https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

ФИЛАТОВ Э.М.



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА и РОССИИ.



2021

Вернуться в каталог книг по воздушному транспорту
https://право.информ2000.рф/tta/tta.htm

СОДЕРЖАНИЕ:

Предисловие

I.Авиация Российской Империи.

II.АВИАЦИЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

1Самолёты Уточкина и Поликарпова. У – 2 и По – 2.

2.Самлёт Лисунова (ПС – 84) – Ли – 2.

3.Самолёты ОКБ АНТОНОВА

4.Самолёты ОКБ БЕРИЕВА.

5.Самолёты ОКБ ИЛЬЮШИНА.

6.Самолёты ОКБ СУХОГО.

7.Самолёты ОКБ ТУПОЛЕВА.

8.Самолёты ОКБ ЯКОВЛЕВА.

9.ОКБ АЛЕКСЕЕВА (Каспийский монстр).

III.Самолёты частного сектора.

1.Самолёты авиакомпании Фалькон.

2.Самолёты авиакомпании Эмбрайер.

3.Самолёты авикомпании Гольфстирм.

IV.АВИАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

1.На чём летают РОССИЯНЕ сегодня.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Предисловие.

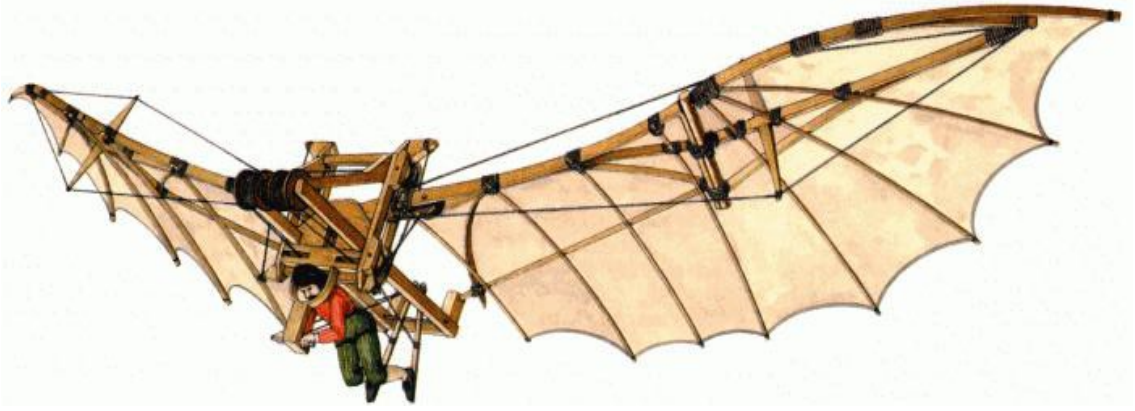
С момента развала Советского Союза прошло уже 30 лет. Всё это время, каналы ТВ, СМИ, Президент и власть, стараются умалить и вытравить из сознания россиян, достижения Советского Союза. Президент Путин В.В. заявляет, что Советский Союз, ничего, кроме калош для африканцев, не выпускал! Истина познаётся в сравнении! Мне стало обидно за мою Родину и державу, что их втаптывают в грязь и пытаются отправить на свалку истории. Завоевания наших дедов, отцов, братьев и сестёр и 27 миллионов жизней отданных за свободу, независимость и процветание нашего Отечества, стали ничего не значить. Только морально – психологические уроды, могут позволить себе такое. Попытаюсь это доказать на примере развития Гражданской Авиации: Российской Империи, Советского Союза и Российской Федерации. Предлагаю читателю совершить исторический экскурс, в прошлое, настоящее и будущее авиации. Истина познаётся в познании! На основании предложенного материала, читатель может сравнить авиацию прошедшего времени, современную и будущую.

От первого самолёта, до полёта в Комос.

Рассматривая развитие гражданской авиации, невозможно обойтись без её истории. А глядя на красивейшие обводы современных самолётов, первые самолёты, воспринимаются, как вымершие динозавры. И тем не менее, именно первые этажерки, позволили разработать теорию летательных аппаратов, открыть Законы аэродинамики, физические процессы воздухоплавания, освоить близ лежащее околоземное пространство.

Кто не знаком с легендой о двух жителях древней Греции, один из которых, Икар, жил мечтой воспарить к ласковому солнцу? И хотя родной отец, Дедал, просил и умолял не делать этого, тот его не послушал. Ласковое солнце на поверку оказалось вовсе не ласковым, а нестерпимо жарким. Но Икара это не остановило в его стремлении покорить небеса. Чем выше он поднимался, тем сильнее грело его небесное светило и в конце концов растопило воск, скрепляющий вместе птичьи перья, из которых Дедал сконструировал ему самодельные крылья. Лишившись оперения, Икар камнем полетел вниз с огромной высоты и разбился насмерть.

Первый самолет Всемирно известный художник, скульптор, а также изобретатель Леонардо да Винчи сконструировал некое подобие летательного аппарата, по форме напоминающее велосипед с большими крыльями, обтянутыми кожей, совершающими ритмичные взмахи. Это изобретение рассматривают как самый первый самолет в мире. По некоторым данным, ему удалось даже успешно его испытать, однако документально это нигде не зафиксировано и остается непроверенной информацией на уровне слухов или домыслов.



.

Авиация и самолётостроение послужили прародителями в ракетостроении, над которыми работали ряд учёных: Циолковский Э.К., Королёв С.П. и т.д. Освоение такетной техники, позволило Юрию Алексеевичу Гагарину, впервые в мире,

отправиться в Космос. Первый полёт в Космос имел продолжительность – 108 минут.

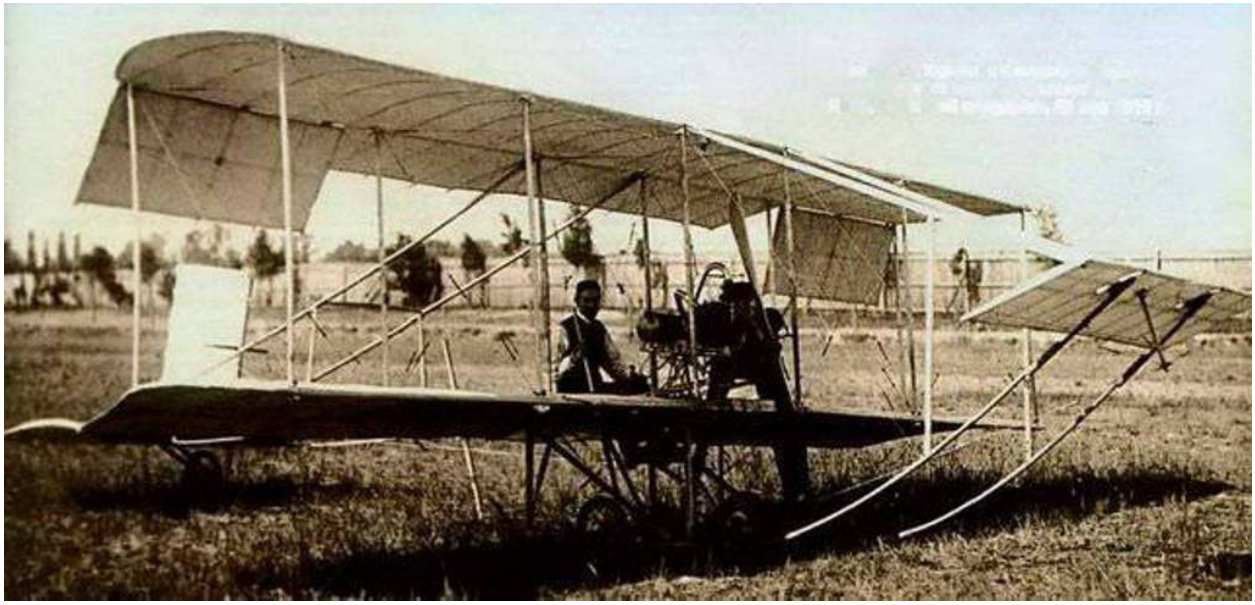
I.АВИАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ.

Александр Сергеевич Кудашев – пионер российского авиастроения.



Александр Сергеевич Кудашев.

История авиации насыщена яркими личностями. К их числу можно отнести и князя Александра Сергеевича Кудашева, который является пионером отечественного самолетостроения. Первый успех русской авиации 23 мая 1910 года связан именно с его именем. В этот день профессор Киевского политехнического института, князь Александр Кудашев пролетел несколько десятков метров на самолете собственной конструкции. Это был самолет-биплан «Кудашев-1».

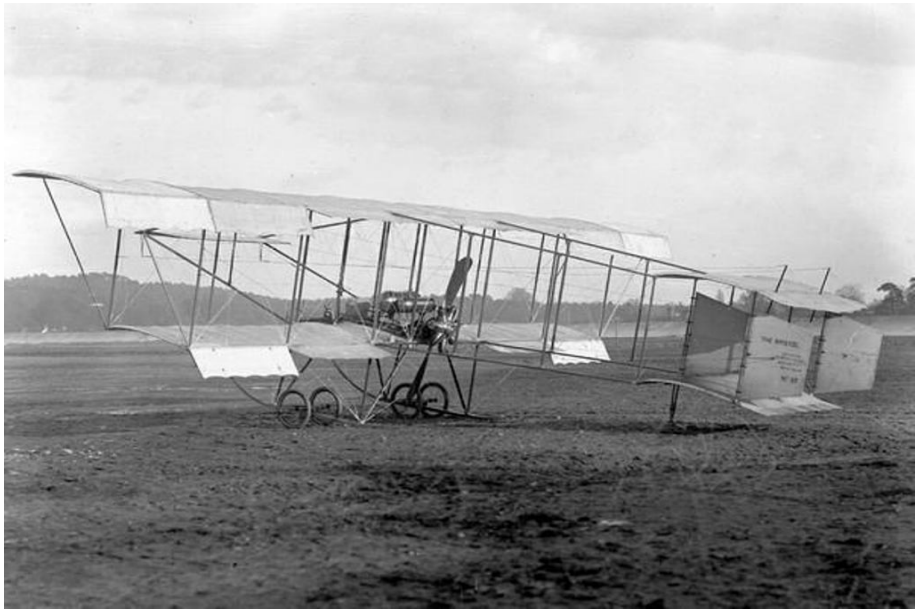


«

Кудашев-1» на Сырецком ипподроме

Во второй половине мая 1910 года Кудашев закончил работу над своим детищем. «Кудашев-1» представлял собой форменный биплан с тянущим винтом, его вес составлял 320 кг. Биплан оснащался двигателем «Анзани» мощностью 35 л.с. Самолет обладал передним рулем высоты, рулем управления и хвостовым оперением-стабилизатором. Площадь несущих поверхностей составляла 32 кв. метра, каркас самолета был сделан из деревянных реек, которые были обтянуты прорезиненным полотном. 23 мая 1910 года Александр Кудашев совершил первый полет на самолете собственной конструкции.
Хотя данный полет был недолгим и продолжался всего несколько десятков метров именно он был первым в России полетом на самолете собственной конструкции. современные исследователи считают датой рождения российской авиации именно 23 мая 1910 года (5 июня по новому стилю).

