazł się model samolotu, przeznaczony do przewozu VIP-ów, oznaczony jako An-26S (Salonka), który powstał w 1997 roku. W 2007 roku, także w jednym egzemplarzu, stworzono samolot łączności radiowej typu An-26BUS.

Dość skomplikowana była konwersja na samolot ratownictwa medycznego. W 2001 roku jeden samolot An-26Sz z Sił Powietrznych Ukrainy przekazano do zakładów remontowych w Odessie. W jego wnętrzu urządzono cztery przedziały: salę operacyjną, przedział intensywnej opieki medycznej, gospodarczy i przeznaczony dla personelu medycznego. Pierwszy został wyposażony w stół operacyjny, sprzęt do sztucznego oddychania, diagnostyczne urządzenie ultradźwiękowe, kardiomonitor i stymulator serca, sprzęt dla anestezjologii i inne niezbędne urządzenia. W przedziale intensywnej opieki medycznej znajdują się: defibrylator, przenośny diagnostyczny sprzęt ultradźwiękowy, szafki na leki i materiały do bandażowania. W przedziale gospodarczym została zainstalowana

łódówka, kuchenka mikrofalowa, spiżarnię, zlewozmywak, podgrzewacz wody, sterylizator sprzętów medycznych, dodatkowe zbiorniki z tlenem i zbiorniki na wodę o pojemności 150 litrów. W przedziale dla personelu medycznego znalazły się cztery fotele oraz dwa stoliki. Ponadto samolot został wyposażony w dodatkowe zasilanie pomocnicze, co zapewniało autonomię sprzętu medycznego. Zainstalowano również wydajny system klimatyzacji.

Wersja medyczna samolotu transportowego An-26 była w stanie zapewnić szybką ewakuację czterech ciężko rannych żołnierzy lub cywilów na noszach lub 12 siedzącym pacjentom. Samolot otrzymał nazwę An-26 Vita (z łacińskiego „Życie”) i w 2002 roku dołączył on do 456. Brygady Lotniczej Sił Powietrznych Ukrainy na lotnisku Gawryszkiwka koło Winnicy.



An-26 czeskich sił powietrznych

W 2015 roku na uproszczoną wersję ewakuacji medycznej przebudowano jeszcze jeden samolot An-26, nazwany jako Riatunczyk. Ta wersja nie jest reanimacyjno-operacyjna, a jedynie sanitarno-ewakuacyjna i może przewozić do 24 rannych żołnierzy na noszach. Sprzęt medyczny został zaprezentowany jest zestawem reanimacyjnym do udzielania pomocy w nagłych wypadkach.

Również w 2015 roku przebudowany wersję medyczną został samolot An-26, należący do specjalnego oddziału lotniczego służby ratowniczej ochrony cywilnej Państwowej Służby Ukrainy

do spraw Sytuacji Nadzwyczajnych (podporządkowanej MSW). Przebudowę samolotu oraz remont wykonywały zakłady Nr. 410. Samolot może przewozić dwóch ciężko rannych pacjentów w specjalnych modułach reanimacyjnych produkcji austriackiej, sześciu na noszach lub 14 w pozycji siedzącej. Struktura każdego modułu składa się z przenośnego kardiodefibrylatora i monitora ekg, respiratora chirurgicznego, zestawu do transfuzji krwi oraz innych niezbędnych urządzeń. Cały zainstalowany sprzęt jest produkcji zachodniej. Ponadto samolot otrzymał nowy sprzęt nawigacyjny, który umożliwia loty na trasach międzynarodowych bez większych ograniczeń.

W 2015 roku pojawiła się propozycja modernizacji samolotu An-26 poprzez instalację nowych silników typu TW3-118WMA-SBM1, które powstały jako kolejny przedstawiciel znanej rodziny silników lotniczych TW3-117, ale przeznaczonego nie dla śmigłowców tym razem, ale dla samolotów An-410. Pomysłodawcą tej modernizacji był producent tych silników – koncern Motor-Sicz. Napędzany nimi samolot transportowy An-26MSB ma mniejsze zużycie paliwa, co spowodowało zwiększenie zasięgu jego lotu. Niestety propozycja koncernu Motor-Sicz nie znalazła tutaj aprobaty ze strony zakładów Antonowa, ponieważ jego kierownictwo preferowało tutaj inny projekt lotniczy, oznaczony jako An-132.



W Chińskiej Republice Ludowej metodą inżynierii odwrotowej, bez pozyskania odpowiedniej dokumentacji technicznej, stworzono bezlicencyjną kopię samolotu An-26. Na początku lat 70.-tych XX wieku poczyniono tak z modelem pasażerskim An-24,

który był produkowany seryjnie w Chinach, pod oznaczeniem Y-7. Kopia samolotu An-26 otrzymała zaś oznaczenie Y-14, które zostało wkrótce zmienione na Y-7H. Jej pierwszy egzemplarz rozpoczął swoje próby w końcu 1988 roku, a w 1992 roku pojawiła się odmiana cywilna Y-7H-500, która została certyfikowana w grudniu 1993 roku. Liczba wyprodukowanych samolotów nie jest znana, ale na pewno nie przekracza kilkunastu egzemplarzy. Jeden z nich został wyeksportowany do Mauretanii.

Odmiany produkcyjne

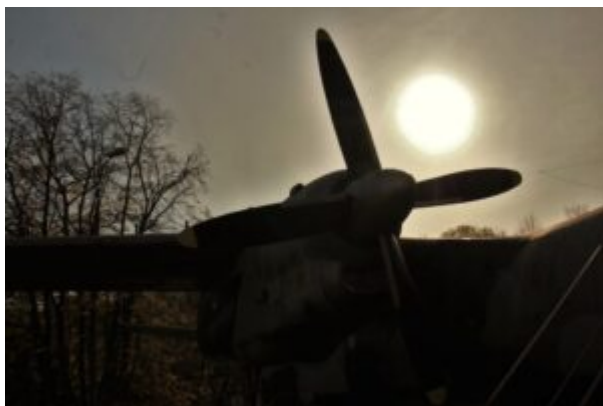
- An-26A – w 1971 roku pojawiła się wersja An-26A. Był to pojedynczy samolot numer 09-01, który w porównaniu do pierwowzoru, pozbawiony został możliwości desantowania ludzi i ładunków na spadochronach. Maszynę pozbawiono kilku systemów, których utrata nie wpłynęła na możliwości lotne samolotu. Między innymi celownik NKPB-7. Wypukłą owiewkę stanowiska nawigatora zastąpiono standardowym oknem. Odchudzenie konstrukcji pozwoliło zmniejszyć jej masę o 966 kg. Dzięki takiemu zabiegowi zwiększyła się prędkość samolotu, jego zasięg oraz zmniejszono zużycie paliwa. Konstrukcji dalej nie rozwijano i An-26A pozostał w jednym egzemplarzu.
- An-26B – wersja przeznaczona na rynek cywilny, wybudowana w 1980 roku. Podobnie jak An-26A, również i ta wersja pozbawiona została możliwości desantowania ludzi i ładunków na spadochronach. Samolot wyposażono w systemy łączności i nawigacji pozwalające na loty w cywilnej przestrzeni powietrznej. I w tym przypadku wystającą po za obrys kadłuba owiewkę stanowiska nawigatora zastąpiono standardowym oknem. Do 1986 roku wyprodukowano 116 egzemplarzy An-26B.
- An-26Sz – wybudowana w latach 1971–1972 wersja przeznaczona do szkolenia nawigatorów. Pokład ładunkowy wypełniony został dziesięcioma stanowiskami, z podwójnymi siedzeniami dla studentów oraz jednym,

stanowiskiem instruktora. Stanowiska studentów wyposażone były w niezbędne systemy nawigacyjne. Po lewej stronie kadłuba zainstalowano dwa wystające po za jego obrys, a po prawej stronie trzy. Wybudowano około 50 maszyn tego typu.

