

# КТО НА НОВЕНЬКОГО?

## АНТК «АНТОНОВ» И ОАК ПРЕЗЕНТОВАЛИ НОВЫЙ АН-158

Дожливый апрель стал месяцем рождения нового самолета из семейства Ан. Он стоял в ангаре, красивый и мощный, сверкающий в свете вспышек фотокамер и окруженный вниманием высокопоставленных представителей российского и украинского авиапромов, а также журналистской братии обеих стран. Не смотря на то, что обещанная выкатка для сравнения с Ан-148 так и не состоялась, мероприятие можно назвать удавшимся. Чуть позже, 28 апреля, Ан-158 совершил свой первый полет.



### Дела государственные

21 апреля состоялась встреча президентов России и Украины Дмитрия Медведева и Виктора Януковича. Помимо достижения стратегически важных договоренностей о газовых скидках и продлении пребывания черноморского флота в Севастополе, в ходе встречи рассматривался важный проект соглашения об интеграции ГП «Антонов» в «Объединенную авиастроительную корпорацию». Документ подразумевал передачу российской стороне контрольного пакета акций украинского авиастроителя в обмен на акции ОАК. При этом стороны договорились, что решения, необходимые для интеграции, должны быть приняты не позднее 1 августа 2010 года. Учитывая тесные кооперационные связи российского и украинского авиапромов, решение логичное. Теперь главное — грамотно реализовать судьбоносную идею...

### Новый Ан

Одним из результатов совместной работы отечественных и украинских авиастроителей стало создание экспериментального образца новой модели семейства региональных самолетов Ан.

20 апреля 2010 года АНТК «Антонов» представил на суд авиационного сообщества Ан-158 (Ан-148-200). Он превосходит своего предшественника

Ан-148-100 по пассажироместимости, которая увеличена за счет удлинения на 1,7 метра фюзеляжа, а также, по словам генерального конструктора предприятия Дмитрия Кивы, благодаря перекомпоновке кабины самолета. В результате количество мест увеличилось с 75 до 99. Дальность перелета составила 2500–3100 км. Стали более просторными и удобными багажно-грузовые и бытовые отсеки. Способность Ан-158 брать на борт больше людей положительно сказалось на экономичности лайнера.

Вместе с тем, самолетные системы Ан-158, его планер, кабина экипажа, силовая установка, а также технология производства, система обслуживания и ремонта, эксплуатационная документация и система подготовки экипажа унифицированы с Ан-148.

Новый Ан расходует топлива в среднем на 15% меньше, нежели его предшественник, что дает возможность эксплуатанту значительно экономить на горючем. Усовершенствовано бортовое оборудование — установлено четыре новых электронных системы, в том числе



**Генеральный конструктор АНТК «Антонов» Дмитрий Кива и заместитель министра транспорта и связи, глава авиационной администрации Украины Анатолий Колесников**

локатор для обеспечения безопасности полетов. «Этот самолет, так же как 148-ой, может летать в условиях отсутствия видимости, — разъясняет Дмитрий Кива. — Мы фактически получили сертификат по третьей А-категории, что дает возможность взлетать и садиться

в автоматическом режиме, если конечно аэродром оборудован соответствующим образом».

Кроме того, новизна Ан-158 заключается в измененной хвостовой части фюзеляжа и его геометрии, подсечке, а также в появлении концевых аэродинамических поверхностей на крыле. По словам Дмитрия Кивы, в зависимости от комплектации, цена одного такого самолета составит около \$25–30 млн.

## Кооперация

Благодаря кооперации более 200 предприятий из 15 стран мира при

**Новый Ан расходует топлива в среднем на 15% меньше, нежели его предшественник, что дает возможность эксплуатанту значительно экономить на горючем**



# Авиастроение



**Главный инженер воздушных сил Минобороны Украины Владимир Самулеев и генеральный директор и генеральный конструктор ГП «Ивченко Прогресс» Игорь Кравченко новым самолетом довольны**



**Главный инженер воздушных сил Минобороны Украины Владимир Самулеев и генеральный директор ОАО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев делятся впечатлениями с представителями прессы**

создании нового самолета, Ан-158 воплотил в себе множество передовых авиационных технологий. При этом Дмитрий Кива называет основным и стратегическим партнером по созданию 158-го России — порядка 70% комплектующих для Ан-148 и Ан-158 производятся российскими предприятиями. Салон лайнера укомплектован креслами французской компании «ЖИВЭН»,

но возможна установка кресел и российского производства — компания-заказчик имеет право выбирать.

## Все для блага эксплуатанта

Ан 158 — это не просто улучшение предыдущей модели, а фактически ее дополнение. Выбор между 148-ой и 158-ой моделью диктуется плотностью пассажиропотока. Где спрос на услуги авиаперевозчика не слишком высок, уместно сделать ставку на Ан-148, у которого мест меньше. Если же количество желающих совершить перелет велико, приобретение Ан-158 станет экономически более выгодным решением.

У Ан-148 и Ан-158 очень высокая степень совместимости — схожие кабина, многие агрегатные системы. Так что, при наличии в арсенале эксплуатанта Ан-148, затраты на обучение пилотов Ан-158, поддержание парка новых машин, введение их в эксплуатацию, невысоки.

При этом, по словам Дмитрия Кивы, разрабатываются также — VIP-варианты самолетов семейства

Ан-148/158, которые, в зависимости от пожеланий заказчика, смогут перевозить от 8 до 41 пассажира.

