

An-148 dla VIP-ów?

#Lotnictwo cywilne 18 kwietnia 2008

Rosyjska spółka leasingowa Ilyushin Finance Co, zamierza zainicjować stworzenie biznesowej wersji samolotu regionalnego An-148.

An-148 jest nowoczesnym samolotem. Piloci dysponują wyświetlaczami ciekłokrystalicz

An-148 to jedna z młodszych (został certyfikowany na przełomie 2006/2007) i cieszących się sporym zainteresowaniem konstrukcji zakładów Antonowa. Powstał z wykorzystaniem elementów samolotów transportowych An-70 i An-74. Dlatego ukraiński górnopłat, o mało wyrafinowanych liniach, nadaje się doskonale do operowania z polowych lotnisk. Wszystko po to, by móc przewozić pasażerów i towary między miastami byłego ZSRS, które nie zawsze dysponują doskonałymi lotniskami.

Do tej pory zakłady na Ukrainie i w Rosji zebrały ponad 150 zamówień na samoloty tego typu (w tym dwa kontrakty eksportowe, z Kazachstanu i Kuby). Najwięcej, bo aż 53 kupiła Ilyushin Finance Co, rosyjska spółka, zajmująca się wypożyczaniem samolotów liniom lotniczym.

Zamierza ona sfinansować przebudowanie w rosyjskich zakładach w Woroneżu standardowych An-148 na samoloty biznesowe o nazwie Antonov Business Jet. W normalnej konfiguracji maszyny zabierają 70-80 pasażerów. Wersja VIP-owska miałaby zabierać 10-30 osób. Dostawy pierwszych, przebudowanych samolotów miałyby rozpocząć się w ostatnim kwartale 2009.



An-148 jest nowoczesnym samolotem. Piloci dysponują wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, sterowanie odbywa się w systemie fly-by-wire, a ukraińskie silniki D-436-148 w czasie lotu zadowolają się 2,5 l paliwa/1 pasażera/100 km (1,5 t paliwa na 1h, czyli ok. 850 km). Rosjanie uważają, że ich Antonov Business Jet nie będzie ustępował Bombardierowi Global 5000 czy Challengeowi 850. Mylą się na pewno, jeżeli chodzi o wygląd, który na pewno zamknie dla niego zachodnie rynki. Choć z drugiej strony, wylądować tam, gdzie nie będą w stanie tego

uczynić samoloty konkurencji / Zdjęcie: Dymitrij Mottl

An-148 to jedna z młodszych (został certyfikowany na przełomie 2006/2007) i cieszących się sporym zainteresowaniem konstrukcji zakładów Antonowa. Powstał z wykorzystaniem elementów samolotów transportowych An-70 i An-74. Dlatego ukraiński górnopłat, o mało wyrafinowanych liniach, nadaje się doskonale do operowania z polowych lotnisk. Wszystko po to, by móc przewozić pasażerów i towary między miastami byłego ZSRS, które nie zawsze dysponują doskonałymi lotniskami.

Do tej pory zakłady na Ukrainie i w Rosji zebrały ponad 150 zamówień na samoloty tego typu (w tym dwa kontrakty eksportowe, z Kazachstanu i Kuby). Najwięcej, bo aż 53 kupiła Ilyushin Finance Co, rosyjska spółka, zajmująca się wypożyczaniem samolotów liniom lotniczym.

Zamierza ona sfinansować przebudowanie w rosyjskich zakładach w Woroneżu standardowych An-148 na samoloty biznesowe o nazwie Antonov Business Jet. W normalnej konfiguracji maszyny zabierają 70-80 pasażerów. Wersja VIP-owska miałyby zabierać 10-30 osób. Dostawy pierwszych, przebudowanych samolotów miałyby rozpocząć się w ostatnim kwartale 2009.