Организованный в Петербурге осенью 1909 года завод Первого Российского товарищества воздухоплавания (С.С.Щетинина) начал свою деятельность с постройки самолетов под названием «Россия».
Они были выпущены в феврале 1910 года. Руководил их постройкой инженер Николай Васильевич Ребиков.
«Россия-А» по своей схеме напоминала французский самолет «Фарман-III», но в гораздо лучшем конструктивном исполнении и с рядом существенных отличий. Обтяжка крыльев и оперения была сделана двусторонней, благодаря чему профиль был выдержан в полной мере. Выполнен был самолет очень чисто, без перетяжеления. Однако первый экземпляр самолета с двигателем «Renault» в 40 л.с. не мог взлететь и тогда был установлен более мощный двигатель — «Gnome» в 50 л.с.
В 1910 году на самолете «Россия-А» был установлен первый русский рекорд продолжительности полета — 15 минут. Все полеты были удачными. На одном из самолетов «Россия-А» было переделано хвостовое оперение (по типу Farman F.III), оно было выполнено в более совершенной схеме — рули высоты и направления были сделаны раздельными, а не в виде, обычной для Фармана тех лет, коробки.



Самолет: «Россия-А»
Год выпуска: 1910
Двигатель, марка: «Gnome»
-мощность, л.с.: 50
Длина самолета, м: 12
Размах крыла, м: 10,5/7,0
Площадь крыла, м2: 38
Масса пустого, кг: 440
Масса топлива+ масла, кг: 30
Масса полной нагрузки, кг: 180
Полетная масса, кг: 620
Удельная нагрузка на крыло, кг/м2: 16,3
Удельная нагрузка на мощность, кг/лс: 12,4
Скорость максимальная у земли: 70

Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский.

Национальным достоянием, несомненно, были самолеты И.И.Сикорского «Русский витязь»(1913 г.) и «Илья Муромец» (1914 г.). 13 мая 1913 г. — начало летных испытаний первого в мире тяжелого многомоторного самолета-биплана «Русский витязь» — установлен мировой рекорд продолжительности полета. Самолет с пятнадцатью пассажирами пробыл в воздухе 30 мин. 17 июня 1914 г. на самолете «Илья Муромец» с десятью пассажирами совершен рекордный полет продолжительностью 1 час 27 минут на высоте 2000 м».Это послужило началом пассажирских перевозок.



В 1914 году на этом самолете был осуществлен перелет Петербург— Киев и обратно. Во время Первой мировой войны самолеты «Илья Муромец» имели оборонительное стрелковое вооружение и принимали участие в боевых действиях: летали на бомбометание (в том числе группами), осуществляли фотографирование (в том числе контроль бомбометания), проводили ночные вылеты. Воодушевленный Сикорский построил еще больший летательный аппарат, получивший название «Илья Муромец». Самолет имел открытый мостик над фюзеляжем, где отважные пассажиры могли стоять и наслаждаться пейзажем внизу. «Илья Муромец» был преобразован в бомбардировщик, ставший основой российского воздушного наступления против немцев. В общей сложности самолеты участвовали более чем в 400 вылетах, и только один был поврежден зенитным огнем. Летом 1918 года Сикорский Игорь Иванович, семья которого осталась в России, бросив все личные вещи, уехал в Париж, где начал проектировать большой бомбардировщик для воздушной службы армии Соединенных Штатов.



В 1939 году Сикорский, наконец, осуществил цель всей своей жизни, разработав первый реальный вертолет. В 1941 году Сикорский Игорь Иванович поставил первый рекорд продолжительности полета – 1 час 5 минут и 14 секунд. Через два дня оборудованный поплавками аппарат уже мог стартовать как на суше, так и на воде. Сикорский Игорь Иванович, изобретения которого оставили заметный след в истории авиации, умер 26 октября 1972 года.

Яков Модестович Гаккель (1874 – 1945).





Общий вид биплана, сконструированного инженером Я.М. Гаккелем

Машина имела двигатель «Anzani» мощности 35 лошадиных сил.
Для управления креном конструктор применил перекашивание крыла.
Из-за неустойчивости работы двигателя продолжительность полета оказалась невелика. Он не смог пролететь 109 сажень по прямой, чтобы завоевать приз Всероссийского аэроклуба, машина пострадала при посадке.



Общий вид биплана, сконструированного инженером Я.М. Гаккелем;
размах крыльев биплана (с крылышками) - 11,5 м,
длина - 8,9 м,
расстояние между поверхностями - 1,75 м,
вес – 560 кв.м,
мотор «Аргус» - 80-100 лошадиных сил.

И. И. Сикорский с 1912 г. работал главным конструктором в авиационном отделении Русско-Балтийского вагонного завода в Петербурге. Там по его проекту и был построен биплан « Русский витязь ». Размах верхнего крыла достигал 27 метров. В 1913 г. этот гигант успешно прошёл все испытания. На нем был совершён полёт продолжительностью 1 ч 54 мин с семью пассажирами на борту, что стало новым мировым достижением.

II.АВИАЦИЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Первый советский самолет был собран в 1917 году. До сих пор не выяснили, какой именно аппарат взлетел первым - конструкция П-IV имени Прохоровщикова или М-17, известная также как «летающая лодка». Первая из них была оборудована двигателем внутреннего сгорания в 50 или 80 л. с., на второй устанавливали двигатели «Испано-Сюиза» в 150 л. с. или «Клеже» в 130 л. с. Первая советская пассажирская лётная машина К-1 («Калинин-1») поднялась в воздух в июле 1925 года.

Одной из первых советских крылатых машин отечественного производства стал одномоторный двухместный биплан У-1, построенный в 1922 г. по типу трофейного английского «Авро-504». У-1 долгое время был основным учебным самолетом. Выдающимся образцом легкомоторных самолетов 20-х годов был биплан У-2, построенный в 1927 г. под руководством Н.Н. Поликарпова для замены учебного У-1. На самолете стоял первый советский серийный авиамотор М-11 мощностью 100 л.с. У-2 отличался предельно простой и технологичной конструкцией. Каркас был сделан из сосновых реек, расчаленных проволокой и обтянутых полотном. Этому самолету судьба уготовила долгую жизнь в авиации. Машина оказалась надежной, неприхотливой, простой и послушной в управлении. Самолет прощал грубые ошибки в пилотировании, не входил в штопор, а при принудительном вводе сам выходил из него, когда летчик отпускал ручку управления. Скорость снижения с выключенным мотором составляла 1 – 2 м/с, что меньше, чем при спуске человека с парашютом. Этот 2-местный самолет нашел широкое применение как учебный, санитарный, сельскохозяйственный, транспортный, связной. Его строили до начала 50-х годов. Всего было выпущено около 33 тыс. экземпляров в различных модификациях. По длительности производства и универсальности применения У-2 (с 1944 г. – По-2) не имел аналогов.

Металлические самолеты-монопланы Г. Юнкерса отличались удобством в эксплуатации и большим сроком службы. Поэтому уже первый пассажирский самолет F-13 образца 1919 г. принес Юнкерсу мировую известность. Это был изготовленный из дюралюминия одномоторный низкоплан с закрытой кабиной на двух членов экипажа и 4 пассажиров. Экипажу F-13, в отличие от летчиков тогдашних бипланов, не было необходимости заниматься регулировкой растяжек и следить за натяжением обшивки. Самолет был меньше подвержен воздействию погоды. Низкорасположенное металлическое крыло защищало кабину самолета при аварии, помогало самолету держаться на плаву в случае вынужденной посадки на воду. В зимнее время воздух в кабине подогревался.

Сравнительно экономичный, с достаточно высокими летными данными Юнкерс F-13 стал одним из самых популярных гражданских самолетов 20-х годов. Он применялся на авиалиниях более чем 33 стран. Около 50 самолетов эксплуатировалось в СССР. Развитием первого пассажирского «юнкерса» стал грузо-пассажирский Юнкерс W-33. Имея ту же схему, самолет отличался большими размерами и мог брать на борт более тонны топлива и груза, а в пассажирском варианте вмещал 6 пассажиров. W-33 прославился первым беспосадочным перелетом через Северную Атлантику из Европы в Америку в 1928 г. Тогда же Советский Союз закупил несколько десятков этих самолетов. Кроме того, в нашей стране было произведено около 15 W-33. Под названием ПС-4 самолет использовался в Сибири и Арктике вплоть до 1941 г.

Основоположником металлического самолетостроения в нашей стране стал Андрей Николаевич Туполев. В 1924 г. этот дюралюминий и использовал Туполев при постройке первого советского цельнометаллического самолета АНТ-2. В 1925 г. конструкторское бюро А.Н. Туполева создало 2-местный цельнометаллический самолет АНТ-3, принятый на вооружение как самолет-разведчик Р-3. Скорость самолета достигала 229 км/ч. По своим летным характеристикам АНТ-3 стоял на уровне лучших достижений мирового самолетостроения.

Конструкции цельнометаллических монопланов Туполева на ближайшие 10 – 12 лет определили основное направление мирового развития тяжелого самолетостроения.

1.КБ Н.Н.Поликарпова.

У-2 или **По-2** (Поликарпов-2) — советский многоцелевой биплан, созданный в 1927 году в СССР, под руководством Н. Н. Поликарпова.

Один из самых массовых самолётов в мире. Строился серийно до 1953 года, было построено 33 000 машин. Переименован в По-2 в честь его создателя в 1944 году после смерти Н. Н. Поликарпова. Народное прозвище «**Кукурузник**» этот самолёт получил за его активное применение в сельском хозяйстве.



Самолёт У – 2.

По схеме самолёт У-2 — одномоторный двухместный биплан расчалочной конструкции с мотором воздушного охлаждения М-11 мощностью 125 л. с.

