

том и в «Мрии») была воплощена идея перевозок уникальных (крупногабаритных) грузов самолетами, причем, как внутри воздушного судна, так и на внешней подвеске. Эти образцы стали самыми большими самолетами в мире, побили множество мировых рекордов. Позже появилась идея применения «Руслана» в мирных целях.

Теперь уже, судя по результату, можно сказать, что это был даже не «проект века», а прорыв на полвека вперед. При разработке «Руслана» были внедрены десятки новых конструкторских решений, технологических новшеств (к примеру, цельное крыло без разъемов), учтены и исправлены недостатки Си-5.

По сути, «Руслан» создавали, собирали «всем миром», советским миром. СССР располагал мощностями (техническими и кадровыми) для всех стадий внедрения подобных проектов в жизнь. Крылья для самолета доставляли из Ташкента, двигатели – из Запорожья, шасси делали в Горьком (Нижнем Новгороде), детали фюзеляжа – в Воронеже. В проекте были задействованы сотни предприятий...

Первый полет «Руслана» состоялся в декабре 1982 г.. Это стало грандиозным, зрелищным событием и праздником авиации. Демонстрация гиганта через три года в авиасалоне в Ле-Бурже (Франция) произвела фурор! Авиационный мир был в восхищении. В это не хотели верить: летно-технические характеристики советского транспортника на треть превосходили американский аналог. «Богатырь от Антонова», «Залп ноу-хау»... Как только ни описывали это событие в мировой прессе...

Следующей задачей, поставленной перед «антоновцами», стало создание специального увеличенного грузового самолета на базе «Руслана». Название новому «тяжеловесу» – «Мрия», как мечту своих студенческих лет, дал Петр Балабуев (к тому времени генеральный конструктор КБ). С технической точки зрения «Мрия» была модификацией «Руслана». Основные различия – в размерах (новое детище специалисты называли «полтора Руслана») и количестве двигателей (в первом воздушном «грузовике» их было четыре, во втором – шесть).

Ан-225 создавали для применения в рамках космической программы «Буран-Энергия», чтобы поставлять огромные фрагменты ракеты-носителя и корабля на космодром Байконур. Габариты этих конструкций не позволяли доставить их другим транспортом. В планах было использовать «Мрию» как летающий космодром и для других целей. «Мозговой центр», КБ имени Антонова, и в этот раз справился с задачей в максимально короткие сроки.

Первый самолет поднялся в небо 21 декабря 1988 г. Это был впечатляющее зрелище! А прибытие на авиасалон во Францию красавца с размахом крыльев 88 метров да еще с «Бураном» на «спине» стало мировой сенсацией. На счету этого грузоподъемника – около 250 мировых рекордов, примечательно, что в некоторых из них он превзошел сам себя. Что до практической стороны, то когда Ан-225 был построен и готов «нести службу», необходимость перевозок на Байконур, по понятным причинам, отпала. Этот выдающийся образец самолетостроения успешно демонстрировал свои возможности в показа-