А. Ю. Совенко. АН. *Енциклопедія Сучасної України* (2001)
ISBN 966-02-2074-X

А. Ю. Совенко

# АН

**«АН»** – серія літаків, створених під керівництвом О. К. Антонова (1946–84) та його послідовників у Дослідному конструкторському бюро (нині АНТК ім. О. К. Антонова). На сьогодні створено 20 типів літаків серії «Ан» і понад 100 їх модифікацій. Літаки вирізняються надійністю та економічністю конструкцій, універсальністю у використанні, можливістю експлуатації на ґрунтових аеродромах і простотою обслуговування. Нині збудовано понад 22 тис. літаків серії «Ан», із них понад 1,5 тис. експортовано у понад 50 країн світу. На літаках «Ан» встановлено 350 рекордів. Досягнення Ан-2, Ан-22, Ан-124, Ан-225 занесено до Книги рекордів Ґіннесса.

## Літак Ан-2

Ан-2 – багатоцільовий літак, що започаткував велике сімейство машин цього типу. Перший політ відбувся 31 серпня 1947. Випробування Ан-2 на полях Київської обл. справило велике враження на працівників сільського господарства, і за клопотанням М. Хрущова від 1949 розпочато його серійне виробництво на Київському авіаційному заводі (нині «Авіант»). На Ан-2 встановлено поршневий двигун АШ-62ІР потуж. 735 кВт (1000 к. с.); крейсер. швидк. – 180 км/год., кількість пасажирів – 12, дальність польоту за макс. навантаження (1,5 т) – 420 км. 1956 на ВДНГ у Москві отримав золоту медаль і диплом 1-го ступеня. Всього на заводах СРСР, Польщі, Китаю виготовлено понад 15 тис. літаків Ан-2 у 18-ти модифікаціях (на колесах, лижах, поплавках) – транспортних, пасажирських, с.-г., для гасіння лісових пожеж тощо. У Китаї його виробництво триває і нині. Ан-2 обслуговував понад 2300 авіаліній і мав славу надійного літака у всіх країнах, де був у експлуатації; набув 40 «професій»; експортувався до 28-ми країн світу. Нині понад 6000 літаків Ан-2 успішно експлуатуються у різноманітних геогр. р-нах світу, зокрема у важкодоступ. місцях. Ан-2 сертифіковано у Франції, Бразилії, Польщі та Китаї. Його особливістю є простота, висока надійність і можливість експлуатації з ґрунт. майданчиків довж. 500 м.

## Літак Ан-8

Ан-8 – транспортний літак з турбогвинтовими двигунами, побудований за новою схемою, з широким фюзеляжем, верхнім розташуванням крила і великим вантажним люком, що дало

змогу вирішити завдання повітряного десантування великогабаритної техніки. Макс. вантаж – 11 т, крейсер. швидкість – 520 км/год., вис. польоту – 8 км, макс. дальність – 3500 км. Дослід. зразок Ан-8 виготовлено 1956 на Київському авіаційному заводі. 1958 розпочато серійне виробництво на авіаційному заводі в Ташкенті, де для надання допомоги та консультацій щодо будівництва літака Київ. ДКБ мало представництво. До 1961 було збудовано 151 літак Ан-8. За великі розміри фюзеляжу Ан-8 називають «китом, що літає».