Массогабаритные характеристики

- Общая длина самолёта — 8170 мм.
- Масса пустого учебного самолёта:
  - на колёсах — 752 кг,
  - на лыжах — 758 кг.
- Нормальный полётный вес:
  - учебного самолёта 1012 кГ,
  - бомбардировщика — 1400 кГ,
  - санитарного самолёта — 1472 кГ.

Скорость:

- максимальная — от 130 до 150 км/ч,
- крейсерская — 100—120 км/ч,
- посадочная — 60—70 км/ч.

Потолок — 3800 м.

Дальность беспосадочного перелёта (по топливу) — 350—400 км.

Разбег и пробег — 100—150 м[2].

Ёмкости:

- бензобака — 125 л,
- маслобака — 21,5 л.

Фюзеляж[править | править код]

Прямоугольного сечения фюзеляж выполнен из дерева как пространственная расчалочная ферма, обшитая спереди фанерой, а сзади — полотном. В санитарной модификации фюзеляж У-2 был рассчитан на 2 места (одно лежачее и одно

сидячее), кроме того, 2 человека помещались на нижнем крыле в съёмных кабинах конструкции инженеров Бакшаева или Щербакова.

Крыло[править | править код]

Четыре одинаковые по длине и площади деревянные несущие поверхности составляют однопролётную коробку крыльев, расчаленную лентами и И-образными стойками. Коробке крыльев придан поперечный угол 5 градусов. Верхнее крыло вынесено вперёд на 800 мм.

Размах крыла:

- верхнего — 11 420 мм,
- нижнего — 10 655 мм.

Площадь крыла — 35,4 м².



Хвостовое оперение, стабилизатор, шасси[править | править код]

Стабилизатор и хвостовое оперение съёмные, площадью:

- стабилизатор с рулями — 5,05 м² ,
- киль с рулём направления — 1,67 м².

Шасси самолёта — двухстоечное (шасси с хвостовой опорой), неубирающееся, с амортизацией из шнуровой резины.

Винтомоторная группа[править | править код]



На У-2 установлен пятицилиндровый мотор М-11Д воздушного охлаждения.

Максимальная мощность:

- у земли — 125 л. с.,
- на высоте 1670 м — 90 л. с.

Бензобак помещается за противопожарной перегородкой, маслобак — позади двигателя.

Мотор заводится при проворачивании рукой или помощи шнурового амортизатора, а также автостартёром.

2.ЗАВОД - №- 84.

Ли-2 (Лисунов модель 2-я) — советский военно-транспортный **самолёт**, производство которого было начато в 1942 году в Ташкенте на базе пассажирского **самолёта** ПС-84 (1939), созданного, в свою очередь, на базе лицензионного производства американского Douglas DC-3. В 1935 году государственная комиссия под руководством А. Н. Туполева через фирму «Амторг Трейдинг Корпорейшн» закупила в США самолёт Douglas DC-2-152,

(регистр. No. 14949, зав. No. 1413) После всесторонних испытаний, выполненных ЦАГИ, 21 марта 1936 года Советом труда и обороны было принято решение о приобретении лицензии на производство самолёта в СССР. Летом того же года в США прибыла специальная комиссия под руководством начальника ЦАГИ Н. М. Харламова. К покупке был выбран более совершенный самолёт DC-3. 17 июля был подписан договор с компанией «Douglas Aircraft Company» на сумму 340 000 рублей, сроком на три года. Предметом договора была не только покупка лицензии и готового экземпляра, но и стажировка советских специалистов на заводах фирмы. В рамках этого договора в 1937—1938 годах у фирмы было закуплено ещё 18 самолётов DC-3, которые переправлялись в Союз через две созданные «Амторгом» фиктивные авиакомпании «Норт Истерн» и «Экселло». Из всей партии в 18 самолётов последний был поставлен в разобранном виде, якобы для запчастей. Также в СССР было поставлено некоторое количество машинокомплектов для сборки самолёто.

С целью освоения производства самолёта, сразу по возвращении из Америки главным конструктором по DC-3 был назначен В. М. Мясищев, а его бригада № 6 Конструкторского отдела сектора опытного самолётостроения (КОСОС) ЦАГИ преобразована в специальное конструкторское бюро (СКБ). Производство самолёта было решено осваивать на мощностях авиаремонтного завода № 84 10-го Главного Управления НКАП СССР в подмосковных Химках.



Самолёт Ли – 2.

При подготовке к лицензионному производству была проведена огромная работа по адаптации производства самолёта к реалиям СССР. Были переведены все размеры из дюймовой в принятую в СССР метрическую систему, заново пересчитаны узлы планера по отечественным нормам прочности, внедрён прогрессивный плазово-шаблонный метод, до этого не применявшийся в СССР. В документах завода № 84 самолёт получил обозначение ДС-3 2М-62ИР, так как на нем устанавливались отечественные моторы М-62ИР (лицензионная доработанная копия мотора Wright Cyclone R-1830 F-3).

В самый разгар работ по самолёту главный конструктор СКБ завода № 84 В. М. Мясищев был арестован сотрудниками НКВД. Ему инкриминировалось участие

в «антисоветской организации и вредительской деятельности», факт которого он не признал и был отправлен работать в ЦКБ-29 НКВД — учреждение, созданное в конце 1938 года из числа заключённых авиаконструкторов и авиаинженеров. Мясищев возглавил бригаду конструкторов под шифром «102», проектирующую дальний высотный бомбардировщик (ДВБ-102).

После ареста Мясищева конструкторское бюро завода возглавил А. А. Сеньков.

Осенью 1938 года на заводе был собран первый самолёт из американского машинокомплекта, испытан и облётан. После облёта самолёта заводскими лётчиками его передали в НИИ ГВФ, где с 3 сентября по 17 декабря 1939 года прошли Государственные испытания с положительным заключением.

Серийное производство самолёта из отечественных материалов было развёрнуто ещё до окончания госиспытаний, и к лету 1939 года было изготовлено шесть машин, которые стали называться ПС-84 (пассажирский самолёт завода № 84).

ПС-84 по части конструкции довольно заметно отличался от американского аналога. В частности, у него было заметно проще радио, навигационное и бытовое оборудование, планер был тяжелее, а моторы — слабее. Соответственно, лётные характеристики несколько изменились.

Производство

В 1940 году производство ПС-84 также было налажено в Казани на заводе № 124 вместо ТБ-7, но после выпуска десяти машин производство свернули. К началу войны в ГВФ было поставлено 72 самолёта ПС-84[3].

С началом войны на заводе в Химках, помимо постройки ПС-84, делают ремонты повреждённых в боях Ил-2. В конце 1941 года, в самый разгар немецкого наступления на Москву, было принято решение об эвакуации завода подальше от района боевых действий, и уже в декабре 1941 года на 17 эшелонах оборудование и люди были эвакуированы в Ташкент. В январе 1942 года завод был перебазирован и возобновил работу на новом месте.

С сентября 1942 года на заводе стали выпускать чисто военную версию ПС-84, которая получила обозначение *Ли-2* по имени главного инженера завода Б. П. Лисунова, руководившего строительством этого самолёта.

В 1942—1945 годах на ташкентском авиазаводе было произведено 1100 самолётов Ли-2.

С 1946 года началось производство унифицированных вариантов самолёта — это пассажирский Ли-2 (вариант № 1) и транспортный Ли-2Т (вариант № 2). Их производство велось как на Ташкентском авиазаводе, так и на авиационном заводе № 126 в Комсомольске-на-Амуре (с 1947 по 1950 год на этом заводе было выпущено 355 самолётов Ли-2).

В 1950-х годах ташкентский авиазавод обратился к КБ Антонова с просьбой помочь в доработке самолёта для полётов в горах на большой высоте. Результатом сотрудничества стала модификация Ли-2В (В — высотный).

Производство Ли-2 и его модификаций на Ташкентском заводе было прекращено с 1 апреля 1953 года в пользу нового типа самолётов Ил-14.

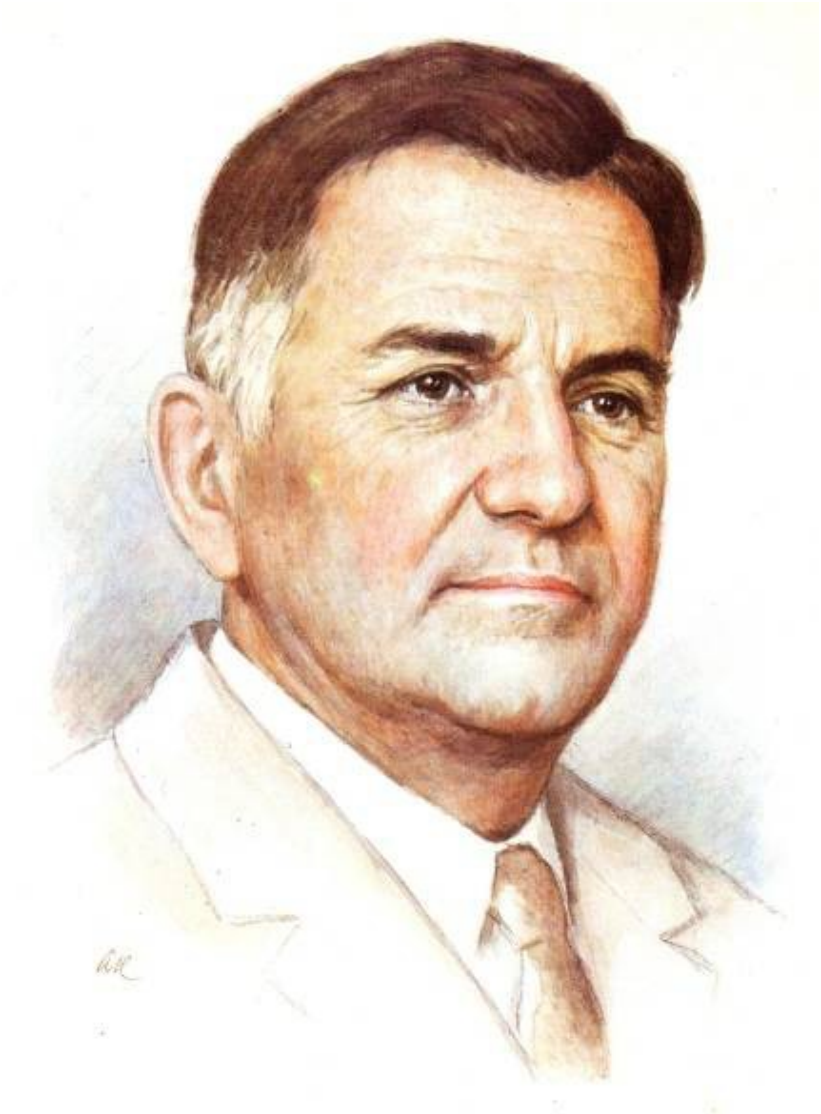
Лётно-технические характеристики

Ли-2 (пассажирский):

Параметр	Показатель
Длина, м	19,64
Размах крыла, м	28,81

Высота хвоста, м	5,16
Площадь крыла, м²	91,7
Двигатели	два М-62ИР
Мощность взлётная	2×1000 л. с.
Макс. скорость, км/ч	320
Крейсерская скорость, км/ч	290
Максимальная дальность полёта пустого самолёта (перегоночная), км	2500
Потолок, м	5600
Взлётный вес, кг	7675
Макс. взлётный вес, кг	10700

3.САМОЛЁТЫ ОКБ А.К.АНТОНОВА:



Опытно-конструкторское бюро (**ОКБ-153**) образовано 31 мая 1946 года. постановлением ЦК ВКП(б) и Совета Министров СССР на Новосибирском авиационном заводе. Главным конструктором назначили Антонова Олега Константиновича.
Сразу ОКБ было дано задание на создание сельскохозяйственного самолёта Ан-2, первый полёт которого состоялся 31 августа 1947 года.
Летом 1952 года ОКБ переезжает в Киев.