- An-26RT – samolot retranslacyjny, wyposażony w stację przekaźnikową Inżir, umożliwiającą zwiększenie zasięgu łączności radiowej. Wersja powstała w wyniku przebudowy 42 egzemplarzy innych wersji transportowych.
- An-26RTR/An-26RR – wersja rozpoznania radiotechnicznego. Samoloty, co najmniej osiem egzemplarzy, powstałe w wyniku przebudowania innych wersji transportowych. Dzięki znajdującemu się na pokładzie wyposażeniu, załogi miały możliwość przechwytywania komunikacji radiowej i określania częstotliwości roboczej stacji radiolokacyjnych.
- An-26REP – specjalistyczna wersja przeznaczona do walki z pociskami rakietowymi klasy ziemia – powietrze i powietrze – powietrze wybudowana w 1974 roku. Na pokładzie samolotu zainstalowano stacje zagłuszające wrogie systemy radarowe SPS-151 i SPS-153, które umieszczono w specjalnych kontenerach znajdujących się po bokach kadłuba. Układy SP0-10 i Barrier, informujące załogę o opromieniowaniu samolotu przez nieprzyjacielskie radary oraz dwa wyrzutniki naboju termicznych AS0-21. Pomimo pozytywnych rezultatów prób prowadzonych do czerwca 1976 roku i rekomendacji przyjęcia samolotu na uzbrojenie, nie podjęto decyzji o realizacji zalecenia.
- An-26M Spasatiel – pięć egzemplarzy przebudowanych do wypełniania zadań reanimacyjno-chirurgicznych i prowadzenia opieki medycznej. Były to pierwsze medyczne samoloty w Związku Radzieckim. Kabinę towarową samolotu podzielono na dwie części. Jedna z nich przeznaczona

była do prowadzenia intensywnej opieki medycznej. Druga część pełniła funkcję sali operacyjnej, zdolnej do przyjęcia jednego pacjenta. W lewej gondoli silnikowej umieszczono pomocniczą jednostkę zasilającą TA-9, której zadaniem było dostarczanie energii niezbędnej do funkcjonowania znajdującej się na pokładzie aparatury medycznej w trakcie postoju na ziemi, przy wyłączonych silnikach głównych. Samolotu znajdowały się w dyspozycji Zarządu Wojskowo-Medycznego Ministerstwa Obrony ZSRR.









Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

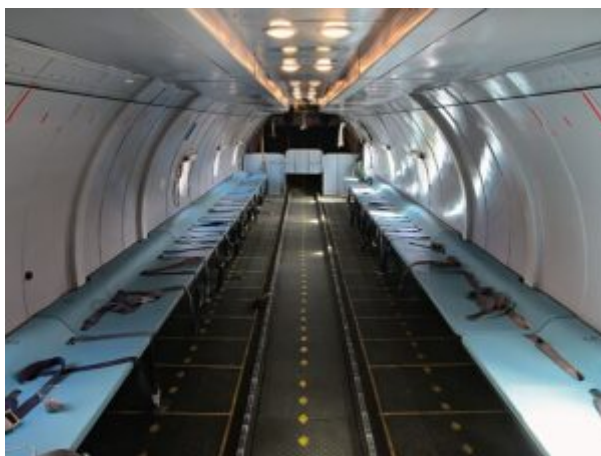
Warszawa, dawne Muzeum Wojska Polskiego

- An-26KPA – 20 przebudowanych maszyn, których zadaniem była kontrola działania lotniskowych urządzeń radiotechnicznych. Na pokładzie samolotu znajdowała się aparatura Standart, służąca realizacji zadania.
- An-26ASŁK – 14 przebudowanych maszyn, które realizowały te same zadania co wersja An-26KPA, jednak z nowszym systemem Standart-2R.
- An-26RŁ – sześć samolotów przeznaczonych do patrolowania wyłącznej strefy ekonomicznej Związku Radzieckiego. Pierwszy z samolotów wybudowano w 1987 roku. Maszyny były specjalnie przystosowane do realizacji zadań w warunkach arktycznych. W kabinie ładunkowej samolotu, zainstalowano dodatkowy zbiornik paliwa o objętości 4000 litrów. Dzięki takiemu zabiegowi, długotrwałość lotu zwiększyła się do 8,5 godziny. Po bokach kadłuba zainstalowano dodatkowe, wystające poza obręb kadłuba

okna przeznaczone do obserwacji ziemi/powierzchni morza. Samolot realizował również zadania na rzecz przemysłu rybnego.

- An-26P – stworzona w 1987 roku wersja przeciwpożarowa. Po bokach kadłuba zainstalowano dwa zbiorniki na wodę o łącznej pojemności 4000 litrów. Czas zrzutu ładunku wody, zajmował jedynie dwie sekundy. Tak krótki a przez to nieefektywny czas zrzutu, spowodował, że zbudowano jedynie pięć egzemplarzy.
- An-26 Sfera – pojedynczy egzemplarz, przeznaczony do realizacji programów badawczych właściwości fizycznych atmosfery ziemskiej.
- An-26B Cyklon – pojedynczy egzemplarz powstały w 1987 roku, którego zadaniem była regulacja opadów atmosferycznych.
- An-26 Pogoda – pojedynczy egzemplarz, którego zadaniem była regulacja opadów atmosferycznych.
- An-26D – powstały w 1995 roku, pojedynczy egzemplarz samolotu zamówiony przez Siły Powietrzne Federacji Rosyjskiej, który dzięki instalacji dodatkowych dwóch, zewnętrznych zbiorników paliwa o objętości łącznej 3000 l, był zdolny do realizacji lotów o zasięgu 3600 km. Do wersji An-26D przebudowano egzemplarz o numerze 138-06.
- An-26F – powstały w 1996 roku na zamówienie Białorusi pojedynczy egzemplarz przeznaczony do realizacji zadań w ramach traktatu o otwartych przestworzach. Na pokładzie przebudowanego w ten sposób samolotu o numerze 47-08, znalazło się wyposażenie amerykańskiej produkcji.
- An-26S – pojedynczy egzemplarz zbudowany w 1997 roku na zamówienie Sił Powietrznych Ukrainy. Samolot przeznaczony do realizacji przewozów VIP.

- An-26BUS – pojedynczy egzemplarz samolotu łączności radiowej, zbudowany w 2007 roku na zamówienie Sił Powietrznych Ukrainy.
- An-26MSB – niezrealizowany projekt nowej wersji z 2015 roku. Modernizacja miała polegać na instalacji nowych silników TW3-117WMA-SBM1 będących rozwinięciem długiej serii jednostek TV3-117, produkowanych w zakładach Motor Sicz. Napęd pierwotnie przeznaczony był dla samolotów An-140 ale producent, Motor Sicz, zadając sobie sprawę z dużej liczby nadal używanych w owym okresie An-26, zaproponował ich modernizację w oparciu o nową jednostkę napędową. TW3-117WMA-SBM1 zapełnił by mniejsze zużycie paliwa a tym samym wydłużył zasięg maszyny. Antonow nie był zainteresowany programem modernizacji, rozwijając swój autorski projekt An-132.