### Літак Ан-10А

Ан-10А – швидкісний пасажирський літак з чотирма турбогвинтовими двигунами АІ-20 потужністю 4000 к. с. кожний. Створений 1957. Використовувався для пасажирських перевезень на магістральних лініях, транспорт. вантаж. перевезень на наукові станції Північного полюса, експлуатувався також на коротких міжобласних трасах. Ан-10А піднімав у повітря до 15 т комерц. вантажу, зокрема 100 пасажирів з багажем і бл. 5 т різноманіт. вантажу; на замовлення міг бути переобладнаний для перевезення до 130-ти пасажирів. За комфортом не мав собі рівних у світі. Екіпаж – 5 осіб, рейсова швидк. – 630–680 км/год. Особливо економічний на авіалініях протяжністю 800–2500 км, міг здійснювати посадку на ґрунт. та засніжених аеродромах. У 1957–70 літаки Ан-10А перевезли 40 млн пасажирів та понад 1 млн т пошти і вантажів. 1958 на Всесвіт. виставці в Брюсселі Ан-10А удостоєний Диплома і Великої золотої медалі. Швидкісні рекордні перельоти на серійних літаках Ан-10А дозволили отримати у 1960 підвищені швидкості літака: у травні з комерц. вантажем до 15 т отримано середню швидк. 723 км/год. на маршруті Москва – Мелітополь – Москва протяжністю 2000 км; у червні – 760 км/год. на маршруті Київ – Харків – Київ (900 км); у липні – 720 км/год. на маршруті Київ – Ташкент – Київ (3600 км).

### Літак Ан-12

Ан-12 – транспортно-десантний літак, ідентичний за схемою, розташуванням крила та силовою установкою літакові Ан-10А. Тривалий час був основним літаком повітряно-десантних військ СРСР. Створений 1957. Призначений для перевезення великогабарит. вантажів і різноманіт. інженерної, буд. і с.-г. техніки із супроводжув. персоналом (до 14 осіб). Може злітати з ґрунт. аеродромів, використовуватись для обслуговування наук. і рятув. експедицій, а при неможливості зробити посадку в пункті призначення – скидати у повітрі вантаж і техніку на вантаж. парашутах. Має високі злітно-посадкові властивості. Макс. комерц. навантаження – 20 т, крейсер. швидк. – 550–600 км/год., дальність польоту з вантажем 10 т – 3400 км. У 1957–72 на заводах у Іркутську, Воронежі і Ташкенті збудовано 1162 літаки. Ан-12 мав понад 20 модифікацій, експортувався до 14-ти країн світу.

### Літак Ан-14

Ан-14 («Бджілка») – багатоцільовий літак короткого зльоту і посадки. Створений 1958. Для нього характерні невимогливість до поверхні ґрунт. аеродромів і простота пілотування. Використовувався в штаб., зв'язк. та ін. варіантах. Макс. комерц. навантаження – 720 кг, крейсер. швидк. – 180–220 км/год., макс. дальність – 950 км, довж. розгону – 120–140 м. Серійно виготовлявся у 1960-х рр. на авіаційному заводі в м. Арсеньєв (РФ).

## Літак Ан-24

Ан-24 – пасажирський літак із газотурбінними двигунами, що замінив на авіалініях середньої довжини застарілі поршневі літаки Лі-2, Іл-14. Особливості конструкції літака: фюзеляж із панелей клеєзварювального з'єднання, центроплан із монолітних пресованих панелей і лонжеронів тощо. Це забезпечило високу вагову ефективність і можливість експлуатації з ґрунт. аеродромів. Перевозить 48–52 пасажири; екіпаж – 2–5 осіб. Має 2 турбогвинт. двигуни АІ-24 (потуж. 1880 кВт кожний) і реакт. РУ 19–300 (тяга – 900 кгс). Крейсер. швидк. – 450 км/год., дальність польоту з 48-ма пасажирами – 760 км. Перший випробувальний політ відбувся 20 жовтня 1959. У 1959–78 на Київському авіаційному заводі виготовлено 1028 літаків, з них 218 експортовано до 23-х країн світу. Всього виготовлено 1335 літаків Ан-24. На літаку встановлено 71 світ. рекорд. У нар. госп-ві є кілька модифікацій Ан-24: Ан-24В, Ан-24РВ, Ан-24Т та Ан-24РТ. Ан-24В признач. для пасажир. і вантаж. перевезень на лініях малої і серед. протяжності. У СРСР від 1962 до травня 1969 літаки Ан-24В перевезли бл. 25 млн пасажирів і понад 350 тис. т вантажів і пошти. Пасажирський Ан-24РВ відрізняється від Ан-24В встановленням у правій мотогондолі додатк. розгінного реактив. двигуна з тягою 900 кгс, який виконує також функції агрегата автоном. запуску. Завдяки цьому Ан-24РВ може успішно експлуатуватися з макс. злітним навантаженням при температурі повітря до +30 °С чи на високогірних аеродромах вис. до 3000 м над р. м. Транспортний Ан-24Т, на відміну від Ан-24В, має вантаж. люк у хвост. частині фюзеляжу розмірами 1,4×2,8 м, над яким встановлено кран-балку вантажопідйомністю 1,5 т, а також транспортер вантажопідйомністю 4,5 т, умонтований у підлогу вантаж. кабіни, та ін. транспортне обладнання. Конструкція літака дозволяє скидати вантаж на парашутах. Ан-24РТ відрізняється від Ан-24Т встановленим реактив. двигуном такого ж типу, як на Ан-24РВ.