В конце 1953 года предприятие получило сложное задание по созданию военно-транспортного самолёта с двумя турбовинтовыми двигателями. В результате был сконструирован самолёт Ан-8, который впервые взлетел 11 февраля 1956 года. К разработке самолётов Ан-10 и Ан-12 ОКБ приступило в 1955 году. 7 марта 1957 года, совершил первый полёт пассажирский Ан-10, а 16 декабря того же года на Иркутском авиационном заводе выполнил первый полёт транспортный Ан-12. В 1956 году по заданию Правительства СССР коллектив **ОКБ-153** приступил к созданию самолёта Ан-14. Первый полёт на Ан-14 был выполнен 14 марта1958 года. В период 1957—1959 годов создан пассажирский самолёт Ан-24, впервые взлетевший 20 октября 1959 года.
В 1959 году началось строительство в посёлке Гостомель под Киевом базы для летных испытаний и доводки самолётов. За 30 лет здесь был создан комплекс, по оснащению и возможностям сравнимый с ведущими летными центрами европейских государств. В конце 1960 года ОКБ приступило к разработке самолёта Ан-22 «Антей» — первого в мире широкофюзеляжного самолёта. Первый полёт «Антея» состоялся 27 февраля 1965 года.



Ленинская премия
В 1962 году создателям Ан-12 была присуждена Ленинская премия, а Олегу Константиновичу присвоено звание Генерального конструктора.
В начале 1970-х годов, коллектив предприятия спроектировал многоцелевой самолёт Ан-28. Его первый полёт состоялся 29 января 1973 года. В 1970-х годах предприятие приступило к созданию первого, для **ОКБ-153**, самолёта, оснащенного ТРДД — Ан-72, который впервые поднялся в небо 31 августа 1977 года. На его базе был разработан самолёт Ан-74, впервые взлетевший 29 сентября 1983 года. В 1971 году коллектив приступил к созданию тяжелого дальнего транспортного самолёта Ан-124 «Руслан», а 24 декабря 1982 году эта машина впервые поднялась в воздух.
4 апреля 1984 года умер Олег Константинович Антонов. 15 мая Генеральным конструктором назначен Петр Васильевич Балабуев, а 19 ноября предприятию присвоено имя **О. К. Антонова**.

Самолёты созданные в ОКБ им О.К. Антонова:

Самолёт Ан – 2.(1946 г.)

6 марта 1946 года было образовано ОКБ-153 по гражданским и транспортным самолётам при Новосибирском авиационном заводе имени Чкалова. Его главным конструктором стал Олег Константинович Антонов. Первым заданием ОКБ стал сельскохозяйственный самолёт СХА-1, позднее переименованный в Ан-2. Серийное производство было организовано на заводе № 473 в Киеве. 9 сентября 1949 года лётчик-испытатель Г. И. Лысенко поднял в небо первый серийный Ан-2 (в транспортном варианте).
Ан-2, (разг. — **«Аннушка»**, **«Кукурузник»**) — советский лёгкий многоцелевой самолёт. Представляет собой поршневой однодвигательный биплан с расчалочным крылом. Оборудован двигателем АШ-62ИР конструкции Швецова.

Ан-2 используется как сельскохозяйственный, спортивный, транспортный, учебный, пассажирский самолёт и состоит на вооружении ВВС многих стран. Многие самолёты летают более 40 лет и налёт некоторых из них достигает 20 тыс. часов. Ан-2 универсальный легкий самолет. Взлёт и посадка на неподготовленных полосах, перевозка небольших грузов, работа в сельском хозяйстве, освоение Крайнего Севера, доставка пассажиров и грузов на территории Сибири, Дальнего Востока все это стало доступным благодаря этому самолету.
Ан-2 производился в СССР, Польше и продолжает выпускаться в КНР. Всего было построено более 18 тыс. Ан-2. Экспортировался в 26 стран мира. До появления самолёта Ан-3 был самым большим в мире одномоторным бипланом. Занесён в Книгу рекордов Гиннесса как единственный в мире самолёт, который выпускается уже более 70 лет.



Бессменный трудяга: Ан – 2.



Ан-2-100



Ан – 3т.

Основные характеристики самолета Антонов Ан-2/Ан-3

Ан-2П Ан-3Т

Размеры		
Длина (м)	12.7	14.0
Размах крыльев (м)	18.2 / 14.2	18.2 / 14.2
Высота (м)	6.1	6.1
Площадь крыла (кв.м)	71.5	71.5
Вес		
Макс. взлетный вес (кг)	5 500	5 800
Макс. посадочный вес (кг)	5 250	5 800
Вес пустого (кг)	3 450	3 550
Макс. вес без топлива (кг)	4 800	
Макс. коммерческая загрузка (кг)	1 500	1 800
Макс. запас топлива (кг)	900	1 270
Летные данные		
Макс. дальность полета (км)	900	1 200
Макс. крейсерская скорость (км/ч)	185	250
Максимальная скорость (км/ч)	255	
Потолок (макс. высота полета) (м)	4 400	3 900
Длина разбега (м)	150	140
Длина пробега (м)	170	100
Двигатели	АШ-62ИР, 1 х 1000 л.с.	ТВД-20-01, 1 х 1375 л.с.
Часовой расход топлива (кг)	140	250
Пассажирский салон		
Кол-во кресел (эконом)	12	12
Длина салона (м)	4.21	4.21
Ширина салона (м)	1.65	1.65
Высота салона (м)	1.85	1.85

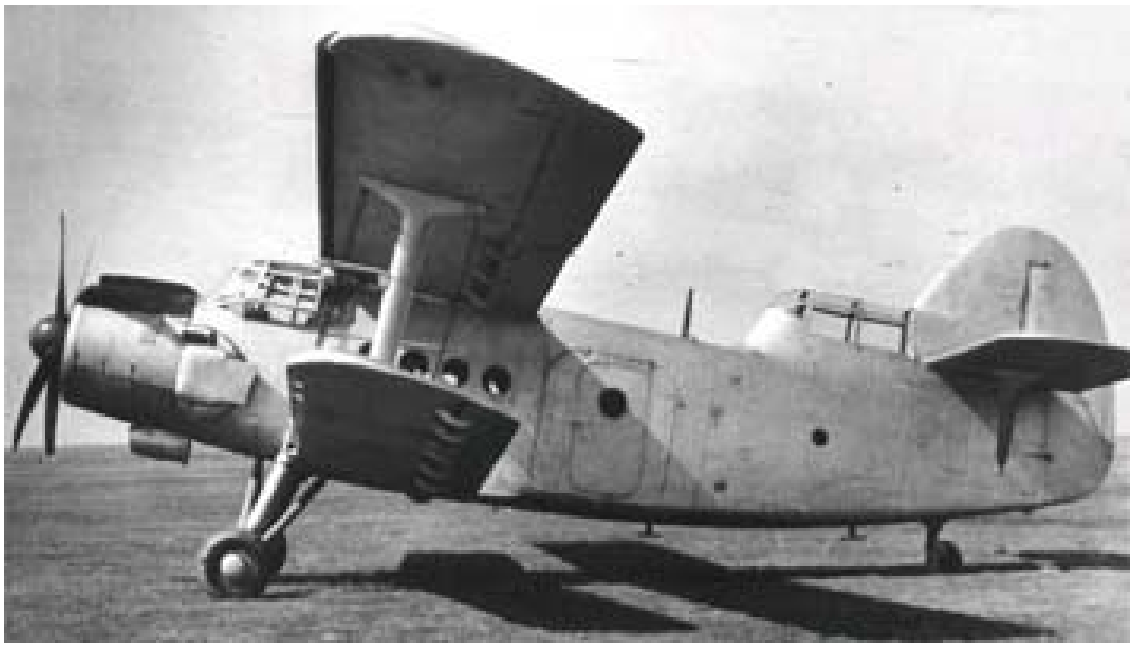


Ан – 4.

Лётно - техническая характеристика Ан – 4:

Модификация	Ан-4
Размах крыла, м	18.18
Длина самолета,м	13.20
Высота самолета,м	5.90
Площадь крыла,м2	43.60

Масса, кг	
пустого самолета	3660
максимальная взлетная	5250
Тип двигателя	1 ПД Швецова АШ-62ИР
Мощность, л.с.	1 x 1000
Максимальная скорость, км/ч	230
Крейсерская скорость, км/ч	178
Практическая дальность, км	1800
Практический потолок, м	3660
Экипаж, чел	2



Ан – 6.

Лётно - технические характеристика Ан-6:

- Экипаж: 2 человека.

Двигатель

- 1 ПД Швецова М-62Р, на базе АШ-62ИР. Отличался 2 турбокомпрессорами ТК-19.

Размеры

- Длина самолёта: 12,8 метра
- Высота самолёта: 4,68 метра
- Общий размах верхнего крыла: 18,17 метра
- Общий размах нижнего крыла: 14,23 метра
- Площадь крыла: 71,68 метра

Массы и нагрузки

- Вес пустого самолёта: 3600 килограмм
- Вес топлива нормальный/максимальный: 700/900 килограмм
- Взлетный вес нормальный/максимальный: 4650/5250 килограмм

Лётные данные

- Дальность полёта: 1610 км
- Максимальная скорость у Земли: 234 км/ч
- Максимальная скорость на высоте 7000 м: 285 км/ч
- Время набора высоты: 7000 м за 33 мин
- Практический потолок: свыше 10000 метров
- Посадочная скорость: 80 км/ч
- Пробег: 105 метров
- Разбег: 125 метра

Самолёт Ан – 8.(1954 г.)



