

Dne 22. září letošního roku přistál na letecké základně v Pardubicích letoun Iljušin Il-76MF. V následujících dnech si jej pak prohlédla řada odborníků z celé naší armády. Důvod? Opět se řeší otázky spojené s formou vyrovnání ruského dluhu vůči České republice a s modernizací našeho dopravního letectva.

Ještě nedávno u nás většina lidí věřila, že novým dopravním strojem zavedeným do výzbroje českého letectva se stane čtyřmotorový turbovrtulový letoun ruskou-ukrajinské provenience Antonov An-70. Trojice těchto zcela nových a moderních letadel měla do značné míry umazat ruský dluh. Dnes je však situace opět jiná.

Vzhledem k finančním problémům a ne zcela ideálním rusko-ukrajinským vztahům se vývoj An-70, který zatím létá stále jen v jediném prototypu, neustále prodlužuje a za stávající situace je jeho dokončení v nedohlednu. Přitom letoun má obrovský potenciál a špičkové vlastnosti, a tak by mohl být obrovským přínosem nejen pro českou armádu, ale i pro spojence z NATO.

Nicméně ruská strana se rozhodla nabídnout i další varianty a požádala o změnu mezivládní dohody, která mluví právě o An-70. V úvahu připadají ještě dva typy, a to již zmiňovaný Il-76MF a An-124 Ruslan. I když se v případě ruslanu jedná o stroj skutečně obřích rozměrů, měl by pro nás jednu obrovskou výhodu. Díky svojí vysoké přepravní kapacitě bychom jej mohli nabízet k využití prakticky všem aliančním armádám a dalším výrazným způsobem tak přispět do NATO. Na druhou stranu lze ale očekávat, že se na ruské straně vyskytnou obavy z toho, že by Česká republika mohla převzít velkou část trhu a omezit tak zisky firem, které dnes An-124 používají. V tomto smyslu již Il-76 tak výjimečný není, i když i on má mnoho kvalitních vlastností.

Nová hra o dopravní letoun

Iljušin Il-76 je čtyřmotorový proudový strategický transportní letoun, jehož vývoj byl zahájen koncem šedesátých let minulého století, kdy vyvstala potřeba nahradit turbovrtulové stroje An-12. První prototyp „šestasedmdesátky“ vzletl v březnu 1971 a od té doby bylo vyrobeno 960 kusů nejrůznějších verzí, z nichž nejpočetnější byla Il-76MD, kterých se vyrobilo 415. Kromě svého primárního úkolu sloužily a slouží tyto letouny také jako létající tankery nebo letouny včasné výstrahy, tedy ruská obdoba systému AWACS.

Letoun nabízený České republice patří k poslední verzi Il-76MF. Tento letoun byl zatím vyroben v jediném exempláři. I když výrobce nabízí několik variant s použitím západní avioniky, letoun představený v Pardubicích měl veškeré přístrojové vybavení ještě z původních verzí, čili již poměrně zastaralé. Hlavní změny však byly jinde. Především trup byl prodloužen o 6,6 metru, čímž se objem nákladového prostoru zvětšil na účtyhodných 400 m³. Při praktické ukázce bylo ověřeno, že je schopen pojmout prakticky veškerou u nás používanou techniku jako například vozidla Tatra 815 různých verzí, BVP-2 či čtveřici standardních přepravních kontejnerů. Podle odborníků navíc

i samotná nákladka probíhala podstatně rychleji, než je tomu běžné u západních letounů podobné kategorie. Další důležitá modernizace spočívá v náhradě původní pohonné jednotky, kterou byl motor D-30. Místo něj požívá Il-76MF nové motory Aviadvigatel PS-90AN, každý o tahu 156,9 kN. Tím se podařilo zvýšit jak maximální vzletovou hmotnost, tak i dolet letounu.

Nyní bude záležet na odbornících, zda se po zvážení všech kladů i záporů tohoto letounu rozhodnou pro jeho pořízení či nikoliv. Nicméně změnu mezivládní smlouvy je nutné provést nejpozději do 20. října, neboť poté bude již ruský rozpočet uzavřen a řešení celého problému by se tak opět o rok prodloužilo.

Tomáš SOUŠEK
Foto: Jiří HOKŮV

A fakta

Základní takticko-technická data letounu Il-76MF

Délka:	.....53,195 m
Rozpětí:	.....50,50 m
Výška:	.....14,42 m
Průměr trupu:	.....4,80 m
Nákladový prostor:	
délka bez rampy:	.....26,60 m
délka s rampou:	.....31,14 m
šířka podlahy:	.....3,45 m
maximální výška:	.....3,40 m
Maximální náklad:	.....52 000 kg
Maximální vzletová hmotnost:	.....210 000 kg
Cestovní rychlost:	.....780 km/h
Dolet s nákladem 20 000 kg:	.....8600 km

