

N°Exposant:

AERONEF PRESENTE EN VOL: **EN STATIC:**

N°Salon: 88

Attention: Les renseignements demandés sont destinés aux commentateurs officiels du Salon

L'exposant doit y indiquer clairement les éléments techniques, les données commerciales, ainsi que tout ce qu'il souhaiterait que les commentateurs diffusent au public sur son appareil lors de sa présentation en vol.

CONSTRUCTEUR:		ANTONOV	
NOM ET TYPE DE L'APPAREIL:		Antonov An-2TD surnommé /nicknamed " Annushka"	
CATEGORIE:		Monomoteur de travail aérien	
PAYS:		URSS	
PREMIER VOL:		EQUIPAGE DE PRESENTATION:	
Date: 31/08/1947 Lieu:		Phil Clarke	
Equipage:		Jean-Yves Planchon	
PROPULSEUR(S):			
Nombre:	1	Type:	9 cylindres en étoile ASh-62R
Constructeur:	Shvetsov		
Puissance maxi (sans PC):	1 000 CV	Avec PC:	
Hélice(s):	Quadripale		
RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES:		RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX:	
Masse à vide:	3 201 kg	Prototypes (ou pré-série):	
Masse maxi au décollage:	5 502 kg	Commandes fermes:	
Vitesse de croisière maxi:	259 km/h	Commandes en options:	
Vitesse maxi opérationnel:	189 km/h	Livraisons:	
Vitesse de décrochage:	50 km/h	Cadence de production:	
Autonomie:	07:00	Nombre de clients:	
Rayon d'action:	1 300 km	Contact pendant le salon:	
AMENAGEMENT:		ARMEMENT:	
Aménagement: Cet An-2 immatriculé en Hongrie est basé à Biarritz pendant la saison des meetings. Il est certifié pour le largage de parachutistes.			
Charge marchande:	1 500 kg		
COMMENTAIRE:			
L'An-2 est le premier avion dessiné par Antonov. C'est un robuste biplan métallique léger, monomoteur dont le premier vol remonte au 31 août 1947. Il est utilisé comme avion de transport léger capable d'accueillir 12 passagers, mais aussi comme avion largueur ou de travail aérien. Ces capacités de vol lent et ses caractéristiques STOL lui permettent de pouvoir opérer à partir de terrains non préparés ou difficiles d'accès. Des kits de modification peuvent lui permettre de voler dans des conditions extrêmes. Avec une production qui aura duré 45 ans, le Guinness Book des records a longtemps donné le record de longévité industrielle à l'An-2 avant qu'il ne soit rattrapé par le C-130 Hercules. En 1960, l'URSS en avait déjà produit plus de 5 000. En 1960, les polonais ont repris à leur compte la production de l'An-2, et l'usine PZL de Mielec en avait sorti plus de 13 000 avant la fermeture de l'usine en 1991. La Chine assemble l'An-2 sous licence sous le nom de Shijiazhuang Y-5. L'An-2 a été dessiné de façon à pouvoir opérer à partir de n'importe quel terrain sommaire. Son système de freinage pneumatique ressemble à celui monté sur les poids lourds, et une tuyauterie d'air indépendante permet d'ajuster en vol la pression des pneus et des amortisseurs en vol. La batterie surdimensionnée et facilement démontable joue le rôle de groupe de parc, et une pompe à main permet de faire le plein d'Avgas à partir de simples bidons. La technologie n'a pas sa place à bord de l'An-2. Des becs de bords d'attaque permettent à l'avion d'atteindre des vitesses ridiculement basses. Dès que la vitesse passe en dessous de 64 km/h, ils descendent automatiquement et empêchent le décrochage. L'An-2 décolle en 170 m et se pose en 215 m !			