## Літак Ан-22 («Антей»)

Ан-22 («Антей») – широкофюзеляжний транспортно-вантажний літак, яких не знала тогочасна світова практика. Був визнаний світової досягненням авіаційної техніки. Перший виліт здійснив 25 лютого 1965, демонструвався на Міжнародній авіаційній виставці в Парижі (1965, 1967). Має 4 турбогвинт. двигуни конструкції М. Кузнецова потуж. 15 000 к. с. кожний, над стелею вантажної кабіни закріплено спец. рейки, по яких рухаються чотири електротельфери вантажопідйомністю 2,5 т кожний. Ан-22 може перевезти теплохід на підводних крилах типу «Ракета», пасажир. залізнич. вагон, 5 бульдозерів, доставити 60 т

вантажів на відстань понад 3000 км. Макс. дальність польоту – 9000 км, макс. швидк. – 640 км/год. Ан-22 пристосований до бетон. та ґрунт. аеродромів, а також має можливість скидати вантаж на парашутах у важкодоступні місця. Серійно виготовлявся на авіаційному заводі в Ташкенті; збудовано 64 літаки. На Ан-22 встановлено 14 світових рекордів, зокрема у 1967 – абсолютний світовий рекорд: вантаж масою 100,44 т піднято на вис. 7848 м.

### Літак Ан-30

Ан-30 – літак для аерофотознімання. Створений 1967 на базі Ан-24; відрізняється наявністю у носовій частині заскленої кабіни штурмана і 5-ти аерофотоапаратів для план. і перспектив. знімання. Максимальна дальність польоту – 2400 км. Має кращі властивості Ан-24, зокрема можливість базування на ґрунтових аеродромах. Виготовлявся у 1973–79 на Київському авіаційному заводі; всього виготовлено 123 літаки.

### Літак Ан-26

Ан-26 – транспортно-вантажний літак. Створений 1969 також на базі Ан-24; відрізняється наявністю у хвостовій частині фюзеляжу великого вантаж. люка, транспортера і таля у вантаж. кабіні. Признач. для перевезення вантажів, різноманіт. техніки і легкових автомобілів із супроводжув. персоналом. Обладнання літака дозволяє у повітрі скидати людей чи вантаж на парашутах. Дальність польоту з макс. навантаженням (5,5 т) – 760 км. Виготовлявся у 1969– 85 на Київському авіаційному заводі; всього виготовлено 1402 літаки. Ан-26 за надійністю, економічністю та великим ресурсом до 1990 лідирував у перевезенні вантажів.

### Літак Ан-28

Ан-28 – багатоцільовий пасажирський літак. Створений 1973. Призначений для перевезення пасажирів, вантажів і пошти на місц. повітр. лініях. Може використовуватися для аерофотознімання, геологорозвідки, парашут. десантування людей і вантажу тощо. Успішно експлуатується на коротких злітно-посадкових смугах у будь-яких клімат. умовах, на розмоклих ґрунт., піщаних і засніж. аеродромах. При необхідності колісне шасі замінюють лижним. За компонуванням Ан-28 подібний до Ан-14, має 2 турбогвинт. двигуни потуж. 706 кВт (960 к. с.) кожен. Макс. вантажопідйомність – 2 т, дальність польоту з резервом пального на 30 хв. і вантажем 1 т – 1100 км, крейсер. швидк. – 350 км/год., кількість пасажирів – 17 осіб. Серійне виробництво Ан-28 розпочато 1979 у Польщі; всього виготовлено 169 літаків.

