

PIERWSZE IŁ-76MD-90A PRZEKAZYWANE ROSYJSKIM WOJSKOM

Pierwsze egzemplarze seryjne najnowszej wersji ciężkiego samolotu transportowego Ił-76 (o oznaczeniu Ił-76MD-90A), po około roku od oblotu, dostarczane są do jednostek.

Ił-76-MD-90A różni się od poprzednich wersji tego transportowca wzmocnieniem skrzydeł, podwozia i zastosowaniem nowej awioniki oraz nowych silników. Wymiary samolotu nie uległy zmianie i wynoszą: długość kadłuba - 46,6 m, wysokość - 14,76 m, a rozpiętość skrzydeł - 50,5 m.

Czytaj też: [Rosja: ruszają testy nowego samolotu AWACS \[Komentarz\]](#)

Nowa wersja samolotu może przewozić ładunek o masie 52 ton (przy wprowadzeniu modyfikacji do 60 ton) w około 321 m³ przestrzeni ładunkowej. W praktyce oznacza to możliwość jednorazowego przewiezienia:

- w wersji jednopokładowej: 126 spadochroniarzy, 145 żołnierzy w pełnym oporządzeniu, 114 rannych na noszach
- w wersji dwupokładowej: 225 żołnierzy.

Zmiany w kokpicie to całkowite ucyfrowienie i zabudowa w standardzie *glass-cockpit* z wykorzystaniem sześciu wyświetlaczy wielofunkcyjnych dla pilotów, dwóch dla nawigatora (co wiąże się z zastosowaniem nowego systemu nawigacyjnego Kupol-III-76M (A)), oraz trzech "inteligentnych" paneli.

Niemniej ważna jest wymiana silników na model Aviadvigatel PS-90A-76, które dysponują większym ciągiem (14,5 tony wobec 12 ton starszych D-30KP2) przy mniejszym zużyciu paliwa w stosunku do poprzedników. Pozwoli to na wydłużenie zasięgu samolotu - przy 20 tonach ładunku ma on wynieść 8500 km (wobec wcześniejszych 6700 km), a przy pełnym załadunku 5000 km.

Czytaj też: [Ił-78-2 oblatany](#)

Zakłady Iljuszyna budują w oparciu o tę platformę samoloty tankowania w powietrzu (Ił-78-2) i AWACS (A-100), chcą też promować swoją konstrukcję na rynku cywilnym.