Ан – 8.

Разработка двухдвигательного самолёта Ан-8 началась в АНТК им. О. К. Антонова в январе 1954 года Ведущим конструктором был назначен А. Я. Белолипецкий. Для работы над проектом в АНТК им. О. К. Антонова был переведён ряд специалистов из других КБ. В апреле 1954 года, к ним добавился большой выпуск студентов Харьковского авиационного института. Затем на Киевском авиационном заводе началось изготовление первого прототипа, которое завершилось в декабре 1955 года.
Первый полёт Ан-8 совершил 11 февраля 1956 года под управлением лётчиков-испытателей Я. И. Верникова (командир) и В. П. Васина (второй пилот) с аэродрома Святошино. Первая публичная демонстрация самолёта состоялась 18 августа 1956 года, опытный Ан-8 принял участие в воздушном параде над Тушино совместно с другой новинкой советской авиатехники Ту-104. В том же 1957 году Ташкентский авиационный завод приступил к серийному производству самолёта под обозначением **Ан-8**. Ан-8 серийно производился на Ташкентском авиационном заводе в 1958—1961 гг. Всего был выпущен 151 самолёт.

Тактико-технические характеристики Ан-8:

Экипаж, чел.	6

Двигатель, тип х кол, название	ТВДх2, АИ-20Д
Тяга, э.л.с.	5180
Размах крыла, м / площадь крыла, м^2	37,0 / 117,2
Длина самолета / высота самолета, м	30,74 / н/д
Масса: максимальная взлетная / пустого, кг	38 000 / 24 000
Полезной нагрузки, кг	11000
Максимальная скорость на высоте / крейсерская, км/ч	560 / 500
Практический потолок, м	9600
Максимальная дальность, км	3900
	АМ-23, 2х23

Самолёт Ан – 10.(1953 г.)



Ан - 10 — советский среднемагистральный пассажирский самолёт. Создан под непосредственным руководством Олега Константиновича Антонова. Разработка нового четырёхдвигательного пассажирского самолёта «У» («Универсальный»), предназначенного для эксплуатации на авиалиниях протяжённостью от 500 до 2000 км, началась в ОКБ-153 в конце 1955 года Первый полёт опытный самолет Ан10, получивший собственное имя «Украина», совершил 7 марта 1957 года экипаж в составе командира Я. И. Верникова, второго пилота В. А. Шевченко, штурмана П. В. Кошкина, бортмеханика А. В. Калиничина, бортэлектрика И. Д. Евтушенко и ведущего инженера по испытаниям А. П. Эскина, с аэродрома Киевского авиазавода в Святошино. 27 апреля 1959 года Ан10 выполнил свой первый технический рейс, а ровно через месяц состоялся рекламный полёт по маршруту Киев—Москва—Тбилиси—Адлер—Харьков—Киев. 22 июля 1959 года началась эксплуатация самолёта на трассе Москва—Симферополь. Производился с 1957 по 1960 годы на авиазаводе № 64 в Воронеже. Всего там выпущено 108 самолётов: в 1974 году полёты всех Ан10 в МАП прекратились. Один из последних полетов совершил борт СССР-11213, когда 14 января 1976 года его перегнали

в музей авиации в Монине. Опыт разработки и эксплуатации Ан10 сыграл важную роль в судьбе его «брата-близнеца» — транспортного самолёта Ан-12.

Ан – 10-А.

Лётно – техническая характеристика Ан – 10 – А:	
Модификация	Ан-10
Размах крыла, м	38.00
Длина самолета,м	34.00
Высота самолета,м	9.83
Площадь крыла,м2	121.73
Масса, кг	
пустого самолета	31614
максимальная взлетная	51000
топлива	10780
Тип двигателя	4 ТВД АИ-20А
Мощность, л.с.	4 х 4000
Максимальная скорость, км/ч	
на высоте	675
у земли	520
Перегоночная дальность, км	4000
Практическая дальность, км	2000
Практический потолок, м	10000
Экипаж, чел	5
Полезная нагрузка:	132 пассажира или 100 парашютистов или 12000 кг груза

Самолёт Ан – 12.(1957 г.)



Ан – 12.

Ан-12 — советский военно-транспортный самолёт. Разработан в АНТК имени О. К. Антонова в 1950-х годах. В СССР Ан-12 выпускался серийно на трёх авиазаводах в:

- Иркутске, 1957—1962 годы, 155 экземпляров;
- Воронеже, 1960—1965 годы, 258 экземпляров;
- Ташкенте, 1962—1972 годы, 830 экземпляров.

Самолёт зарекомендовал себя как очень надёжный аппарат, способный работать в сложных климатических условиях, и неприхотливый в обслуживании.
Более 150 самолётов Ан-12, в том числе их китайские копии Shaanxi Y-8 до сих пор эксплуатируются такими странами как:Россия,Украина, Белорусия, КНР, Сан-Томе и Принсипи, Ангола, Грузия, Казахстан, Армения, Молдавия, Узбекистан и другими.
Одним из наиболее долго эксплуатируемых самолётов Ан-12 стал Ан-12А, борт EW-338TI, белорусской авиагрузовой компании RubyStar. Он был построен на Ташкентском авиационном заводе 30 сентября 1961 года В 1998—2007 годах эксплуатировался в Болгарии, в 2007—2010-х — в Казахстане, с 2010 года — в Белоруссии. 13 июля 2016 года во время прошедшего над Минском урагана самолёт Boeing-737-300, принадлежащий белорусской авиакомпании Belavia силой ветра был сорван с места и врезался в стоящий на земле Ан-12 EW-338TI.

Тактико-технические характеристики Ан-12

Экипаж, чел.	6
Двигатель, тип х кол, название	ТВД х 4, АИ-20Д
Тяга, э.л.с.	5180
Размах крыла, м / площадь крыла, м²	38,0 / 121,73
Длина самолета / высота самолета, м	33,1 / н/д
Масса: максимальная взлетная / пустого, кг	54000 / 31 100
Полезной нагрузки, кг	16000
Максимальная скорость на высоте / у земли, км/ч	650 / 520

Практический потолок, м	10500
Максимальная дальность, км	6300

Самолёт Ан – 14.(1958 г.)



Ан – 14 «Пчёлка».

Ан-14 «Пчёлка» — советский лёгкий транспортный самолёт, предназначавшийся для замены Ан-2, совершил первый полёт 14 марта 1958 года. Самолёт имел возможность короткого взлёта и посадки и был рассчитан на эксплуатацию с неподготовленных грунтовых площадок. Ан-14 был очень стабилен в полёте и доступен лётчикам средней и низкой квалификации после нескольких часов обучения. Эксплуатировался, в основном, ВВС СССР в качестве связного самолёта. Серийное производство началось в 1965 году, закончилось в 1972 году — Ан-14 не смог заменить Ан-2, было построено всего 340 самолётов. На базе Ан-14 разработан Ан-28, модификация которого до сих пор (2013 год) выпускается в Польше заводом ПЗЛ-Мелец, а на Украине на его базе разработан Ан-38. Последний, восстановленный из музейного экспоната, лётный экземпляр Ан-14 взлетел 9 декабря 1999 года с испытательного аэродрома Арсеньевского авиазавода «Прогресс»; в процессе полёта, выполняя уход на запасной аэродром в сложных метеоусловиях (снежный заряд), машина задела крылом деревья на склоне сопки и разбилась. На борту этого самолёта находилась элита приморской профессиональной авиации.

Тактико-технические характеристики Ан-14 «Пчёлка»

Экипаж, число пассажиров, чел.	1, 7
Двигатель, тип х кол, название	ПДх2, АИ-14

Мощность, л.с.	240
Размах крыла, м / площадь крыла, м²	21,99 / 45,2
Длина самолета / высота самолета, м	11,1/ н/д
Масса: максимальная взлетная / пустого, кг	3200 / н/д
Полезной нагрузки, кг	720
Максимальная скорость на высоте / у земли, км/ч	180 / 100
Практический потолок, м	5600
Максимальная дальность, км	900

Самолёт Ан – 22.(1965 г.)



Ан – 22 в полёте.

Ан-22 «Анте́й» — советский тяжёлый турбовинтовой транспортный самолёт, самый большой в мире турбовинтовой самолёт.

Предназначен для перевозки на большие расстояния тяжёлого и крупногабаритного вооружения, военной техники и войск, а также для десантирования парашютным и посадочным способами воздушных десантов. Первый полёт выполнил в 1965 году. Серийно произведено 69 экземпляров, включая два для прочностных испытаний. Использовался в ВВС ВС Союза ССР, продолжает использоваться в ВВС России и украинской авиакомпании «Antonov Airlines».

Работы по самолёту Ан-22 (в то время «изделие 100») начались в 1960 году, в конструкторском бюро Олега Константиновича Антонова. Возглавил их заместитель главного конструктора А. Я. Белолипецкий. Самолёт планировалось оснастить четырьмя турбовинтовыми двигателями НК-12МВ с винтами АВ-90 диаметром 6,2 метра.Двигатели развивали суммарную мощность 60000 лошадиных сил. При нормальной эксплуатации в грузовой кабине Ан–22 можно было перевозить 80 тонн груза. Первый полёт Ан-22 совершил 27 февраля 1965 года с аэродрома Киевского авиазавода Святошино на военный аэродром в

г. Узин Киевской области. В кабине находился экипаж в составе командира Ю. В. Курлина, второго пилота
В. И. Терского, штурмана П. В. Кошкина, бортинженера В. М. Воротникова, бортэлектрика М. П. Раченко, бортрадиста Н. Ф. Дробышева и ведущего инженера по испытаниям В. Н. Шаталова. Первая публичная демонстрация самолёта состоялась 15 июня 1965 года на авиасалоне в Ле Бурже. Серийное производство Ан-22 было организовано на Ташкентском авиазаводе. С ноября 1965 по январь 1976 года было выпущено 68 «Антеев», включая планер для статиспытаний, из них 28 — в варианте **Ан-22А**. Первые «Антеи» стали поступать в ВВС в январе 1969 года. Производство Ан-22 было прекращено в пользу расширения производства новейшего в то время турбореактивного военно-транспортного самолёта Ил-76, которое развернулось на Ташкентском авиазаводе в начале 1970-х годов. Турбовинтовые двигатели стали считаться устаревшими и более сложными в обслуживании и ремонте. Гигантский военно-транспортный самолёт Ан-22 получил название «Антей» в честь непобедимого великана из греческой мифологии — Антея.