## Закажи его, закажи...

В настоящее время приобрести Ан-158 уже выразили ряд авиакомпаний России, Украины, а также стран Азии, Африки и Латинской Америки. Такое решение, по большей части инициировано положительным опытом запуска в эксплуатацию Ан-148. Один только украинский авиаперевозчик «Аэро-Свит» на этом самолете перевез на регулярных маршрутах с июня прошлого года более 34000 пассажиров. Три Ан-148, собранные в Воронеже, сегодня эксплуатируются ГТК «Россия».

Основные поставки Ан-148 как за рубеж, так и отечественным эксплуатантам, осуществляет сегодня «Ильюшин Финанс Ко.», которой на сегодняшний день располагает заказом более, чем на 100 самолетов. Решено, что продавать, а также заниматься маркетинговой поддержкой Ан-158 в России будет она же. Желание



**Генеральный конструктор АНТК «Антонов» Дмитрий Кива, генеральный директор «Ильюшин Финанс Ко.» Александр Рубцов и генеральный директор авиакомпании «Атлант-Союз» Евгений Бачурин обсуждают конструкцию Ан-158**



приобрести Ан-158 у данной компании выразили 20 иностранных и отечественных заказчиков (суммарно, включая и предварительные и твердые соглашения). К 158-ой модели сегодня проявляют интерес Минобороны, МЧС, а также ряд других ведомств и государственных структур России.

Как сообщил генеральный конструктор ГП «Антонов», есть ряд авиакомпаний и в Украине, желающих купить 158-ую модель. «Но здесь важно, чтобы

была их поддержка лизинговой схемой, — подчеркнул г-н Кива. — Компаний, которые сегодня могут самостоятельно приобрести самолеты, заплатив полную стоимость, у нас в Украине, к сожалению, не очень много. Поэтому лизинговые схемы — это очень важно. Также как и в России у нас должна быть активная государственная поддержка авиакомпаний-эксплуатантов. В частности, лизинговые договоры сегодня заключаются через компанию «Лизинг-

техтранс», которая работает при Министерстве транспорта Украины».

## Производственные перспективы

В текущем году новому Ану предстоит сертификация. «Сертификат будет новый, но многие работы, которые были выполнены по Ан-148, зачтутся, — уточнил Дмитрий Кива. — Мы планируем до конца текущего года закончить все испытания и получить сертификат, согласно современным требованиям

**Дмитрий Кива называет основным и стратегическим партнером по созданию 158-го **Россию** — порядка **70%** комплектующих для **Ан-148** и **Ан-158** производятся российскими предприятиями**



# Авиастроение

и в полном соответствии с современными нормами летной годности».

Сегодня, вне зависимости от процесса сертификации, разворачивается производство Ан-158. «Антонов» и ОАК уже согласовали программу кооперации и сроки поставки первых самолетов, а также — подход к формированию ценовой политики.

По словам Дмитрия Кивы, производить Ан-158 планируется в Киеве, однако в будущем не исключена организация выпуска нового самолета и в России.

## И так возможно, и вот так...

Забывая о потребительской привлекательности новинки, на ГП «Антонов» приступили к проработке на базе Ан-158 (как было и с его предшественником Ан-148) различных версий самолета. Конструкторские решения, положенные в основу 158-ой модели позволяют создавать грузовые варианты, в том числе с боковым люком, а также с задним грузолюком для десантирования. Возможны версии

патрульных и прочих машин самолетов специального назначения для выполнения задач гражданской и военной авиации. «Кроме того, у нас в работе есть бизнес-вариант этого самолета, способный выполнять перелеты на расстояние до 7000 километров, — дополняет Дмитрий Кива. — Эту версию Ан-158 мы создаем совместно с нашим партнером из России». 🚀

**Александр Гудко**

## Ан-158

Ан-158 — региональный реактивный самолет нового поколения, предназначенный для перевозки до 99 пассажиров, созданный на базе Ан-148. Ан-158 сможет эксплуатироваться:

- днем и ночью в любое время года в простых и сложных метеоусловиях;
- в диапазоне географических широт 70 северной и 55 южной;
- в условиях естественного обледенения при температуре наружного воздуха до  $-30^{\circ}\text{C}$ ;
- при температурах наружного воздуха у земли от  $-55^{\circ}\text{C}$  до  $+45^{\circ}\text{C}$ ;
- на аэродромах, расположенных на высотах от -300 до 3000 м над уровнем моря;
- на международных трассах в системе B-RNA V и P-RNA V с точностью RNP1 ;
- по схемам SID, STAR, Approach;
- выполнять посадку по категории IIIA ИКАО и др.

### Самолеты семейства имеют высокую степень унификации, в том числе единые:

- шасси и основные самолетные системы;
- силовую установку — Д436-148;
- комплекс бортового радиоэлектронного оборудования с возможностью наращивания функций;
- кабину экипажа и систему управления;
- систему технического обслуживания и ремонта;
- систему технической документации;
- систему подготовки и обучения экипажей;
- пассажирские модули кабины.

### В числе основных отличий Ан-158 от Ан-148:

- увеличенное количество пассажирских мест;
- удлиненная на 2,5 м пассажирская кабина;
- увеличенный объем багажных полок в пассажирской кабине;
- усовершенствованная конструкция крыла;
- уменьшенный на 9% расход топлива;
- уменьшенные на 12% прямые эксплуатационные расходы.