### Літак Ан-32

Ан-32 – багатоцільовий транспортний літак. Створений 1976 шляхом модернізації Ан-26. Основне призначення – перевезення вантажів на лініях малої і середньої протяжності. Окрім того, може використовуватися для перевезення та парашут. десантування людей і

платформ із вантажем, а також у санітар. варіанті. Може експлуатуватися у різноманіт. клімат. умовах, зокрема в спеку (до + 45 °С) і на високогір. аеродромах (до 4500 м над р. м.). Має 2 турбогвинт. двигуни АІ-20М, потуж. двигуна – 3800 кВт, крейсер. швидк. – 500 км/год., екіпаж – 3 особи. Виготовляють Ан-32 на заводі «Авіант». У 1984 партію Ан-32 закупила Індія. Створено також його модифікації: Ан-32Б – для перевезення цивіл. вантажів; Ан-32П – для гасіння пожеж; Ан-32Б-200 (Ан-32В-200) – для використання у ВПС (перевезення і скидання вантажів, парашутистів тощо), відрізняється збільшеною макс. зліт. масою до 28,5 т і вантажопідйомністю до 7,5 т; кількість пасажирів – 43 солдати, або 38 десантників, чи 24 поранених. Ан-32П створ. 1993, макс. маса рідини для пожежогасіння – 8 т, кількість пожежників-десантників – 27–30 осіб, екіпаж – 3 особи. У жовтні 1993 два літаки Ан-32П використовувались на гасінні гірсько-лісової пожежі у передмісті Ялти (бл. 100 вильотів). У травні 1994 завершено дослідне випробування літака і у червні – вересні 1994 три літаки Ан-32П направлено на експлуатацію в Португалію (виконано 545 вильотів; по 10–12 на кожному літаку за день). Літак Ан-32П успішно продемонстрував свої якості пожежного на показових польотах у Малайзії та авіац. виставках на Філіппінах і в Австралії у березні 1995. При необхідності передбачено переобладнання літака в аеродром. умовах у стандартний транспорт. варіант для перевезення вантажів. Серійне виробництво Ан-32П освоєно на «Авіанті». На кін. 2000 виготовлено 361 літак Ан-32 та його модифікації, більшість з яких експлуатуються у понад 50-ти країнах світу. З метою вдосконалення тактично-тех. характеристик Ан-32 нині ведеться його модернізація: збільшення ресурсу двигуна і планера, вантажопідйомності і дальності польотів; застосування сучасної авіоніки; зменшення складу екіпажу тощо.

### Літак Ан-72

Ан-72 – перший в СРСР транспортний літак короткого зльоту і посадки. Створений 1977. Серійне виробництво – на Харківському авіаційному заводі (нині *Харківське державне авіаційне виробниче підприємство*); всього збудовано 112 літаків. Особливості конструкції: великий об’єм титанових сплавів, композиційних матеріалів, що зменшило масу літака, 2 турбореактивні двигуни Д-36 (тяга двигуна 63,7 кН) встановлені над поверхнею крила, що унеможливлює попадання у двигун сторонніх предметів із землі, забезпечує збільшення підйомної сили при зльоті і посадці та знижує шум на місцевості і в кабіні. Екіпаж – 3 особи, дальність польоту при макс. десант. навантаженні (7,5 т) – 1000 км, крейсер. швидк. – 700 км/год. Признач. для експлуатації на аеродромах з обмеженою довжиною смуги. На його базі створ. патрульний літак Ан-72П, додатково обладнаний прицільно-навігац. і пілотаж. комплектом, стаціонар. фотообладнанням, радіозв’яз. обладнанням, озброєнням і телевізій. системою огляду місцевості. Літак забезпечує несення патрул. служби і виявлення порушників у прилеглій до узбережжя зоні вдень і вночі, за нормал. і склад. метеоумов; повітр. десантування 22-х парашутистів або перевезення 44-х солдатів з особистою зброєю і спорядженням чи 16-ти поранених на

ношах у супроводі медпрацівника; боєприпасів, матеріал. засобів і тех. обладнання заг. масою до 5 т. Екіпаж – 5 осіб, макс. крейсер. швидк. – 700 км/год., дальність польоту з макс. навантаженням (5 т) – 2800 км. Патрулювання здійснює на вис. 500–1000 м із швидк. 300–350 км/год.