Przedział ładunkowy samolotu Antonow Anp026

Służba w radzieckim lotnictwie wojskowym

Samolot transportowy An-26 został oficjalnie przyjęty do uzbrojenia 26 maja 1975 roku. Eksploatacja tych maszyn w siłach powietrznych Związku Radzieckiego trwała jednak wówczas już od pięciu lat. Pierwsze samoloty An-26 w 1970 roku otrzymał 606. Pułk Lotnictwa Szkolnego Bałaszowskiej Wyższej

Wojskowej Szkoły Pilotów. W jednostce tej wcześniej korzystano z samolotów pasażerskich An-24 oraz wersji An-24T. Do 1975 roku 606. Pułk został całkowicie przebrojony w modele An-26 i liczył według etatu 62 egzemplarza (łącznie cztery eskadry, każda po 15 maszyn i dwa w dowództwie pułku). Maszyny odmiany An-26Sz wykorzystywano w pułkach lotnictwa szkolnego Czelabińskiej oraz Woroszyłowgradzkiej (Ługańskiej) Wyższej Wojskowej Lotniczej Szkole nawigatorów. W 1985 roku 20 samolotów An-26Sz przekazano z Czelabińska do Woroszyłowgradu. Dzięki temu ten pułk stał się drugim (a zarazem ostatnim) w lotnictwie sowieckim, całkowicie wyposażonym w samoloty rodziny An-26 (według etatu miało się tam znajdować 40 samolotów tego typu, ostatecznie było ich 39 egzemplarzy An-26Sz). Woroszyłowgradzie na samolotach An-26Sz szkolono nawigatorów dla lotnictwa transportowego oraz morskiego (samoloty ZOP). Oprócz tego dziesięć modeli An-26Sz znajdowało się w Stawropolskiej Wyższej Wojskowej Lotniczej Szkole Pilotów i Nawigatorów Lotnictwa OP, w której szkolono nawigatorów dla radzieckich samolotów myśliwskich wysokościowych MiG-31.

Stosunkowo dużą liczbę samolotów An-26 dysponowała 10. Samodzielna Brygada Specjalnego Przeznaczenia (31 grudnia 1981 roku przemianowana na 8. Dywizję Lotnictwa Specjalnego Przeznaczenia). Rozmieszczona pod Moskwą, na lotnisku Czkałowski, jednostka ta zajmowała się transportem lotniczym na rzecz Ministerstwa Obrony Związku Radzieckiego, od 1970 roku otrzymując na swoje wyposażenie 12 egzemplarzy samolotów An-26. Do zadań tej brygady należało: przewozy przedstawicieli dowództwa Sił Zbrojnych Związku Radzieckiego, poczty wojskowej oraz niektórych, szczególnie ważnych ładunków wojskowych.

W zdecydowanej większości wojskowe samoloty An-26 zostały rozdysponowane po kilka egzemplarzy do samodzielnych mieszanych pułków lotniczych, przydzielonych do armii lotniczych oraz innych dużych związków wojskowych. Przykładem może tutaj być 226. Samodzielny Mieszany Pułk Lotniczy, który

był podporządkowany dowództwu Grupy Wojsk Radzieckich w Niemczech (Niemiecka Republika Demokratyczna), który na swoim wyposażeniu dysponował 4 samolotami transportowymi An-26, parą samolotów An-26RT oraz jednym samolotem An-26KPA. Samolot An-26 znalazł swoje zastosowanie również w sztabach dywizji lotnictwa transportowego, wyposażonych w inne samoloty: An-12, Ił-76 oraz An-22.



Rumuński Antonow An-26

Oprócz radzieckich sił powietrznych An-26 licznie występował w lotnictwie Marynarki Wojennej, Wojsk Obrony Przeciwlotniczej, Rakietowych Wojsk Strategicznego Przeznaczenia, Wojsk Ochrony Pogranicza (około 45 egzemplarzy samolotów) oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (około 10 egzemplarzy samolotów). Ich liczba w różnych jednostkach była mocno zróżnicowana. Przykładowo 233. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Transportowego, podporządkowana 8. Armii Obrony Przeciwlotniczej (lotnisko Kijów-Żuliany), która dysponowała dziesięcioma samolotami transportowymi An-26, a w 4. Samodzielnej Eskadrze Wojsk Ochrony Pogranicza (Duszanbe) były cztery takie samoloty.

W lotnictwie radzieckim samoloty An-26 nigdy jednak nie były uważane za podstawę transportu lotniczego w Związku Radzieckim. Maszyny te były wykorzystywane do przerzutu personelu i sprzętu jednostek lotniczych, dostaw części zapasowych i innych niewielkich ładunków, transportów przedstawicieli dowództwa i zaopatrzenia do odległych garnizonów.

Niestety z samolotami An-26 jest związana jedna z najtragiczniejszych historii radzieckiego lotnictwa wojskowego. W dniu 3 maja 1985 roku w pobliżu miejscowości Zołocziw w obwodzie lwowskim lecący w chmurach na wysokości 3400 metrów samolot transportowy An-26, na pokładzie którego znajdował się prawie całe dowództwo Przykarpackiego Okręgu Wojskowego, zderzył się z pasażerskim samolotem Tu-134. W katastrofie lotniczej, której przyczyną był błąd kontrolera lotów z lwowskiego lotniska, zginęły łącznie 94 osoby.

Bardzo istotnym rozdziałem w historii samolotów An-26 był czynny udział w wojnie na terytorium Afganistanu. W 34. Korpusie Lotniczym, podległym radzieckiej 40. Armii, czyli sowieckim kontyngencie wojskowym w Afganistanie, to samoloty transportowe An-26 znajdowały się w 50. Samodzielnym Mieszanym Pułku Lotniczym stacjonującym w Kabulu. Na początku wszystkie maszyny tego typu były skupione w 1. Eskadrze. W 1986 roku nastąpiła reorganizacja, w wyniku której cztery samoloty transportowe An-26 (razem ze średnimi samolotami transportowymi typu An-12) pozostały w 1. Eskadrze, a wszystkie samoloty specjalnego przeznaczenia skupiono w 2. Eskadrze, na której stan trafiło osiem samolotów retranslatorów typu An-26RT, jeden samolot rozpoznania radiotechnicznego An-26RR, dwa samoloty opieki reanimacyjno-chirurgicznej An-26M, a także trzy rozpoznawcze modele samolotów An-30. Trzy kolejne samoloty An-26 znajdowały się wraz z kilkoma większymi samolotami An-12 w składzie samodzielnej eskadry wspierającej działania radzieckich doradców wojskowych i związków taktycznych armii afgańskiej. Eskadra ta nie należała do lotnictwa radzieckiej 40. Armii, ponieważ była w pełni samodzielną jednostką lotniczą.

Stosunkowo duża liczba samolotów specjalnych typu An-26RT w 50. Pułku nie powinna dziwić ze względu na teren górzysty tego kraju, a tym samym znacznie utrudnioną łączność radiową. W latach 80.-tych XX wieku samoloty tego rodzaju odgrywały rolę, którą obecnie pełnią satelity komunikacyjne. Prawie przez ten

cały czas jeden samolot An-26RT znajdował się w powietrzu nad Kabulem, wspierając łączność sztabu radzieckiej 40. Armii z podporządkowanymi jednostkami. Bardzo dużą rolę odgrywały te samoloty podczas trwania dużych operacji wojskowych, gdzie bez ich czynnej pomocy niemożliwa była bowiem koordynacja działań jednostek lotnictwa i wojsk lądowych.

Jedyny samolot An-26RR służył w Afganistanie przede wszystkim do przechwytywania komunikacji radiowej różnych grup mudżahedinów, a w skład jego załogi włączono osoby władające miejscowymi językami. Podczas trwania lotów nad obszarami przygranicznymi z Pakistanem oraz Iranem, gdzie przechwytywano łączności sił powietrznych oraz obrony przeciwlotniczej tych krajów. Wersje medyczne samolotów An-26M zajmowały się prowadzeniem ewakuacji ciężko rannego personelu wojskowego z różnych lotnisk do Taszkientu. W Afganistanie samoloty te określano przydomkiem Skalpel lub Pigułka.



Jeden z An-26 z Transportfliegerstaffel 24 (TS-24) w Dreźnie-Klotzsche w sierpniu 1990 r. Po przejęciu władzy przez Luftwaffe we wrześniu 1990 r. wszystkich 12 An-26 pozostało w Dreźnie i służyło na LTG-65 do 1994 roku

Wojska radzieckie w Afganistanie wykorzystywały jednak stosunkowo niedużą liczbę samolotów transportowych An-26, ponieważ lotnictwo radzieckiej 40. Armii dysponowało także pokaźną liczbą śmigłowców transportowych Mil Mi-6, których donośność odpowiadała samolotom transportowym An-26.