Лётно – техническая характеристика Ан – 22 «Антей»:

Модификация	Ан-22
Размах крыла, м	64.40
Длина самолета,м	57.92
Высота самолета,м	12.53
Площадь крыла,м2	345.0
Масса, кг	
пустого самолета	114000
нормальная взлетная	225000
максимальная взлетная	250000
Внутреннее топливо, кг	43000
Тип двигателя	4 ТВД ККБМ (Кузнецов) НК-12МА
Мощность, э.л.с.	4 х 15000
Максимальная скорость, км/ч	760
Крейсерская скорость, км/ч	560
Практическая дальность, км	10950
Дальность действия, км	5250
Практический потолок, м	7500
Экипаж, чел	5-6
Полезная нагрузка:	290 солдат или 150 парашютистов или 4 ед.тяжелой техники или 60000-80000 кг груза

Самолёт Ан – 24.(1958 г.)



Ан -24.

Ан-24 — турбовинтовой пассажирский самолёт для линий малой и средней протяжённости. Оснащён двумя турбовинтовыми двигателями АИ-24 2-й серии, АИ-24Т (Ивченко) с воздушным винтом АВ-72, АВ-72Т изменяемого шага. Разработка нового двухдвигательного пассажирского самолёта Ан-24, предназначенного для эксплуатации на местных авиалиниях, началась в ГСОКБ-473 имени О. К. Антонова в 1958 году Согласно заданию самолёт должен был перевозить пассажиров с эквивалентной нагрузкой 4000 кг на расстояние до 400 км с крейсерской скоростью 450 км/ч. Предусматривалось применение двигателей АИ-24. Первый полёт Ан-24 совершил 20 октября 1959 года, за его штурвалом находился экипаж лётчика-испытателя Г. И. Лысенко. Серийное производство самолёта началось в начале 1962 года на заводе № 473 в Киеве. В сентябре 1962 года состоялся первый технический рейс с пассажирами. 31 октября 1962 года началась эксплуатация самолёта на трассе Киев — Херсон. Производство самолёта продолжалось до 1979 года. С 1962 по 1979 год было выпущено более 1200 машин, из них 1028 выпустил Киевский авиационный завод «Авиант».

Срок эксплуатации самолетов Ан-24 продлён до 60 лет — их можно продолжать безопасно эксплуатировать до 2030 года (но расходы на их обслуживание и ремонт постоянно растут и всё сложнее ситуация с лётным составом). На смену ему ожидается Ил-114-300 .

Лётно – техническая характеристика самолета Ан-24:

Длина (м)	23.5
Размах крыльев (м)	29.2
Высота (м)	8.3
Площадь крыла (кв.м)	75.0

Макс. взлетный вес (кг)	21 800
Макс. посадочный вес (кг)	21 000
Вес пустого (кг)	14 600
Макс. коммерческая загрузка (кг)	5 300
Макс. запас топлива (кг)	5 100
Макс. дальность полета (км)	2 000
Дальность полета с макс. загрузкой (км)	1 000
Макс. крейсерская скорость (км/ч)	440
Потолок (макс. высота полета) (м)	8 000
Длина разбега (м)	1 650
Двигатели	АИ-24, 2 x 2550 л.с.
Удельный расход топлива (г/пасс.-км)	36.0
Часовой расход топлива (кг)	800
Кол-во кресел (эконом)	48
Длина салона (м)	9.96
Ширина салона (м)	2.76

Самолёт Ан – 26. (1969 г.)



Ан – 26.

Ан-26 — советский военно-транспортный самолёт, разработанный в КБ Антонов. Он является модификацией исходной модели **Ан-24**. Благодаря большой ширине проёма грузового люка (2,4 м) и установке специальной трап-створки возможна удобная погрузка, как с земли, так и из кузова автомобиля, что значительно ускоряет и облегчает погрузочно-разгрузочные работы. Ан-26 оснащён двумя турбовинтовыми двигателями АИ-24ВТ и одним дополнительным реактивным РУ-19А-300, установленным в правой гондоле основного двигателя.
В Китае был разработан и выпускается Xian Y-7, созданный на базе Ан-26.

В настоящее время эксплуатируется пассажирская модификация Ан-26-100 с вместимостью до 43 человек. Самолёты переделаны в пассажирские на заводе из базовой грузовой модификации и имеют недостаток — отсутствие багажных полок. Всего построено 1403 самолёта этого типа.

Лётно – техническая характеристика Ан-26:

Длина (м)	23.8
Размах крыльев (м)	29.2
Высота (м)	8.58
Площадь крыла (кв.м)	74.98
Макс. взлетный вес (кг)	24 000
Вес пустого (кг)	15 020
Макс. коммерческая загрузка (кг)	6 500
Макс. дальность полета (км)	2 550
Макс. крейсерская скорость (км/ч)	440
Потолок (макс. высота полета) (м)	7 500
Двигатели	АИ-24ВТ, 2 х 2820 л.с.
Часовой расход топлива (кг)	1 000
Кол-во кресел (эконом)	35-43
Длина салона (м)	11.10
Ширина салона (м)	2.78
Высота салона (м)	1.91

Самолёт Ан – 28.(1973 г.)

Ан-28 — лёгкий двухмоторный турбовинтовой самолёт. Разработан в СССР КБ Антонова, как развитие концепции самолета Ан-14. Рассчитан на перевозку 17 пассажиров или грузов, общей массой до 1750 кг на дальность до 2000 км. Совершил первый полёт 29 января 1973 года, всего построено 191 экземпляр. Интенсивно эксплуатировался на Местных воздушных линиях наряду с L-410 Turbolet в Советском Союзе и странах СЭВ. Небольшими партиями поставлялся и в другие страны мира. Самолет должен был выполнять посадки на неподготовленные площадки, поэтому при проектировании самолета отказались от варианта с убираемым шасси, т.к. при посадке ниши, в которые убирались шасси, забивались бы грязью. Первый полёт в 1969 совершил модифицированный Ан-14. Следующий предсерийный самолёт совершил полёт только в 1975 году. Самолет тестировали во всех климатических поясах от Арктики до Антарктики. **Экипаж:** 1-2
Вместимость: 17 пассажиров



Характеристики:

- **Длина:** 12,98 м
- **Размах крыла:** 22 м
- **Высота:** 4,6 м
- **Площадь крыла:** 39,7 м²
- **Снаряжённая масса:** 4000 кг
- **Максимальная взлётная масса:** 6500 кг (до 7000 кг)
- **Двигатели:** 2 × Глушенков ТВД-10Б
- **Максимальная скорость:** 355 км/ч
- **Дальность полёта:** 1250—1980 км
- **Практический потолок:** 6000 м
- **Скороподъёмность:** 12 м/с
- **Нагрузка на крыло:** 146 кг/м²
- **Тяговооружённость:** 250 Вт/кг
- **Длина разбега:** 270 м
- **Длина пробега:** 170 м

Самолёт Ан – 30.(1964 г.)

Ан-30 (изделие «ФК» или Ан-24ФК) — самолёт воздушного наблюдения и аэрофотосъёмки. Разработан в ОКБ им. О. К. Антонова совместно с ОКБ им. Бериева. Ан-30 является глубокой модификацией пассажирского самолёта Ан-24 и предназначен для аэрофотосъёмочных и аэрогеофизических работ. Используется также в военной авиации для воздушной разведки. Разработка Ан-30 началась в июле 1964 года, когда Советское правительство поставило перед ОКБ им. О. К. Антонова задачу создать на базе пассажирского самолёта Ан-24 специализированный самолёт для аэрофотосъёмки. Весной 1967 года на опытном заводе ОКБ им. Бериева в Таганроге был изготовлен прототип — Ан-24ФК

в варианте «А». Самолёт испытывали лётчики-испытатели Ю. Н. Курлин, Ю. Н. Кетов, Б. В. Степанов, В. А. Залюбовский, штурман-испытатель Г. Н. Гуменюк, бортрадист Ю. С. Сумный, ведущий инженер Б. М. Юшков. В июле 1968 года завершились все заводские испытания. Межремонтный ресурс Ан-30 был установлен в 6000 летных часов или 4000 полётов в течение пяти лет. Ан-30 был запущен в серийное производство на Киевском авиационном заводе в 1971 году. Всего с 1971 по 1980 год было построено 125 самолётов (124 Ан-30 + 1 опытный в Таганроге). По другим сведениям — 123, также упоминается цифра в 115 машин, из них 23 самолёта пошли на экспорт в Афганистан, Кубу, Болгарию, Вьетнам, Китай, Чехию, Монголию. Также, Ан-30 с демонтированным аэрофотосъёмочным оборудованием используются как транспортные или, после установки дополнительных иллюминаторов, тепло-звукоизоляции и вибропоглощающего покрытия на фюзеляж, а также пассажирских кресел, системы кондиционирования и освещения в салоне, как пассажирские самолёты **Ан-30А-100** на 20 мест.



Самолёт Ан – 30.

Лётно – техническая характеристика Ан – 30:

Модификация	Ан-30А
Размах крыла, м	29.20
Длина самолета,м	24.26
Высота самолета,м	8.32
Площадь крыла,м2	72.46
Масса, кг	
пустого самолета	15590
нормальная взлетная	20300
максимальная взлетная	23000
топлива	4820
Тип двигателя	2 ТВД Прогресс АИ-24ВТ + 1 ТРД Союз РУ-19А-300

Мощность, л.с.	2 x 2817 + 1x7.65 кН
Максимальная скорость, км/ч	540
Крейсерская скорость, км/ч	476
Практическая дальность, км	2600
Продолжительность полета, ч	6.6
Практический потолок, м	8000
Экипаж, чел	7

Самолёт Ан – 32. (1976 г.)



Ан – 32.

Ан-32 — советский и украинский военно-транспортный многоцелевой самолёт. Ан-32 является единственным за всю историю советской авиации самолётом, который был создан специально для поставки на экспорт и не был принят на вооружение в СССР. В середине 1990-х годов производство Ан-32 было прекращено. После десятилетнего перерыва в начале 2005 года киевский завод «Авиант» возобновил выпуск самолётов (первым стал пожарный Ан-32П для Ливии). В августе 2009 года ещё шесть Ан-32 заказал Ирак (были поставлены в 2011—2012 годах). Всего выпущено – 361 самолёт.