### Літак Ан-3

Ан-3 – легкий багатоцільовий літак. Створений 1980 на базі Ан-2 шляхом модифікації планера і заміни поршневого двигуна на турбогвинт. ТВД-20 потуж. 1010 кВт (1375 к. с.). Переобладнання літаків Ан-2 на Ан-3 здійснено в АНТК ім. О. К. Антонова та ВО «Політ» (Омськ, РФ). Підвищення ефективності забезпечується шляхом збільшення комерц. навантаження у 1,5 рази, удосконалення льотно-тех. характеристик тощо. Порівняно з Ан-2, Ан-3 має на 60 % більшу продуктивність, а виконані роботи – на 30 % нижчу собівартість. Основні варіанти Ан-3 – транспортний і с.-г. Транспортний Ан-3Т перевозить 1,8 т вантажів чи 12 пасажирів; практична дальність із комерційним навантаженням 1,5 т – 550 км; макс. крейсер. швидк. 260 км/год. 31 серпня 2000 на Ан-3Т видано сертифікат льотної придатності. Ан-3СГ оснащено новим високопродукт. і екологічно досконалим навісним с.-г. обладнанням зі збільшеним об’ємом бака для хімікатів (2200 л); середня продуктивність – 114 га/год. На базі Ан-3 передбачається створення всіх варіантів, у яких нині використовується Ан-2.

### Літак Ан-124 («Руслан»)

Ан-124 («Руслан») – широкофюзеляжний важкий транспортний літак. Піднімає до 150 т вантажу, дальність польоту при навантаженні 120 т – 4800 км, розвиває швидкість 800–850 км/год., обладнаний чотирма турбореактивними двигунами Д-18Т (тяга двигуна 230 кН), здійснює перельоти на відстань 15 000 км на вис. 10– 12 км, екіпаж – 6 осіб. На літаку вперше у СРСР застосовано стрілоподібне крило із суперкритичним профілем, досягнуто високого рівня аеродинамічної досконалості. Перший літак Ан-124 виготовлено і передано на льотні випробування у листопаді 1982; відтоді почалось його серійне виробництво. Буд-во перших 2-х дослід. зразків літака здійснив Київський авіаційний завод; центроплан і крила для Ан-124 виготовляло Ташкентське авіаційне ВО. Загалом на Київському авіаційному заводі виготовлено 17 таких літаків. Від поч. 80-х рр. Ан-124 будує Ульяновський авіаційний виробничий комплекс АТ «Авіастар». До 2001 збудовано 53 літаки. На «Руслані» 1987 встановлено світовий рекорд із дальності польоту по замкненому колу: за 25 год. 30 хв. він пролетів 20 151 км. Того ж року здійснено рекорд. підйом вантажу (171 219 кг) на висоту 10 750 м. Від 1989 літаки Ан-124 виконують чартерні вантажні перевезення на міжнар. авіалініях. Виконано унікальні перевезення 90-тонних гідротурбін, 120-тонних кранів «Лібхер», фюзеляжу Ту-204, 150-тонних самоскидів «Юклід», морської яхти довж. понад 25 м, а транспортування електрогенератора фірми «Сіменс» вагою 135,2 т зареєстровано у Книзі рекордів Ґіннесса у розділі найважчого мановантажу, що

перевозився у повітрі. 1992 на базі Ан-124 створено Ан-124-100. АНТК ім. О. К. Антонова спільно з АТ «Авіастар» створив модифікацію літака Ан-124-100М, де встановлено досконаліше обладнання, що дозволило скоротити склад екіпажу до 4-х осіб. Нині в АНТК ім. О. К. Антонова розроблено модифікації військ.- транспорт. літаків Ан-124-200 з двигунами CF6-80 (Дженерал Електрик, США); Ан-124-210 з двигунами RB211-524H-T (Роллс-Ройс, Велика Британія); передбачено створення комерц. варіанта літака Ан-124-210.

### Літак Ан-74

Ан-74 – вантажний літак спеціального призначення. Створений 1983 на базі Ан-72 для забезпечення науково-дослідних робіт і транспортних перевезень у р-нах Крайньої Півночі, а також для вантажних перевезень на авіалініях середньої протяжності у всіх кліматичних зонах при температурах від –60° до +45 °С. Ан-74 перевозить до 7,5 т вантажів з крейсер. швидк. до 700 км/год. на вис. 10 100 м. На літаку встановлено два турбореактивні двоконтурні двигуни Д-36-2А зі злітною тягою 63,7 кН. Шасі з пневматиками низького тиску дозволяє експлуатувати літак на аеродромах зі штуч. покриттям та ґрунтових. Бортове обладнання забезпечує навантажування і розвантажування вантажів масою до 2,5 т. Від 1991 створ. низку удосконал. модифікацій літака: Ан-74-200, Ан-74Т-100, Ан-74Т-200А, Ан-74ТК-100, Ан-74ТК-200, Ан-74Д-200, Ан-74VIP. Осн. відмінністю Ан-74-200 від Ан-74 є використання двигунів досконалішої серії 3А, що дозволило збільшити макс. злітну масу від 34,8 до 36,5 т і дальність польоту з вантажем 7,5 т від 1650 км до 2300 км. На вантажних Ан-74Т-100, Ан-74Т-200А відсутнє робоче місце радиста, а довжина вантаж. кабіни збільшена до 10,5 м; вантажопідйомність – 10 т; екіпаж першого – 4 особи, другого – 2. На Ан-74Т-200А встановлено новий пілотажно-навігац. комплекс, що дозволяє здійснювати навігацію з більшою точністю. Ан-74Т-300 – модифікація літака Ан-74Т-200А – має двигун під крилом, що дозволяє економити витрату палива на 20 % та підвищити обсяг перевезень у 1,5 рази. Серійне виробництво цих модифікацій здійснює Харків. держ. авіац. вироб. підприємство. Вантажно-пасажир. конвертовані Ан-74ТК-100, Ан-74ТК-200 признач. для перевезень до 8,5–10 т вантажу чи 52 пасажирів, а також для змішаних вантажно-пасажир. перевезень. Переобладнання літаків із вантаж. у пасажирські чи навпаки може проводитись у ліній. аеропорту силами екіпажу менше ніж за 2 год. Це єдині у світі літаки такого класу. Дальність польоту з 52-ма пасажирами – 2800 км, з 10 т вантажу – 900 км. Серійне виробництво здійснюють Харків. держ. авіац. вироб. підприємство та ВО «Політ» (Омськ, РФ). Адміністративний літак Ан-74Д-200 признач. для перевезення 12-ти пасажирів у комфорт. умовах. Ан-74VIP – новий адм. літак, що має додатковий відсік для перевезення групи супроводу або великогабарит. вантажів (напр., автомобіля); в залежності від компонування може перевозити 10–16 пасажирів на відстань 4–5 тис. км.

### Літак Ан-71

Ан-71 – літак дальнього радіолокаційне виявлення (до 400 цілей одночасно). Створений 1985. Застосування Ан-71 дозволяє збільшити бойову ефективність винищувальної авіації у 2,5– 3 рази. Літак можна також використовувати для виконання цивільних завдань: ретрансляції інформації про стан атмосфери, керування повітряним рухом у неосвоєних регіонах, виявлення надводних та повітряних об'єктів, проведення пошукових операцій тощо. Екіпаж (з операторами) – 6 осіб, час патрулювання – 5 год., макс. швидкість – 650 км/год., радіус виявлення цілей – 370 км. Перший політ відбувся 12 червня 1985. Випробування проводилось за різноманітних умов на київських аеродромах, а також у Криму, Поволжі, Середній Азії та на Кавказі. Системи та комплекси Ан-71 не потребують застосування спец. засобів обслуговування та дозволяють протягом тривалого часу (до 30 діб) здійснювати експлуатацію машини у відриві від основної бази. У кін. 1990, у зв'язку з відсутністю фінансування, роботи за цією програмою припинено.