W czasie trwania wojny na terytorium Afganistanu nie obeszło się bez strat w sprzęcie. Według mocno niekompletnych danych, podczas trwania tego konfliktu utracono przy najmniej sześć samolotów tego typu, wszystkie w latach 1985-1989. Cztery z nich, w tym znajdowały się dwa modele An-26RT pały ofiarą przeciwlotniczych pocisków rakietowych, wystrzeliwanych z ręcznych wyrzutni rakietowych, jeden został utracony od gęstego ognia z broni strzeleckiej, a inny samolot – model An-26M z powodu ostrzału rakietowego na radzieckim lotnisku w Kandaharze. Oprócz tego w 1987 roku samolot transportowy An-26 z eskadry doradców pomyłkowo wylądował na irańskim lotnisku Zabol. W czasie szturmu samolotu, przeprowadzonego przez miejscowy oddział specjalny, został zabity nawigator samolotu. Po interwencji radzieckiego MSZ samolot wraz z załogą wrócił do Związku Radzieckiego.

Po rozpadzie Związku Radzieckiego

W momencie rozpadu Związku Radzieckiego, co nastąpiło w dniu 25 grudnia 1991 roku radzieckie lotnictwo wojskowe dysponowało prawie 550 samolotami transportowymi An-26. 450 maszyn z nich odziedziczyła Federacja Rosyjskiej. W latach 90.-tych XX wieku nastąpiło gwałtowna redukcja Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej, w wyniku której wiele z nich zostało następnie sprzedanych użytkownikom cywilnym, tak w kraju, jak i za granicą (eksport). Część z nich (najbardziej zużyte maszyny) zostały zezłomowane, ale jednakże większą liczbę pozostawiono dalej w eksploatacji. W 2016 roku było ich na wyposażeniu na pewno jeszcze 140 egzemplarzy: w Siłach Powietrznych (od 2015 roku w Siłach Powietrzno-Kosmicznych) około 80 egzemplarzy, w lotnictwie Marynarki Wojennej – 23 egzemplarze, w Służbie Granicznej Federalnej Służby Bezpieczeństwa – 25 egzemplarzy, a w Rosgwardii (Federalnej Służbie Wojsk Gwardii Narodowej) – 12 egzemplarzy.



Jedyny szary An-26 Sił Powietrznych NRD. Sfotografowano w macierzystej bazie Dresden-Klotzsche. Sierpień 1990. 384 stało się numerem 52+12 w Luftwaffe, zanim zostało sprzedane rosyjskiemu operatorowi cywilnemu po 1994 roku

Samoloty transportowe An-26 aktywnie uczestniczyły w obu wojnach na terytorium Czeczenii. W latach 1997-2000 na lotniskach Kaspijsk, Machaczkała i Mozdok stałe znajdowały się po jednym lub dwa samoloty transportowe An-26, dostarczających ładunki dla wojsk w Czeczenii. Tak jak 10-15 lat wcześniej aktywnie wykorzystywano samoloty typu An-26RT, które często okazywały się niezbędne do prowadzenia odpowiedniej organizacji i prowadzenia koordynacji działań wojskowych w górach. Brakowało natomiast samolotów rozpoznania radiotechnicznego typu An-26RR, które zostały do tego czasu spisane ze stanu. Zastosowanie w tym celu większych samolotów Ił-20 było nie do końca udane.

Rosyjskie samoloty An-26 zostaną zastąpione nowymi lekkimi samolotami transportowymi typu Ił-112W. Pierwsze z nich, jednak według obecnych planów zejdą do użytku na przełomie 2022, a 2023 roku, co jednak dotąd nastąpiło to tylko w bardzo niewielkiej liczbie, a całkowita wymiana samolotów ma zająć bardzo dużo czasu. W tej sytuacji oraz przeciągającej się wojnie na Ukrainie, samoloty An-26 będą najprawdopodobniej poddawane ciągłym remontom, a latać mogą nawet do roku 2030, jeżeli nawet nie dłużej. Od 2016 roku rosyjskie samoloty An-26 były intensywnie eksploatowane choćby w Syrii czy na wschodniej Ukrainie. Ostatnie, najbardziej znana katastrofa

rosyjskiego An-26 wydarzyła się w Syrii – w dniu 6 marca 2018 roku przy podejściu do lądowania na lotnisku Chmeim, gdzie rozbił się samolot transportowy o rejestracji wojskowej RF-92955, grzebiąc w swoich szczątkach łącznie 6 członków załogi i 33 pasażerów samolotu.

Lotnictwo Wojskowe Ukrainy w 1992 roku dysponowało na swoim wyposażeniu 63 samolotami Antonow An-26 – modelami transportowymi, szkolnymi oraz przeznaczenia specjalnego. W ciągu następnych lat część tych samolotów została sprzedana, a część maszyn uziemiona. Od wiosny 2014 roku, czyli po przeprowadzeniu przez Federację Rosyjską aneksją Krymu i rozpięciu wojny na terytorium Donbasu, maszyny te stopniowo przechodziły naprawy i wracały do jednostek. Samoloty An-26 aktywnie latały wtedy nad Donbasem, odgrywając tutaj rolę szczególnie ważną, podczas prowadzonych działań w lipcu 2014 roku roku, kiedy to oddziały separatystów przy wsparciu lądowym oraz lotniczym wojsk rosyjskich zablokowali jednostki rządowe przy granicy z Federacją Rosyjską. W tej sytuacji prawie wszystkie nadające się do lotów samoloty An-26 zostały wtedy skoncentrowane na ukraińskim lotnisku Czugujiw. Zaopatrywały one otoczone jednostki wojskowe, zrzucając ładunki ze spadochronami z wysokości 5000-6000 metrów, ponieważ Rosja hojnie wyposażyła separatystów w środki obrony przeciwlotniczej – przenośne przeciwlotnicze pociski rakietowe (ppzr) Igła-S oraz samobieżne zestawy przeciwlotnicze Strieła-10M. W dniu 14 lipca 2014 roku samolot pasażerski An-24 o numerze 19 z 456. Brygady Lotnictwa Transportowego został zestrzelony w pobliżu miasta Krasnodonu w obwodzie załogi zginęło dwóch, reszta zdążyła wyskoczyć ze spadochronami. W momencie trafienia samolot znajdował się na wysokości 6200-6500 metrów, czyli poza zasięgiem zestawów ppzr oraz zestawów samobieżnych Strieła-10M. Uważa się, że padł on ofiarą rosyjskiego samolotu myśliwskiego MiG-29.



Samolot używany przez prywatną firmę z Wietnamu

Po podpisaniu we wrześniu 2014 roku tzw. porozumień mińskich, lotnictwo ukraińskie zaprzestało prowadzenia lotów nad obszarami objętymi działaniami bojowymi. Wciąż aktywne pozostają tutaj samoloty ewakuacji medycznej Vita oraz Riatunczyk, które transportują rannych żołnierzy ukraińskich oraz żołnierzy-ochotników z zagranicy z przyfrontowych baz do szpitali w Kijowie, Lwowie, Winnicy oraz innych, mniejszych placówek.