По состоянию на 2015 год ориентировочная стоимость одного модернизированного самолёта Ан-32 составляла 15 млн долларов.

В настоящее время эксплуатируются более 350 самолётов Ан-32 в странах с различными климатическими условиями, среди которых страны СНГ, Индия, Шри-Ланка, Бангладеш, Колумбия, Перу, Мексика, Афганистан, Ирак, страны Африки. Модель по-прежнему находится в производстве.

Лётно – техническая характеристика Ан – 32:

Модификация	Ан-32Б
Размах крыла, м	29.20

Длина самолета,м	23.68
Высота самолета,м	8.75
Площадь крыла,м2	74.98
Масса, кг	
пустого снаряженного самолета	17405
максимальная взлетная	27000
топлива	5445
Тип двигателя	2 ТВД Прогресс АИ-20Д сер. 5
Мощность, э.л.с.	2 x 5180
Максимальная скорость, км/ч	460
Крейсерская скорость, км/ч	400-420
Практическая дальность, км	
с максимальным грузом	1170
с грузом 4375 кг	2350
Практический потолок, м	5400
Экипаж, чел	3-4
Полезная нагрузка:	50 солдат или 42 парашютистов или 24 носилки с 1 сопровождающим или 6700 кг груза

Самолёт Ан – 34.(1951 г.)

Ан-34 — советский военно-транспортный самолёт, разработанный в ОКБ имени О. К. Антонова. Предназначен для перевозки грузов, солдат или десантников, а также для перевозки раненых. Может использоваться в качестве вспомогательного бомбардировщика. Первый полёт самолёт совершил 4 сентября 1961 года, за штурвалом находились лётчики-испытатели Ю. В. Курлин и А. М. Цыганков. Ведущим конструктором по самолёту был назначен Сумцов, Виктор Алексеевич. Новый самолёт получил название Ан-34 (Ан-24Т). С 16 июня по 10 ноября 1965 года проводились Государственные испытания. Серийное производство было организовано на Иркутском авиазаводе. Производство самолёта продолжалось до 1971 года. С 1965-го по 1971 год было выпущено 226 машин, из них 62 в модификации Ан-24РТ.



Ан – 34.

Лётно- техническая характеристика Ан-34:

- Экипаж: 4 человека
- Пассажировместимость: 37 солдат, или 33 десантника, или 24 раненых на носилках.
- Грузоподъёмность: 5000 килограмм
- Длина: 23,53 метра
- Высота: 8,32 метра
- Размах крыла: 29,20 метра
- Площадь крыла: 74,98 метра^2
- Масса пустого: 14490 килограмм
- Нормальная взлётная масса: 20000 килограмм
- Максимальная взлётная масса: 21000 килограмм
- Масса топлива во внутренних баках: 4790 килограмм
- Силовая установка: 2 х ТВД АИ-24Т
- Мощность двигателей: 2 х 2550 (2 х 1876)
- Воздушный винт: АВ-72Т
- Диаметр винта: 6,20 метра

Лётные характеристики Ан-34

- Максимальная скорость: 540 км/ч
- Крейсерская скорость: 450 км/ч
- Практическая дальность: 620 километра
- Перегоночная дальность: 1890 километра
- Практический потолок: 8000 метра
- Длина разбега: 640 метра
- Длина пробега: 610 метра

Самолёт Ан – 38. (1994 г.)

Ан-38 — самолёт региональных линий КБ Антонова (Украина), модифицированная версия Ан-28, рассчитанная на 27 пассажиров и дальность 800 км. Первый полёт — 23 июня 1994 года; получил международное свидетельство в апреле 2000 года; к 2005 году произведено 11 самолётов; собирался в Новосибирске, но комплектующие поставляли Украина и Белоруссия. Разработка самолёта была начата в 1989 году с целью замены морально и физически устаревшего Ан-28. Впервые АНТК имени О. К. Антонова сообщило о проекте самолёта, показав его модель, в июне 1991 года на Авиационно-космической выставке в Париже. Первый самолёт Ан-38-100 начал программу лётных испытаний 23 июня 1994 года. Первые полеты с пассажирами на Ан-38 начались во второй половине 1997 года. Самолет Ан-38 может быть использован как: самолет бизнес-класса; грузовой (до 2500 кг груза в "навал"); грузовой для контейнерных перевозок; грузовой-пассажирский (27 пассажиров или 2500 кг груза); санитарный (6 носилок, 8 мест); пассажирский (27 мест); патрульно-транспортный для охраны лесов от пожаров, перевозки и десантирования парашютистов-пожарных и спецгрузов; патрульный для сухопутных и морских зон; военно-транспортный для транспортировки грузов, личного состава, раненых и больных, десантирования, обучения парашютистов и для МЧС;

аэрофотосъёмочный; геологоразведочный; рыборазведочный.[2] Самолёт способен работать в широком диапазоне температур от −50 до +45 °С.
Ресурс самолёта до капитального ремонта при интенсивности годового налёта в 2000 часов составляет 15 лет. Начало эксплуатации – 1997 год. Годы производства 1994 – 2001.Выпущено – 11 единиц.



Ан – 38.

Лётно – техническая характеристика Ан – 38:

Модификация	Ан-38-100
Размах крыла, м	22.06
Длина самолета,м	15.54
Высота самолета,м	4.30
Площадь крыла,м2	39.72
Масса, кг	
пустого самолета	5000
максимальная взлетная	8800
Внутреннее топливо, л	2870
Тип двигателя	
1 вариант	2 ТВД AlliedSignal TPE331-140Д-801E
2 вариант	2 ТВД ТВД-1500
Мощность, л.с.	2 x 1500
Крейсерская скорость, км/ч	380
Практическая дальность, км	1450
Дальность действия, км	800
Практический потолок, м	9000
Экипаж, чел	1-2
Полезная нагрузка:	до 27 пассажиров или 2500 кг груза

Самолёт Ан – 70. (1976 г.)

Ан-70 — советский, позднее — украинский средний военно-транспортный, среднемагистральный грузовой (в модификации Ан-70-100; первоначальное обозначение — Ан-70Т) и среднемагистральный конвертируемый, грузо - конвертируемый (в модификации Ан-70ТК) самолёт, разработанный ОКБ О. К. Антонова для замены Ан-12. Проектирование самолёта было начато в 1978 году. Совершил первый полёт в декабре 1994 года. Ан-70 рассчитан на перевозку до 110 парашютистов, или до 300 бойцов с личным оружием, или до 206 раненых и больных с сопровождающими. Техническое задание на проектирование нового военно-транспортного самолёта начали разрабатывать в 1976 году, но требования к тактико-техническим характеристикам самолёта неоднократно пересматривали и только в 1986 году был утверждён окончательный вариант объединённых технических требований ВВС СССР. В 1986 году началась полномасштабная разработка Ан-70, главным конструктором был назначен В. П. Теплов, а общее руководство программой осуществлял П. В. Балабуев. 16 декабря 1994 года в Киеве состоялся первый полёт Ан-70. 10 февраля 1995 года при выполнении четвёртого испытательного полёта в результате потери управляемости и столкновения с самолётом сопровождения был потерян первый опытный Ан-70. Второй прототип № 01-02 вышел на испытания в 1997 году.

В процессе испытаний было установлено 6 мировых и 15 национальных рекордов, включая подъём 55 тонн груза на высоту 7350 м. В конце февраля 2015 года Минобороны РФ исключило Ан-70 из государственной программы перевооружения вооружённых сил Российской Федерации 2011—2020 годов.

На заводе Авиант было произведено 2 экземпляра. В процессе испытаний было установлено 6 мировых и 15 национальных рекордов, включая подъём 55 тонн груза на высоту 7350 м.



Ан – 70.

Лётно – техническая характеристика Ан – 70:

Модификация	Ан-70
Размах крыла, м	44.06
Длина самолета,м	40.73
Высота самолета,м	16.38
Масса самолета, кг	
пустого	73000
нормальня взлетная	111000
максимальная взлетная	130000
Топливо, кг	38000
Тип двигателя	4 ТВД Прогресс Д-27
Мощность, кВт	4 x 14000
Максимальная скорость, км/ч	890
Крейсерская скорость, км/ч	800
Практическая дальность, км	7400
Дальность действия, км	1350
Практический потолок, м	12000
Экипаж, чел	3-5
Полезная нагрузка:	300 солдат или 206 раненых или до 47000 кг груза

Самолёт Ан – 71 (1983 г.)

Ан-71 — самолёт дальнего радиолокационного обнаружения и управления. Разработан в ОКБ имени О. К. Антонова для замены самолёта Ту-126.

Оба опытных летавших экземпляра ныне не эксплуатируются — один находится на аэродроме ОКБ имени О. К. Антонова в Киеве, другой 16 октября 2010 года был перемещён в Киевский Музей Авиации.

Проектирование самолета началось в 1-м квартале 1983 г. после рассмотрения техпредложения. Системы Ан-71 не требуют применения специальных средств обслуживания и позволяют осуществлять эксплуатацию самолета до 30 суток в отрыве от основной базы.

Всего на Ан-71 выполнено 387 полетов (650 летных часов) на первой машине и 362 полета (380 летных часов) на третьей машине. В конце 1990 года программа Ан-71 была приостановлена ввиду отсутствия финансирования.



Ан – 71.

Лётно – техническая характеристика Ан – 71:

Модификация	Ан-71
Размах крыла, м	31.89
Длина самолета,м	23.50
Высота самолета,м	9.20
Площадь крыла,м2	98.60
Масса, кг	
пустого самолета	19760
максимальная взлетная	32100
Тип двигателя	2 ТВД Д-463К, 1 ТРД РД-38А
Тяга, кН	2 х 7500 + 1 х 2900
Максимальная скорость, км/ч	650
Крейсерская скорость, км/ч	530
Продолжительность патрулирования, ч	5
Практический потолок, м	10800
Экипаж, чел	6

Самолёт Ан – 72. (1977 г.)

Ан – 72 - народное прозвища: «Чебурашка» — советский многоцелевой военно-транспортный самолёт.

Ан-72 разработан в ОКБ имени О. К. Антонова для замены самолёта Ан-26, и состоит на вооружении ВКС России, почти 40 лет и ему нет равных по объёму выполняемых задач, и ряда других государств мира. Эксплуатация Ан-72 в различных модификациях продолжается до сих пор. Ан-72 многоцелевой самолёт является рекордсменом среди транспортных самолётов по высоте полёта.

