

АН-148



Владимир Ильин

ОПТИМАЛЬНЫЙ ВЫБОР ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ

Мировой рынок региональных реактивных самолетов с пассажироместимостью от 70 до 90 мест сегодня один из наиболее быстро развивающихся. Зарубежные фирмы интенсивно разрабатывают и вводят в эксплуатацию самолеты этой категории, в частности, 70-местные CRJ-700 и 90-местные CRJ-900 (Канада), аналогичные им по классу ERJ-170 и ERJ-190 (Бразилия).

На авиатрассах СНГ в настоящее время эксплуатируются устаревшие региональные самолеты Ту-134 на 72-76 мест, ресурс которых подходит к концу. За последнее десятилетие существенно сократился объем пассажироперевозок и, соответственно, умень-

шилась частота регулярных рейсов магистральных самолетов Ту-154 и Ту-204 вместимостью 170-200 пассажиров. В сложившихся условиях требуются новые реактивные 70-80-местные самолеты, которые можно было бы эксплуатировать с высоким коэффициентом загрузки и с большей частотой рейсов. Кроме того, самолеты должны соответствовать новым, более высоким требованиям по экологичности, а также требованиям главы IV ICAO по шуму на местности (которые вступают в силу с 2006 г.).

Именно такие самолеты предлагает авиакомпаниям АНТК им. О.К.Антонова. Региональный реактивный Ан-148 разработан для

обеспечения максимального удобства и безопасности в эксплуатации. Самолеты этого семейства, вобравшие в себя лучшие характеристики предыдущих «Ан», не только не уступают зарубежным аналогам, но и превосходят их по многим параметрам.

Предназначенный в основном для рынка России, других стран СНГ, Средней Азии — регионов с большим количеством малоподготовленных аэродромов, самолет Ан-148 выполнен по схеме высокоплана с двигателями на пилонах под крылом. Это дает ему ряд преимуществ. Такая схема позволяет повысить на порядок уровень защищенности двигателей и конструкции крыла от повреждений посторонними предметами (мелкая галька, песок, осколки покрытия ВПП и асфальта), пылевым, снежным, ледовым и водяными потоками при рулении, взлете и посадке. Следовательно, значительно расширяется сеть аэродромов, где самолет может базироваться. На Ан-148 аварийные люки располагаются на меньшей, чем у низкопланов, высоте, что позволяет значительно снизить время покидания самолета, а значит, увеличить вероятность спасения людей в аварийной ситуации. Он также удобен с точки зрения технического обслуживания. Для его выполнения требуется меньше специальных средств по сравнению с низкопланами. Убедительным доказательством преимуществ высокоплана является многолетняя эксплуатация самолетов семейств Ан-72 и Ан-74 в тяжелых условиях вечной мерзлоты в Арктике и Антарктике и в жарком климате Африки. В течение более 25 лет не было ни одного случая повреждения их двигателей или крыла в результате попадания посторонних частиц.



Пассажирам Ан-148 обеспечен высокий уровень комфорта.

Важной особенностью нового семейства самолетов является то, что оно разрабатывалось при непосредственном участии потенциальных заказчиков. Авиакомпании Украины и России оказали значительное влияние на выбор основных проектных параметров лайнера, его характеристик. Именно вследствие тщательного изучения пожеланий заказчиков возникла необходимость создания не одного самолета, а целого семейства. Его диапазон по пассажироместности и дальности превосходит конкурентов и обеспечивает более широкую рыночную и эксплуатационную нишу. В настоящее время разработано семь вариантов Ан-148: пять вариантов Ан-148-100, предназначенных для перевозки от 10 до 80 пассажиров на дальность 2000-8700 км, и два варианта Ан-148-200 (с удлиненным фюзеляжем) – для перевозки 80-100 пассажиров на дальность 2000-4500 км. Каждый самолет семейства максимально соответствует индивидуальным требованиям заказчиков и будет сертифицирован. Широкая унификация агрегатов планера, применение единой силовой установки и БРЭО, а также модульный состав самолетного и пассажирского оборудования обеспечивают высокую рентабельность при производстве и эксплуатации самолетов семейства Ан-148.

Активное участие летчиков авиакомпаний и летчиков-испытателей АНТК им. О.К.Антонова в создании Ан-148 позволило наилучшим образом подготовить кабину экипажа нового самолета. Просторная, комфортная, с большим углом обзора, кабина оснащена современными системами и оборудованием, необходимыми для управления полетом на любых воздушных трассах мира, в том числе на маршрутах с высокой интенсивностью полетов. Двигатели Д-436 имеют систему автоматического управления и контроля, позволяющую оптимизи-



В полете к услугам пассажиров - система развлечений.

ровать их работу на всех участках пути, повысить надежность, сократить расход топлива и стоимость обслуживания. По просьбе авиакомпаний рассматривается также возможность оборудования Ан-148 американскими двигателями компании General Electric CF34-10.

Высокий уровень комфорта обеспечен и в пассажирском салоне. Достигнут он большим объемом салона, багажно-грузовых помещений и багажных полок, рациональной компоновкой и составом сервисных помещений, низким уровнем шума. Современный дизайн интерьера, удобные кресла, идеальные климатические условия - вот что предстоит оценить пассажирам Ан-148.

При этом самолеты Ан-148 выгодны и с экономической точки зрения. Цена самолете-

тов этого семейства на 20-30% ниже стоимости западных аналогов. Прямые эксплуатационные расходы в условиях эксплуатации авиакомпаниями России для Ан-148 на 10-15% ниже, чем для западных конкурентов. Безубыточная загрузка при налете 2700 ч/год на международных авиалиниях меньше, чем, например, у ERJ, на 10 пассажиров (35 против 45 пассажиров или 44% против 60%), а на внутренних авиамаршрутах СНГ и РФ - примерно на 20 пассажиров (53 против 75 или 66% против 100%).

Вскоре первый, а за ним и второй Ан-148 поднимутся в небо. Они пройдут полный комплекс сертификационных испытаний на соответствие авиационным нормам AP-25, JAR-25, главы IV требований ICAO по шуму на местности и эмиссии авиационных двигателей. В конце 2005 г. самолет поступит в эксплуатацию. 11 авиакомпаний России и Украины уже высказали намерение приобрести в общей сложности более 100 самолетов Ан-148.

Подписаны соответствующие протоколы о намерениях, в том числе с авиакомпаниями «Красноярские авиалинии» (12 самолетов) и «Аэросвит» (10 самолетов). Планируется, что большая часть опционов будет конвертирована в твердые заказы уже этой осенью.

При активном участии российского ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» разрабатывается система приобретения самолетов Ан-148 на условиях лизинга. Генеральный директор этой компании А.И.Рубцов так характеризует Ан-148: «Это - самолет нового поколения, который сделан по самым современным технологиям. Он является самым эффективным и дешевым самолетом. Это то, что нужно рынку, а также промышленности России и Украины. Вместе мы сможем продавать этот самолет в наших странах и продвигать его на мировой рынок. Ан-148 – это самолет XXI века».

АКО



На Ан-148 предусмотрена компоновка салона как одноклассная, так и двухклассная.