### Літак Ан-225 («Мрія»)

Ан-225 («Мрія») – широкофюзеляжний надважкий транспортний літак, якому немає аналогів у світі: максимальна злітна маса – 600 т, вантажопідйомність – 250 т; розмах крила – 88,4 м, довжина літака – 84 м, висота – 18,1 м. Із вантажем 200 т, розміщеним у фюзеляжі, долає відстань 4500 км зі швидкістю 700– 850 км/год., з вантажем 150 т – 7000 км. Призначений для перевезення великогабаритних вантажів усередині фюзеляжу і на зовнішній підвісці та може бути використаний як носій (1-го ступ.) різноманітних авіакосмічних систем. На зовнішній підвісці можна перевозити вантажі, габарити яких перевищують можливості перевезення іншими транспортними засобами, напр., ректифікаційні колони діаметром 7–10 м і довжиною до 70 м, космічні кораблі багаторазового використання тощо. Всередині вантажної кабіни (завдовжки 3 м, завширшки 6,4 м, заввишки 4,4 м) вміщується 16 десятитонних універсальних авіаційних контейнерів, бл. 80-ти легкових автомобілів тощо. Будівництво дослідної партії із 3-х літаків розпочато у жовтні 1985 за безпосередньої участі Київського авіаційного заводу, що виготовляв для нього носову і передню частину фюзеляжу, передній вантажний люк, двері пілотної кабіни, хвостовий центроплан та оперення, всі вузли та агрегати систем Ан-124, що застосовувались на Ан-225. Перший політ Ан-225 відбувся 1988. Нині проводять роботи з відновлення льотної придатності.

### Літак Ан-38

Ан-38 – легкий багатоцільовий літак. Створений 1994 як глибока модифікація серійного літака Ан-28. Зберігаючи найкращі його властивості, відрізняється збільшеною довжиною фюзеляжу, двигунами більшої потужності тощо. Ан-38 призначений для перевезення 27-ми пасажирів з макс. швидк. до 405 км/год. на відстань до 900 км, а також пошти і вантажів на місц. повітр. лініях. Макс. вантажопідйомність – 2,5 т. Літак може експлуатуватися у широкому діапазоні т-р від –50° до +45 °С на невеликих аеродромах, зокрема ґрунт., льод.,

засніжених. Ан-38-100 оснащений двома американськими турбогвинтовими двигунами потуж. 1100 кВт (1500 к. с.) кожний. Хвостовий люк і бортове обладнання дозволяють швидко переобладнати пасажир. варіант у вантажний в умовах експлуатації. Ан-38 можна виготовляти у сан., аерофотозйом., геологорозвід. та ін. варіантах. У квітні 1997 літак Ан-38-100 отримав сертифікат типу; серійне виробництво на Новосибір. авіац. ВО (РФ). Нині проходить сертифікац. випробування модифікація Ан-38-200 з турбогвинт. двигунами ТВД-20-03. На АНТК ім. О. К. Антонова розроблено також модифікацію Ан-38К зі збільшеною вантажопідйомністю до 3,2 т, призначений для перевезення вантажів у 4-х стандарт. контейнерах, на піддонах, а також розсипом.

### Літак Ан-70

Ан-70 – середній широкофюзеляжний транспортний літак короткого зльоту та посадки, що має унікальні транспортні можливості. Створений 1994. Призначений для транспортування різноманітних вантажів, зокрема й великогабаритних, масою 35–47 т на відстань 3000–5000 км при експлуатації з бетон. злітно-посадкових смуг довж. 1700 м; масою 20 т – на відстань 6200 км. У режимі короткого зльоту і посадки при використанні з ґрунт. смуг завдовжки 700 м Ан-70 перевозить 20 т вантажу на відстань 3000 км. Літак забезпечує повітр. і посадочне десантування бойової техніки, ін. вантажів та парашутистів.