Первый полёт *Ан-72* совершил 31 августа 1977 года. В ноябре 1983 года лётчиками-испытателями Мариной Попович и Сергеем Максимовым на Ан-72 были установлены мировые рекорды максимальной высоты полёта — 13 410 метров, и высоты горизонтального полёта — 12 980 метров, для самолётов этого класса.

В 1985 году лётчик-испытатель С. Горбик на Ан-72 развил скорость 681,8 км/ч на замкнутом 2000-км маршруте.



Ан – 72

Лётно – техническая характеристика Ан – 72:

Модификация	Ан-72
Размах крыла, м	31.89
Длина самолета,м	28.07
Высота самолета,м	8.75
Площадь крыла,м2	98.62
Масса, кг	
пустого самолета	19050
нормальная взлетная	30500
максимальная взлетная	34500
Внутреннее топливо, кг	12950
Тип двигателя	2 ТРД Прогресс (Лотарев) Д-36 (Д-436)
Тяга, кН	63.74 (73.62)
Максимальная скорость, км/ч	705
Крейсерская скорость, км/ч	550-600
Практическая дальность, км	4800-5000
Дальность полета с макс.нагрузкой, км	1150
Практический потолок, м	10000
Экипаж, чел	3-4
Полезная нагрузка:	68 солдат или 57 парашютистов, или 24 носилок с сопровождающими или 10000 кг груза.

Самолёт Ан – 74. (

Ан-74 (разг. — **«Чебурашка»**) — советский транспортный самолёт, создан в Авиационном научно-техническом комплексе имени О. К. Антонова на базе военно-транспортного самолёта Ан-72. Самолёт создавался для применения в

условиях крайнего Севера. Имеются как гражданские, так и военные (патрульные и военно-транспортные) модификации. Ан-74 первоначально был переделан из опытного Ан-72 для эксплуатации в районах Арктики и Антарктиды под обозначением Ан-72А «Арктический». Предназначался для перевозки грузов, техники и людей на авиалиниях малой и средней протяжённости в любых климатических условиях от −60 °С до +45 °С и на любых широтах, в том числе в условиях Северного полюса и в высокогорных районах. Его можно эксплуатировать на оборудованных и необорудованных воздушных трассах в любое время года и суток с бетонных, галечных, ледовых и снежных аэродромов, на внутренних и международных линиях.
Самолёт Ан-74 позволяет перевозить груз до 7,5 тонн, в том числе до 10 пассажиров (до 52 в зависимости от модификации), на высоте до 10 100 метров с крейсерской скоростью 550—700 км/ч. Годы производства 1986 – н.в., произведено – 81 самолёт.



Ан – 74.

Лётно – техническая характеристика Ан – 74:

Модификация	Ан-74
Размах крыла, м	31.89
Длина самолета,м	28.07
Высота самолета,м	8.65
Площадь крыла,м2	98.62
Масса, кг	
пустого самолета	18900
максимальная взлетная	36500
Тип двигателя	2 ТРД Прогресс (Лотарев) Д-36 сер. 2А
Тяга, кгс	2 х 6500
Максимальная скорость, км/ч	750
Крейсерская скорость, км/ч	580-700
Перегоночная дальность, км	4400
Практическая дальность, км	
с 10000 кг гурза	1650
с 4400 кг груза	4150
Практический потолок, м	10100
Экипаж, чел	5
Полезная нагрузка:	10 пассажиров или до 5000 кг груза

Самолёт Ан – 124. (1972 г.)

Ан-124 - **«Руслан»** — советский тяжёлый дальний транспортный самолёт 4-го поколения разработки ОКБ имени О. К. Антонова.

Серийное производство велось на УАПК (РСФСР) – Ульяновск и КиАПО - Киев и (Украинская ССР). В производстве компонентов для него в СССР участвовали более сотни предприятий в России, на Украине, в Узбекистане и других советских республиках. После распада СССР и остановки серийного производства на обоих заводах остался задел, дособранный в постсоветское время. Предпринимались попытки возобновить полноценное производство, однако они не увенчались успехом.

В середине 1960-х годов в СССР осознали перспективу создания такого самолёта, и вышло Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 564—180 от 21.07.66 «Об основных направлениях развития авиационной техники и вооружения на 1966-70 гг.», где было определено направление повышения грузоподъёмности ВТС до 100—120 т. Затем вышло Решение Комиссии Президиума СМ СССР № 206 от 24.08.66, а также приказы министра авиационной промышленности СССР № 352 от 5.08.66 года и № 413 от 13.09.66 года, послужившие основанием для развертывания на Киевском механическом заводе проектных работ по этой теме, которые стал курировать главный конструктор А. Я. Белолипецкий. Было разработано два аванпроекта: Ан-126 грузоподъёмностью 140 т и Ан-124 грузоподъёмностью 120 т. Первый самолёт имел шесть двигателей, а второй планировался под четыре. 2 февраля 1972 года Комиссия Президиума СМ СССР по военно-промышленным вопросам приняла решение о выборе для дальнейшей разработки четырёхдвигательного Ан-124, которому на фирме Антонова был присвоен индекс «изделие 200». Выкатка самолёта состоялась 24 октября 1982 года, началась наземная отработка систем и пробежки. Первый полёт был запланирован на 24 декабря 1982 года. Было выполнено несколько скоростных пробежек, затем стали ждать улучшения погоды. Через два часа стало распогоживаться, и экипаж, в составе: заводские лётчики-испытатели В. И. Терский и А. В. Галуненко, штурман А. П. Поддубный, бортинженеры В. М. Воротников и А. М. Шулещенко, радист М. А. Тупчиенко подняли машину в воздух. В декабре 1986 года был подписан акт испытаний самолёта Ан-124. 30 декабря 1992 года на гражданский вариант самолёта Ан-124-100 получен сертификат лётной годности.
Главный конструктор самолёта — Пётр Балабуев (с 1984 по 2005 год являлся генеральным конструктором всего КБ). С 1986 года главным конструктором-руководителем проекта по самолётам Ан-124 и Ан-225 указом Совета Министров СССР был назначен Виктор Толмачёв.
Киевское авиационное производственное объединение до 1994 года построило 17 самолётов.
Ульяновский авиационно-промышленный комплекс построил 33 самолёта с 1985 по 1995 год.
Всего были построены 56 машин, в том числе один прототип для наземных статических испытаний.
30 июля 2018 года вице-премьер Юрий Борисов заявил, что научно-исследовательские работы (НИР) по созданию нового сверхтяжёлого транспортного самолёта на замену Ан-124 «Руслан» начнутся после 2025 года. Возобновлять производство Ан-124 не планируется, однако существующий парк самолётов будет модернизирован.



Ан-124 «Руслан».

Лётно – техническая характеристика Ан – 124:

Модификация	Ан-124
Размах крыла, м	73.30
Длина самолета,м	69.10
Высота самолета,м	20.78
Площадь крыла,м2	628.50
Масса, кг	
пустого самолета	173000
нормальная взлетная	392000
максимальная взлетная	405000
Внутреннее топливо, кг	213714
Тип двигателя	4 ТРДД Прогресс (В.А.Лотарев) Д-18Т
Тяга, кН	229.47
Максимальная скорость, км/ч	865
Крейсерская скорость, км/ч	750-800
Перегоночная дальность, км	16500
Практическая дальность, км	4500
Практический потолок, м	9500
Экипаж, чел	6-7
Полезная нагрузка:	88 человек или 120 000 - 150 000 кг груза

Самолёт Ан – 140. (1993 г.)

Ан-140 — украинский турбовинтовой региональный грузо-пассажирский самолёт, разработанный АНТК «Антонов». Предназначен для пассажирских (52 пассажира) и грузо-пассажирских перевозок на расстояние до 3700 км. Производство прекращено; по состоянию на 15 февраля 2017 года выпущено 36 самолётов. Разработка в АНТК «Антонов» нового регионального самолёта на замену устаревающим самолётам Ан-24 и Ан-26 началась в 1993 году. Руководитель технического проекта Ан-140 — Сергей Вадимович Меренков. 17 сентября 1997 года состоялся первый полёт

опытного Ан-140, который был поднят в небо лётчиком-испытателем А. К. Хрустицким.
11 октября 1999 года — первый взлёт серийного Ан-140 производства Харьковского государственного авиационного производственного предприятия.



Ан – 140.

Лётно – техническая характеристика Ан – 140:

Модификация	Ан-140-100
Размах крыла, м	25.505
Длина самолета,м	22.605
Высота самолета,м	8.232
Площадь крыла,м2	51.00
Масса, кг	
пустого	13100
максимальная взлетная	21500
топлива	4522
Тип двигателя	2 ТВД ТВ3-117ВМА-СБМ1
Мощность, л.с.	2 х 2500
Макс. крейсерская скорость, км/ч	533
Перегоночная дальность, км	3680
Практическая дальность, км	
с максимальной нагрузкой	1300
с 52 пассажирами	2340
Практический потолок, м	7600
Экипаж, чел	2
Полезная нагрузка:	52 пассажира или 6000 кг груза

Самолёт Ан – 148. (2001 г.)

Ан-148 — украинский среднемагистральный узкофюзеляжный пассажирский самолёт. Разработан на АНТК им. О. К. Антонова. Рассчитан на перевозку до 83

пассажиров на расстояние до 4400 км. С 18 июля 2001 года началось проектирование самолёта, получившего обозначение Ан-148, под руководством Петра Балабуева. По сравнению с Ан-74, у нового самолёта — более длинный фюзеляж с большим диаметром, крыло другой конструктивной схемы, новые двигатели Д-436-148. производство предусматривалось в Киеве и в Воронеже, в своё время выпускавшем Ан-10 и Ан-12. 17 декабря 2004 года Ан-148 совершил первый свой полёт. В 2015 году президент Украины Петр Порошенко заявил, что выбирает Ан-148 в качестве своего президентского самолёта. Первый полёт на Ан-148 Порошенко совершил 24 января 2015 года, во время своего визита в Саудовскую Аравию.
20 марта 2018 года Ространснадзор предписал авиакомпании «Саратовские авиалинии» приостановить полёты на самолётах Ан-148 и их использование.
Производится с 2009 года. Выпущено – 48 машин.



Самолёт Ан – 148.

Тактико-технические характеристики Ан-148-100В

— Первый полёт: 17 декабря 2004 года- Начало эксплуатации: 2 июня 2009 года
— Единиц произведено: 44 (ноябрь 2017 года)
Стоимость Ан-148
~ $30 млн (2012 год)
Экипаж Ан-148
— 2 пилота + 2 (3) бортпроводника
Вместимость Ан-148
— 80 пассажиров
Размеры Ан-148
— Длина, м: 29,13- