

НОВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ АНТК им. О.К.АНТОНОВА



Заместитель генерального конструктора АНТК им. О.К.Антонова В.Н.Казуров

На выставке в Ле Бурже АНТК им. О.К.Антонова представил обширную информацию (модели, плакаты, проспекты) о своем новом пассажирском самолете Ан-148. Этот не-большой, компактный самолет, выполненный по традиционной для «Анов» высокопланной схеме, претендует на весьма обширную транспортную нишу, занимаемую сегодня такими машинами, как Ан-24, Ту-134, Як-42, Як-40.

Самолет, выполненный по классической аэродинамической схеме, имеет высоко-расположенное стреловидное крыло, снабженное мощной взлетно-посадочной механизацией. Относительно широкий фюзеляж в базовом компоновочном варианте может вмещать до 80 пассажиров при шаге кресел 762 мм или 70 пассажиров - при шаге 864 мм. Трехопорное шасси убирается в фюзеляж.

Под крылом самолета на пилонах размещаются два турбовентиляторных двигателя Д-436-148 (2х6800-7500 кгс), являющиеся сегодня наиболее совершенными в своем классе в странах СНГ и вполне удовлетворя-

ющие самым строгим международным стандартам по экономичности, эмиссии и шуму. Нужно сказать, что двигатели этого типа, являющиеся дальнейшим развитием прекрасно зарекомендовавшего себя ТРДД Д-36, уже применяются на новейших самолетах российской разработки - Ту-334 и Бе-200. Их предполагается устанавливать и на модернизированных самолетах Ту-134 и Як-42.

Схема «высокоплан», выбранная создателями Ан-148, - не дань традициям фирмы, а вполне логичное (применительно к данному самолету) компоновочное решение. Дело в том, что новый лайнер ориентирован, в первую очередь, на эксплуатацию в странах СНГ. А состояние отечественных «воз-

душных гаваней» областного и районного масштабов, которые, в первую очередь, и будет обслуживать эта машина, далеко от европейских или североамериканских стандартов. Трудно надеяться на его существенное улучшение и в обозримом будущем. Отсюда - стремление конструкторов удалить на предельно возможное расстояние от ВПП (с ее камнями и другим мусором) такой дорогостоящий и «нежный» агрегат, как двигатель. Избранная компоновка, по мнению «антоновцев», позволит увеличить ресурс ТРДД и повысить безопасность полетов. Кроме того, за счет низкого расположения фюзеляжа на стоянке, она облегчает погрузочно-разгрузочные работы, а также посад-





ку и высадку пассажиров (что также весьма важно для небольших аэродромов, не имеющих необходимого оборудования).

Ан-148 имеет цифровой «борт» с информационно-управляющим полем кабины экипажа, выполненным с использованием пяти многофункциональных цветных жидкокристаллических дисплеев. Применена цифровая многоканальная ЭДСУ. Навигационный комплекс и комплекс связи отвечают как существующим, так и перспективным требованиям ИКАО вплоть до 2015 г.

Базовый вариант - Ан-148-100 - имеет три версии, различающиеся дальностью и нагрузкой. Ан-148-100А, рассчитанный на 80 пассажиров, сможет перевозить 75 человек на дальность до 2200 км (что соответствует требованиям к ближнемагистральному пассажирскому самолету). Ан-148-100В должен обладать (при той же пассажировместимости) дальностью, увеличенной до 3600 км, а Ан-148-100Е рассчитан на перевозку 75 человек на 5100 км.

Вариант Ан-148-100Е1, имеющий усовершенствованную топливную систему и систему навигации, рассчитан на транспортировку 55 пассажиров на 6000 км и 40 человек (при компоновке, обеспечивающей улучшенный комфорт) - на 7000 км, что выводит эту модификацию в ранг среднемагистральных самолетов.

Наконец, Ан-148-100Е2, выполненный в вариантах административного самолета, предназначен для перевозки 20 человек на дальность 8000 км или 10 пассажиров VIP-класса - на 8700 км.