Екіпаж – 5 осіб. Чотири гвинтовентиляторні двигуни Д-27 (потуж. 10 300 кВт) із співвісними вентиляторами забезпечують літаку крейсер. швидк. 700– 750 км/год. при 20–30 % економії палива порівняно з турбореактивними двигунами. Конструкція Ан-70 втілює в собі найновіші технології, зокрема вперше у світі розроблено і застосовано аеродинамічне компонування крила великого подовження з понадкритичними потовщеними профілями, з потуж. механізацією; створено ориг. і ефективні силові конструкції з композиційних матеріалів – вертикальне і горизонт. оперення, що дозволило зменшити масу агрегатів на 15– 20 %; застосовано на транспорт. літаку установку з гвинтовентилятор. двигунами, що забезпечило високі крейсер. швидкості при 30 % економії палива; створ. електрогідродистанційну систему керування літаком та інтегральний цифр. борт із мультиплексними каналами інформаційного обміну. Цифровий інтегрований комплекс бортового обладнання забезпечує екіпажеві комфортні умови роботи, цілодобову експлуатацію літака за будь-якої погоди на всіх широтах, автоматичний захід на посадку на аеродроми, обладнані системами інструментальної посадки. Бортові системи та агрегати літака, вантажне обладнання дають змогу здійснювати автономну експлуатацію на необладн. аеродромах. Високий технічний і експлуатац. потенціал Ан-70 дозволяє створити на його базі з невеликими затратами і за короткий термін кілька варіантів та модифікацій: літак дальнього виявлення і наведення, літаючий командний пункт, патрульний, пошук.-рятув. літак та літаки цивіл. застосування. Нині проводяться льотні та сертифікац. випробування літака Ан-70. Серійне виробництво Ан-70 заплановане на Київ. заводі «Авіант» та АТ «Авіакор-Авіаційний завод» (Самара, РФ).

## Літак Ан-140

Ан-140 – пасажирський літак, що замінив Ан-24. Має однакову з Ан-24 пасажиромісткість (52 особи), однак істотно перевищує його за рівнем комфорту і льотними характеристиками: дальністю (2340 км) – на 75 %, швидкістю (480–540 км/год.) – на 20 %; паливною ефективністю – майже вдвічі; потребує для експлуатації на 30 % меншу довжину злітно-посадкової смуги. Ан-140 можна використовувати й у вантажно-пасажир. варіанті (20 пасажирів та 3,65 т вантажу), експлуатувати із недостатньо обладн. аеродромів та ґрунт. злітно-посадкових смуг. Створений 1997. У 1997–99 пройшов сертифікаційне випробування у всіх кліматичних зонах при температурі повітря від –55° до +45 °С на аеродромах, розташованих на висоті до 1700 м над р. м. 11 жовтня 1999 піднявся в небо перший серійний літак Ан-140, виготовлений на Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві і придбаний авіакомпанією «Ікар» (Київ). Серійне виробництво налагоджено також у РФ (м. Самара) та Ірані (м. Ісфаган). Станом на поч. 2001 збудовано 4 літаки. Ан-140 оснащено двома турбогвинтовими двигунами потужністю 1838 кВт (2500 к. с.) кожний, які випускає ВАТ «Мотор-Січ» (Запоріжжя), і має крейсер. висоту польоту 7,2 км. Екіпаж – 2 особи. 25 квітня 2000 отримано сертифікат льотної придатності на Ан-140 і його модифікацію Ан-140-100. На базі Ан-140 передбачено створення цілої серії літаків типу Ан-24/26/30/32: вантаж., спец. призначення, а також варіанта з подовженим фюзеляжем на 68 пасажирів.

### Фотоілюстрації

**Бібліографічний опис:**

АН / А. Ю. Совенко// Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. – К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. – Режим доступу: https://esu.com.ua/article-44027

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України (докладніше).