Na początku 2019 roku lotnictwo wojskowe oraz inne służby mundurowe Ukrainy na swoim wyposażeniu dysponowały łącznie 30 egzemplarzami samolotów transportowych An-26. 16 egzemplarzy zostało w latach 2014-2018 poddano modernizacji naprawom, głównie w Zakładach Remontowych Lotnictwa Cywilnego nr 410 w Kijowie. 24 samoloty znajdują się w Siłach Powietrznych: 12 egzemplarzy (w tym modele Vita, An-26RT, An-26KPA oraz An-26B) w 456. Brygadzie Lotnictwa Transportowego na lotnisku Winnycia-Gawryszówka, sześć egzemplarzy (w tym jeden Riatunczyk) znajdowało się w 15. Brygadzie Lotnictwa Transportowego na lotnisku Kijów-Boryspol, jeden w 25. Brygadzie lotnictwa Transportowego Melitopolu (jednostka została głównie wyposażona głównie w samoloty transportowe Ił-76, pojedynczy samolot An-26 służyły do zadań pomocniczych) oraz kolejnych pięć egzemplarzy (w tym trzy samoloty An-26Sz i jeden modelu An-26B) w 203. Brygadzie Lotnictwa Szkolnego na lotnisku Czuhujiw. Dwa kolejne samoloty An-26 są na stanie 10. morskiej Brygady Lotniczej w Kułbakino. Oprócz do zadań transportowych używane są one do patrolowania akwenów

morskich, chociaż nie dysponują odpowiednim wyposażeniem. Cztery służą w jednostkach podległych MSW: dwa służą w Gwardii Narodowej i dwa samoloty w Państwowej Służbie do Sytuacji Nadzwyczajnych. Kolejnych osiem wojskowych samolotów An-26 (gdzie znajdowały się dwa samoloty An-26RT oraz trzy samoloty An-26Sz) jest przechowywanych w stanie nielotnym. Oprócz tego dwa samoloty An-26KPA są w dyspozycji państwowego przedsiębiorstwa Ukraeroruch.

Wśród państw byłego Związku Radzieckiego samoloty transportowe i wersje specjalistyczne An-26 są nadal eksploatowane w lotnictwie wojskowym Białorusi (cztery maszyny), Kazachstanu (sześć maszyn), Kirgistanu (dwie maszyny, które zostały przekazane przez Federację Rosyjską w 2017 roku, zastąpiły egzemplarze wysłużone) oraz Uzbekistanu (13 maszyn). Lotnictwo wojskowe Litwy w latach 1994-1995 przejęło trzy samoloty An-26 z lotnictwa cywilnego w 2010 roku wymieniono je na samoloty C-27J Spartan. Samoloty transportowe An-26 zniknęły już natomiast ze stanów lotnictwa wojskowego Mołdawii oraz Turkmenistanu.



Dawny używany przez Bułgarię samolot Antonow An-26

W lotnictwie polskim

Pierwszym odbiorcą zagranicznym samolotów An-26 była Rzeczpospolita Polska Ludowa. Na początku 1971 roku, została podpisana wstępna umowa na przeprowadzenie dostawy 20 egzemplarzy samolotów transportowych tego typu, jednakże w miarę upływu czasu decyzję tę zmieniono i ostateczną liczbę

zamówionych samolotów An-26 ustalono na 12 egzemplarzy. Siedem z nich dostarczono w 1972 roku (o numerach: 13-08, 13-09, 13-10, 14-02, 14-03, 14-06 i 14-07), a pięć samolotów następnym 1973 roku (o numerach: 15-08, 15-09, 16-02, 16-03 i 16-04). Weszły one na wyposażenie 13. Pułku Lotnictwa Transportowego. W 1973 roku wykonano na nowym sprzęcie loty z inspektorami ONZ w charakterze rozjemców do Sajgonu. Samoloty transportowe An-26 używane były w procesie szkolenia żołnierzy 6. Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej (później przemianowanej na 6. Pomorską Brygadę Szturmowo-Desantową). Samoloty te brały wielokrotnie udział w wspólnych ćwiczeniach wojskowych państw należących do Układu Warszawskiego oraz transportowały żołnierzy i lekki sprzęt Wojska Polskiego wchodzące w skład Sił Pokojowych ONZ na Bliskim Wschodzie. Brały udział także w akcjach ratunkowych i humanitarnych po klęskach żywiołowych w Rumunii czy Jugosławii.

Od jesieni 1974 roku wojskowe samoloty An-26 zaangażowano w Polskich Liniach Lotniczych LOT do transportu w przyspieszonym obiegu poczty systemu Post-LOT, który polega przede wszystkim na przerzucaniu poczty z odległych województw do Warszawy i odwrotnie, dokonywanym podczas pory nocnej. Trzy najnowsze, dostarczone do Polski samoloty transportowe An-26 zostały wycarterowane przez PLL LOT (o numerach 1604 – w latach 1986-1996, numer 1603 – 1989-1996 i numerze 1602 – 1991-1996, które w tym czasie nosiły one rejestracje cywilne typu SP-LWA, SP-LWB oraz SP-LWC). Dwa najstarsze samoloty o numerach 1308 i 1309 w latach 1990-1991 odsprzedano na Ukrainę w ramach rozliczeń za remont pozostałych maszyn. Samoloty transportowe An-26 okazały się dobrymi maszynami i nawet zakup nowoczesnych samolotów transportowych CASA C-295M nie spowodował rezygnacji z nich. Nie mniej jednak od 2005 roku rozpoczął się powolny proces trwania wycofywania samolotów transportowych An-26 z eksploatacji. W tym roku spisano ze stanu pięć egzemplarzy samolotów, w 2008 roku cztery kolejne maszyny, a ostatnią dopiero w styczniu 2009 roku. Samoloty transportowe An-26 wykorzystywano od 1994 roku przez przedsiębiorstwo lotnicze

Exin z Lublina, co trwało do 2005-2010 roku. W dniu 01. 01. 2007 roku w Polsce było 6 cywilnych samolotów tego typu.

Od roku 2003 13 Eskadra Lotnictwa Transportowego stopniowo wymieniała samoloty An-26 na większe samoloty transportowe CASA C-295. Ostatni lot wojskowego An-26 (egzemplarz o numerze 1403) odbył się 16 stycznia 2009. Cztery samoloty o wyczerpanym resursie przekazano do: Ośrodka Tresury Psów Służbowych Straży Granicznej w Lubaniu, Centralnej Szkoły Państwowej Straży Pożarnej w Częstochowie, Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie i Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.



Samolot Antonow An26 Litewskich Sił Powietrznych

Inni użytkownicy eksportowi

Od momentu powstania samolot Antonow An-26 intensywnie był promowany za granicą. Oprócz już wspomnianego salonu lotniczego w Paryżu w 1969 roku An-26 jeszcze raz odwiedził Le Bourget w 1971 roku. Uczestniczył również w salonie lotniczym w Hanowerze (w 1971 roku) oraz Nagoja (1972 rok). Nie doprowadziło to do sprzedaży samolotów An-26 do krajów rozwiniętych, ale w państwach orientacji radzieckiej samoloty te były bardzo rozpowszechnione. Samoloty An-26 w latach 70.-tych i pierwszej połowy lat 80.-tych XX wieku był bowiem jedynym nowoczesnym samolotem transportowym produkcji radzieckiej, szeroko dostępnym dla sojuszników Związku Radzieckiego, jako że produkcję seryjną większego samolotu An-12 zakończono już w 1972 roku, a samoloty Il-76 był zbyt

duży, ciężki, ale i też zdecydowanie droższy w obsłudze dla większości ówczesnych państw demokracji ludowej. Trudno się zatem dziwić, że samolot An-26 stał się prawdziwym przebojem eksportowym. Prawie jednocześnie z Polską, w 1972 roku maszyny tego typu zaczęto użytkować przez lotnictwo Somalii, w roku następnym w Bangladeszu, a w 1974 roku grono użytkowników rozszerzono się o siedem kolejnych państw: Chińska Republika Ludowa, Węgry, Rumunia, Laos, Mongolia, Południowy Jemen oraz Sudan.

W Europie samoloty te były wykorzystywane przez wszystkie państwa należące do Układu Warszawskiego oraz Jugosławii. Niedługo po Polsce, w 1974 roku, swoje pierwsze samoloty transportowe An-26 otrzymały Węgry. W siłach powietrznych tego kraju służyło ich łącznie 11 egzemplarzy. W 2018 roku pozostawało tam jeszcze ich pięć o numerach: 110, 405, 406, 407 i 603, ale w stanie lotnym znajdował się tylko egzemplarz o numerze 406, który służy w eskadrze lotnictwa transportowego 59. Bazy lotniczej (Kecskeket). Samolot An-26 zniknęły również ze stanu sił powietrznych Rumunii (15 egzemplarzy samolotów dostarczanych w latach 1974-1985) – ostatnie egzemplarze zostały wycofane ze służby 2017 roku oraz Bułgarii – 5 egzemplarzy, które dostarczono w 1984-1985 roku, wycofane w 2011 roku.

Tuzinem samolotów An-26 dysponowało lotnictwo wojskowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Wszystkie te samoloty zostały otrzymane w latach 1980-1985, które weszły w stan 24. Eskadry Lotnictwa Transportowego (Dresden-Klotzsche). W Niemieckiej Republice Demokratycznej stosowane było własne oznaczenie poszczególnych odmian tego właśnie samolotu: model An-26T – transportowca, model An-26ST – wersja sztabowa (dwa egzemplarze), An-26SM – rozpoznania radiotechnicznego (jeden egzemplarz), model An-26M – samolot do kontroli lotniskowych urządzeń radiotechnicznych (jeden egzemplarz). Samoloty transportowe An-26T oprócz standardowych zadań lotnictwa transportowego wykonywały również zadania ratownictwa

morskiego – jeden samolot tego typu znajdował się na dyżurze na jednym z lotnisk nadmorskich. W marcu 1986 roku pięć samolotów An-26 (o numerach: 364, 367, 368, 371, 384) skierowano do Etiopii. Otrzymały one rejestracje cywilne (DDR-SBC, DDR-SBA, DDR-SBB, DDR-SBE, DDR-SBH) i w ciągu dwóch lat były wykorzystywane do transportu żywności w obszary dotknięte głodem. Samolot An-26SM (numer 373) od jesieni 1985 roku regularnie (1-2 razy w tygodniu) latały wzdłuż granic Republiki Federalnej Niemiec. Jego urządzenia pozwalały przechwytywać łączność radiową oraz określać parametry pracy radarów. Po połączeniu obu państw niemieckich, co nastąpiło 3 października 1990 roku samoloty An-26 weszły na stan 3. Eskadry 65. Pułku Lotnictwa Transportowego. Sprzedano je w 1994 roku.



Czechosłowacja w latach 1982-1984 pozyskała sześć samolotów An-26 (o numerach: 2408, 2409, 2506, 2507, 3208, 3209). Wszystkie te samoloty weszły na stan 1. Pułku Lotnictwa Transportowo-Desantowego Ostrawie-Mosznowie. Po podziale państwa w 1993 roku dwa samoloty o numerach: 2506 i 3208 zostały przekazane lotnictwu Słowacji. Baza dla czeskich samolotów An-26 stanowiła następnie Pardubice, a następnie Praga-Kbely. W 1998 roku dokupiono na rynku wtórnym piąty samolot An-26 (numer 4201). Z kolei w 2005 roku samolot o numerze 3209 przebudowany został na wersję pasażerską An-26B-100. Czeskie samoloty An-26 zostały wycofane z użytku w latach 2009-2011, zastępując je w służbie samolotami

transportowymi CASA C-295M.

Na Słowacji para samolotów An-26 znajdowała się w składzie Skrzydła Lotnictwa Transportowego na lotnisku Malacky-Kuchyna. Eksploatowano je do 2016 roku, po czym zostały zastąpione samolotami C-27J Spartan.

Flotą samolotów An-26 liczącą 15 egzemplarzy dysponowały siły powietrzne Jugosławii. Wszystkie te samoloty zostały zakupione w latach 1975-1984. Latały na nich dwie eskadry lotnictwa transportowego – 676. (111. Brygada lotnicza, lotnisko Pleso w Chorwacji) oraz 677. (119. Brygada Lotnicza, baza w Nisz w Serbii). Wszystkie samoloty An-26 po rozpadzie Jugosławii powstały w służbie serbskiej. Z biegiem lat flota serbskich samolotów n-26 zaczęła się powoli wykruszać, ze względu na brak środków finansowych oraz działań wojennych. W 1999 roku jeden samolot An-26 został zniszczony na lotnisku Batajnica w czasie bombardowania lotnictwa sił NATO. W latach 2008-2009 dwa ostatnie z serbskich samolotów An-26 zostały poddane naprawom w Federacji Rosyjskiej, dokładnie w Rostowie, dzięki czemu ich żywotność została przedłużona o dodatkowe sześć lat. W 2019 roku w służbie znajdował się już tylko jeden samolot An-26, znajdujący się w 138. Eskadrze Lotnictwa Transportowego 204. Brygady Lotniczej na lotnisku Batajnica.



Państwa europejskie nie były jednak liderami w dziedzinie posiadanych samolotów transportowych An-26. Pod tym względem mocno przodowały: Afganistan, Chińska Republika Ludowa, Kuba – każde z tych państw otrzymało więcej niż 50 egzemplarzy maszyn tego typu.

Eksport samolotów An-26 przed 1991 roku

- Afganistan – lata 1983-1985: 56 egzemplarzy
- Chińska Republika Ludowa – lata 1974-1980: 54 egzemplarze
- Kuba – lata 1976-1985: 51 egzemplarzy
- Wietnam – lata 1980-1982: 50 egzemplarzy
- Libia – lata 1982-1983: 30 egzemplarzy
- Angola – lata 1976-1984: 24 egzemplarze
- Peru – lata 1977-1978: 16 egzemplarzy
- Rumunia – lata 1974-1985: 15 egzemplarzy
- Jugosławia – lata 1975-1984: 15 egzemplarzy
- Polska Rzeczpospolita Ludowa – lata 1972-1973: 12 egzemplarzy
- Niemiecka Republika Demokratyczna – lata 1980-1985: 12 egzemplarzy
- Węgry – lata 1974-1985: 11 egzemplarzy
- Mongolia – lata 1974-1985: 8 egzemplarzy
- Mozambik – lata 1978-1981: 8 egzemplarzy
- Jemen Południowy – lata 1974-1983: 8 egzemplarzy
- Czechosłowacja – lata 1982-1983: 6 egzemplarzy
- Nikaragua – lata 1982-1985: 6 egzemplarzy
- Syria – lata 1975-1981: 6 egzemplarzy

- Laos – lata 1974-1978: 5 egzemplarzy
- Bułgaria – lata 1984-1985: 5 egzemplarzy
- Bangladesz – lata 1973-1978: 4 egzemplarze
- Madagaskar – brak daty: 3 egzemplarze
- Benin – 1978 rok: 2 egzemplarze
- Irak – 1976 rok: 2 egzemplarze
- Jemen Południowy – brak daty: 2 egzemplarze
- Wyspy Zielonego Przylądka – brak daty: 2 egzemplarze
- Organizacja Wyzwolenia Palestyny – brak daty: 2 egzemplarze
- Mali – lata 1975-1977: 2 egzemplarze
- Somalia – lata 1972-1973: 2 egzemplarze
- Sudan – 1974 rok: 1 egzemplarz
- Razem – 420 egzemplarzy samolotów An-26



Węgierski zmodernizowany samolot Antonow An-26

W przedstawionych danych uwzględniono dostawy nie tylko do sił powietrznych , ale także cywilnych linii lotniczych (jak w przypadku Afganistanu, Kuby oraz Mongolii). Nie uwzględniono

jednak przeprowadzonych zakupów na rynku wtórnym, dzięki czemu przykładowo w Chińskiej Republice Ludowej liczba posiadanych samolotów An-26 zwiększyła się do 68 egzemplarzy. Dzięki temu do 1992 roku samoloty transportowe/pasażerskie An-26 pojawiły się na stanie sił powietrznych Gwinei, Gwinei-Bisau, Zambii, Kongo, Nigerii, Tanzanii, Czadu oraz Etiopii. Już po rozpadzie Związku Radzieckiego do grona użytkowników samolotu An-26 dołączyły lotnictwa wojskowe Namibii oraz Nigeru. Siły powietrzne Nikaragui w 2018 roku przejęły dwa dodatkowe samoloty transportowe n-26 przekazane przez Federację Rosyjską.