По словам заместителя Генерального конструктора АНТК им. О.К.Антонова Виктора Казурова, сказанным в ходе работы авиасалона в Ле Бурже, сегодня полным ходом идет сборка первого самолета головной партии, начатая в 2002 г. В феврале 2003 г. был вынут из стапеля фюзеляж нового лайнера, началась окончательная сборка самолета. 31 июля 2003 г. была произведена выкатка центроплана крыла самолета Ан-148, изготовленного на Харьковском государственном авиационном производственном предприятии (ХГАПП). Затем начнется его стыковка с фюзеляжем. До конца текущего года новый самолет должен быть полностью собран. Предполагается, что первая машина поднимется в воздух с аэродрома в Святошино (Киев) в конце 1-го квартала 2004 г.

Выкатка фюзеляжа второго самолета намечена на июль текущего года. К настоящему времени его сборка практически завер-

шена, Харьковский авиационный завод уже поставил фонарь пилотской кабины для этой машины.

Первые два самолета предназначены для заводских и сертификационных испытаний, которые планируется завершить в конце 2004 г. Осенью 2003 г. начнется постройка третьего самолета, предназначенного для статиспытаний, которые будут проходить в Киеве, на базе АНТК «Антонов».

Первоначально сертификация самолета будет проведена Межгосударственным авиационным комитетом стран СНГ по нормам летной годности АП-25, которые соответствуют европейским нормам JAR-25 и американским FAR-25. Это позволит приступить к эксплуатации Ан-148 на авиалиниях Украины, России и других стран бывшего Советского Союза. В дальнейшем при заказе авиакомпания возможно провести сертификацию машины и по нормам JAR-25, что значительно расширит экспортные возможности «Ана», открыв ему дорогу на зарубежный рынок, в настоящее время испытывающий острую потребность в региональных и ближнемагистральных самолетах.

Серийное производство Ан-148 будет вестись на ХГАПП, который в дальнейшем и будет продвигать эту машину на рынок. В то же время доля российской авиационной промышленности в программе Ан-148 также весьма весома. Достаточно сказать, что около 70% материалов, из которых изготовлен самолет, производятся в России. До 73% комплектующих для Ан-148 также поставляются российскими предприятиями. А суммарная доля России в создании самолета составляет порядка 74% стоимости машины. Даже в двигателе, разработанном и производимом

тов Ан-148 с задней грузовой рампой. Проектирование, постройка и сертификация рампового варианта самолета может занять до двух лет. Потребуется спроектировать и изготовить новый грузовой пол, хвостовую часть фюзеляжа, внести ряд других, весьма существенных конструктивных изменений.

С учетом перспективы выхода на западный рынок рассматривается возможность установки на Ан-148, по требованиям заказчиков, двигателей зарубежного производства в классе тяги 6000-8000 кгс. Следует заметить, что компоновка самолета значительно облегчает его «ремоторизацию».

АНТК тесно работает с авиакомпаниями, являющимися потенциальными эксплуатантами Ан-148, адаптируя характеристики машины к их потребностям. Предполагается, что основными покупателями новой машины, помимо украинских авиакомпаний, станут авиаперевозчики России и стран СНГ. Маркетинговый анализ показывает, что в течение ближайших пяти-шести лет, в 2007-2009 гг., рынком СНГ будет востребовано более 100 самолетов Ан-148 в базовом пассажирском варианте, а с учетом возможных модификаций - до 160 самолетов. Такое количество заказов является вполне достаточным для разворачивания крупносерийного производства лайнера. Общий объем продаж самолета может превысить 500 машин.

АНТК им. О.К.Антонова - один из мировых лидеров в области транспортного самолетостроения. Создание новой машины, полностью отвечающей требованиям XXI века, позволит укрепить позиции этой фирмы как на российском рынке, так и на рынках дальнего зарубежья.

АКО



в Запорожье, доля российских комплектующих составляет приблизительно 50%.

В рамках программы дальнейшего развития самолета Ан-148 прорабатывается ряд модификаций. В частности, на базе существующей конструкции предполагается создание грузового варианта с боковой дверью (для перевозки поддонов и контейнеров), а также конвертируемого грузопассажирского самолета.

По словам Виктора Казурова, АНТК «Антонов» просматривает и создание транспортного и военно-транспортного вариан-

ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА АН-148

Размах крыла	28,91 м
Длина самолета	29,13 м
Высота самолета	8,20 м
Максимальная пассажировместимость	80 человек
Максимальная ширина пассажирского салона	3,13 м
Высота пассажирского салона	2,00 м
Крейсерская скорость	870 км/ч
Рабочий потолок	12500 м
Перегоночная дальность (вариант Ан-148-100Е2)	9000 км