Samolot transportowy An-26 na ogół cieszył się dobrą opinią wśród zagranicznych użytkowników, jako samolot prosty konstrukcyjnie i tani w obsłudze oraz dobry w pilotażu. Chyba najbardziej znaną porażką w zakupie samolotu An-16 był zakup 16 maszyn dla sił powietrznych Peru. Loty samolotami w warunkach wysokogórskich bardzo mocno rozczarowały lokalnych pilotów peruwiańskich. W wyniku czego wybuch międzynarodowy skandal. Skierowana została tam ekipa instruktorów z Kijowskich Zakładów Lotniczych, której udało się odzyskać dobre imię samolotu – doświadczeni piloci radzieccy przekazali swoim peruwiańskim odpowiednikom metodykę lotów samolotami An-26 na dużych wysokościach oraz startu i lądowania na wysoko położonych lotniskach. W końcu lat 80.-tych XX wieku siły powietrzne Peru zwróciły jednak do Związku Radzieckiego 10 samolotów transportowych An-26. W zamian otrzymano taką samą liczbę samolotów An-32, które zostały specjalnie zaprojektowane do eksploatacji w warunkach wysokogórskich. Krytyka samolotów transportowych An-26 przez peruwiańskich lotników zostaje otwarta. Radzieccy piloci nie mieli z nimi większych warunków eksploatując samoloty An-26 w terenach wysokogórskich Afganistanu czy południowego Związku Radzieckiego (na przykład pasmo górskie Kaukazu). Byłe peruwiańskie samoloty transportowe An-26 po powrocie do Związku Radzieckiego zostały przekazane lotnictwu cywilnemu.

Historia służby samolotu An-26 w wielu krajach była związana z udziałem tych maszyn w lokalnych wojnach. Samoloty sił lotniczych Peru w 1981 roku uczestniczyły w konflikcie granicznym z Ekwadorem, wykonując loty na bombardowanie, podczas których z kabiny ładunkowej przez tylną rampę zrzucano beczki z napalmem (do 16 na jeden lot). Jako bombowce (ze zwykłymi lotniczymi bombami za instalowanych zaczepach zewnętrznych), gdzie wykorzystano parę somalijskich samolotów An-26 w wojnie z Etiopią w 1977 roku. W takiej roli samoloty An-26 wykorzystywano również w Mozambiku.

Bardzo intensywna i niebezpieczna okazała się służba samolotów An-26 w Angoli. Oprócz miejscowych załóg, na tych samolotach lataли również „doradcy” radzieccy (w tym samoloty cywilne) oraz kubańskie. W toku walk, prowadzonych przeciwko oddziałom UNITA w latach 1977-1995 straconych zostało pięć wojskowych egzemplarzy oraz cztery maszyny cywilne. Jeszcze większe straty poniosło tutaj lotnictwo afgańskie, które w latach 1985-1992 utraciło łącznie dziesięć egzemplarzy samolotów An-26, w tym dwie maszyny cywilne. W Angoli wszystkie maszyny były ofiarami obrony przeciwlotniczej, zaś w Afganistanie trzy maszyny zostały zestrzelone przez pakistańskie samoloty myśliwskie. Mimo zmian reżimów politycznych w Afganistanie, samoloty An-26 latały do 2001 roku.

W lotnictwie cywilnym

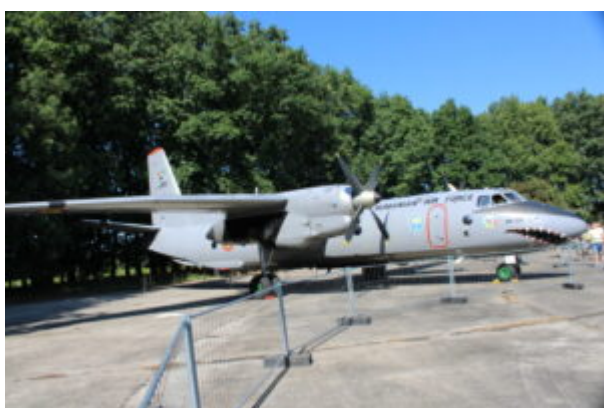
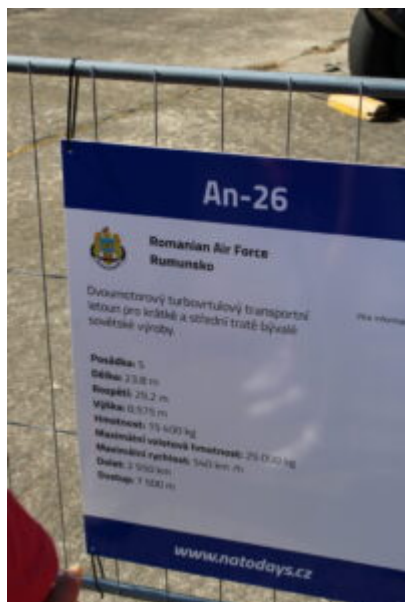
Ministerstwo Lotnictwa Cywilnego Związku Radzieckiego odebrało łącznie 316 egzemplarzy samolotów An-26. Spośród 30 zarządów terytorialnych wchodzących w jego skład, samoloty An-26 były eksploatowane w 24 z nich.. Przede wszystkim dostarczano je na Syberię – w 1973 roku pierwsze egzemplarze zostały odebrane przez Wschodnio-Syberyjski, Tiumeński oraz Jakucki zarząd lotnictwa cywilnego. Kolej na europejską część Związku Radzieckiego przyszła kilka lat później. Od 1977 roku samoloty transportowe An-26 eksploatowano na Białorusi, od 1980 roku na

Łotwie, w roku następnym przysłała kolej na Litwę oraz Mołdawię. Około 20 maszyn dostała Wyższa Szkoła Lotnicza w Kirowogradzie (dziś miasto Kropywnycki), w której szkolono pilotów oraz nawigatorów dla lotnictwa cywilnego.

Największe zapotrzebowanie na usługi samolotów transportowych An-26 było na Syberii oraz regionach Północnych, gdzie za ich pomocą przewożono różnorodne ładunki – od standardowych artykułów żywnościowych, przez materiały budowlane po paliwo w beczkach. Wyjątkowo przyzwalano także na przewóz pasażerów, chociaż standardowe transportowe An-26 niezbyt się do tego nadawały. W Europejskiej części Związku Radzieckiego głównym zadaniem był szybki transport ładunków szybko psujących się (na przykład owoców i warzyw z regionu Kaukazu czy południowej części Związku Radzieckiego). Innym ciekawym ładunkiem były dziesiątki tysięcy piskląt z terytorium Węgier do Związku Radzieckiego. To właśnie na samolotach An-26 w 1979 roku uruchomiono w Związku Radzieckim przewozy kontenerowe, które były realizowane na linii Charków-Swierdłowsk (dziś miasto Ekaterinburg)-Nowosibirsk. Epizodycznie cywilne samoloty An-26 pojawiały się za granicami Związku Radzieckiego oraz państw należących do obozu socjalistycznego. Wiązało się to najczęściej z niesioną pomocą ofiarom klęsk żywiołowych. W sierpniu 1990 roku samoloty An-26 z Dniepropietrowska (dziś miasto Dnipro) przeleciały do Iranu, a w czerwcu 1991 roku dwa samoloty z Pskowa do Peru – w obu przypadkach niesienia pomocy ofiarom dużych trzęsień ziemi.









Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Czechy, Ostrawa – Dny NATO 2023 – samolot Rumuńskich Sił Powietrznych

Samoloty transportowy An-26 uznawane były w radzieckim lotnictwie cywilnym za bardzo opłacalne – było to spowodowane ich stosunkowo niską cenę i wysoką niezawodność maszyn. Nałot samolotu na jedną poważną usterkę dla An-26 sięgał 5000 godzin, a dla większego An-12 wynosiło to już tylko 2700 godzin.

W końcu 1991 roku w Aerofłocie latały łącznie 302 samoloty An-26, w tym 219 egzemplarzy w Federacji Rosyjskiej (51 maszyn części europejskiej, 103 maszyny na Zachodniej Syberii i Uralu, 49 maszyn – na Wschodniej Syberii, 15 maszyn na Dalekim Wschodzie). Na Ukrainie było eksploatowanych 40 maszyn tego typu (w tym 19 egzemplarzy w Wyższej Szkole Lotniczej w Kirowogradzie), 14 maszyn w Kazachstanie, siedem maszyn znajdowało się na Białorusi, pięć maszyn znajdowało się w Turkmenistanie, cztery samoloty w Mołdawii, po trzy samoloty w Azerbejdżanie, na Łotwie oraz Litwie i w Tadżykistanie, a jedna maszyna znajdowała się w Kirgistanie.

Bardzo mocno samoloty An-26 były rozpowszechnione w lotnictwie „ministerialnym” – w oddziałach lotniczych ministerstw oraz zakładów przemysłu lotniczego. Były one tak używane głównie do transportu ładunków specjalnych oraz detali i podzespołów po między zakładami przemysłowymi, ale także do przeprowadzania różnego rodzaju prób systemów lotniczych. W końcu 1991 roku

(jeszcze przed ostatecznym upadkiem Związku Radzieckiego), w takich oddziałach lotniczych eksploatowanych było 81 egzemplarzy samolotów An-26. Aż 55 maszyn latało w Ministerstwie Przemysłu Lotniczego, 16 egzemplarzy latało w Ministerstwie Przemysłu Radiowego, siedem samolotów posiadało Ministerstwo Ogólnego Przemysłu Maszynowego. Pięć samolotów znajdowało się do dyspozycji biura im. Antonowa, kolejnych pięć samolotów ulokowanych było w fabryce Artiom w Kijowie (producenta kierowanych pocisków rakietowych klasy „powietrze-powietrze”), trzy samoloty znajdowały się w zakładach produkujących silniki lotnicze w Zaporozżu, a dwa samoloty znajdowały się w Charkowie.

Po ostatecznym rozpadzie Związku Radzieckiego samoloty transportowe n-26 były nadal bardzo intensywnie eksploatowane przez dziesiątki linii lotniczych. Często zmieniały one także swoich właścicieli i były sprzedawane za granicą.

W ogólnej koncepcji przedstawienia tego samolotu, bardzo trudno jest przedstawić wszystkich cywilnych użytkowników samolotów transportowych An-26. Ciekawym przykładem takiego użycia mogą być ukraińskie An-26. Z 21 samolotów byłego już Ukraińskiego Zarządu Lotnictwa Cywilnego – cztery zostały sprzedane do Federacji Rosyjskiej, po trzy maszyny do Gruzji oraz Mołdawii, dwa samoloty trafiły do Bułgarii oraz po jednej maszynie do Rumunii i Sudanu. Samolot An-26B linii lotniczych Air Ukraine 31 lipca 1994 roku został strącony przez pocisk rakietowy ppzr w pobliżu miejscowości Saborsko w Chorwacji, przy czym zginęły wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie – sześć osób załogi oraz jeden pasażer. Z 19 samolotów An-26 z Wyższej Szkoły Lotniczej w Kirowogradzie, trzy sprzedane zostały do Mołdawii, po jednej maszynie do Armenii i Federacji Rosyjskiej, kolejną maszynę zaś utracono w wypadku lotniczym. Te z Kirowogradu przejęły utworzone w 1993 roku linie lotnicze Unga. Za granicę sprzedano również większość posiadanych samolotów An-26 zakładowych oddziałów lotniczych. Z kolei ukraińskie linie lotnicze intensywnie kupowały takie samoloty

za granicą. W ten sposób lista samolotów transportowych An-26 posiadanych przez ukraińskich przewoźników, wzbogaciła się o dodatkowe 23 egzemplarze samolotów An-26 pochodzących z Federacji Rosyjskiej, cztery maszyny z Rumunii, dwa samoloty z Mołdawii i po jednej maszynie z Kazachstanu oraz Łotwy. Na przestrzeni kolejnych lat większość tych maszyn ponownie zostało sprzedanych do Afryki, Azji lub Ameryki Południowej, a część maszyn zostało spisanych ze stanu. Z 24 ukraińskich linii lotniczych, które w różnych okresach eksploatowały samoloty transportowe An-26, to w 2018 roku ich użytkownikiem pozostały już tylko cztery z nich, w tym Urga, na liście której znajdowały się cztery samoloty pasażerskie An-26B-100 i jeden transportowy An-26. Siedem samolotów An-26 (w tym trzy samoloty An-26B i trzy samoloty An-26-100) latało w linia Constanta Airline z Zaporozża, trzy samoloty w Vulkan Air oraz jedna maszyna An-26-100 w Awialinii Antonowa.

W wyniku często dużych redukcji sił zbrojnych w państwach byłego Związku Radzieckiego (najczęściej z powodów bardzo kiepskich finansów tych państw), na rynkach wtórnych pojawiał się duża liczba samolotów transportowych An-26, choć wówczas już niezbyt nowoczesnych, to jednak zdecydowanie tanich i łatwych w utrzymaniu sprawności technicznej.. W Federacji Rosyjskiej w 2005 roku wciąż istniało 147 egzemplarzy cywilnych samolotów An-26. Dużą ich liczbę odsprzedano do innych krajów, a w 2010 roku pozostało ich już tylko 55 egzemplarzy (w tym 28 egzemplarzy pasażerskich modeli An-26B-100), a w 2014 roku już tylko 23 samoloty rodziny An-26.

Głównym regionem, do którego były sprzedawane postsowieckie samoloty transportowe An-26 (oczywiście nie tylko z Federacji Rosyjskiej, ale także z Ukrainy, Mołdawii oraz innych państw) była przede wszystkim Afryka. Kolejnym wielkim rejonem zbytu, gdzie trafiła znaczna liczba samolotów transportowych An-26 trafiła do linii lotniczych z państw Azji Południowo-Wschodniej.

Stosunkowo proste konstrukcyjnie i proste w obsłudze samoloty często przechodziły przez wiele rąk, często zmieniając właścicieli. Samoloty te były przede wszystkim wykorzystywane w lotach czarterowych, służąc do przewozu tak ładunków, jak i pasażerów. Jednakże bardzo często eksploatacja samolotów An-26 w bardzo trudnych warunkach, loty dokonywane z bardzo prymitywnych lotnisk, musiała prowadzić do nieuniknionych strat w maszynach. W latach 1992-2018 w wypadkach lotniczych zostało utraconych aż 86 egzemplarzy cywilnych samolotów rodziny An-26. Według dostępnych danych: na lato 2019 roku w siedmiu rosyjskich liniach lotniczych wciąż znajdowało się 30 egzemplarzy samolotów An-26 (część z nich zostało uziemionych), szesnaście eksploatowanych samolotów w ukraińskich liniach lotniczych, a około 30-35 egzemplarzy latało w dziesięciu innych państwach na trzech kolejnych kontynentach.

Bibliografia

1. Andrij Charuk, Samolot transportowy Antonow An-26, Czasopismo Lotnictwo Nr. 8/2020, Magnum-X, Warszawa
2. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/331/126/Antonow-An-262>
3. https://commons.wikimedia.org/wiki/Antonov_An-26
4. <https://gdziewojsko.wordpress.com/wycofane-typy-w-wp/an-26/>
5. <https://pl.wikipedia.org/wiki/An-26>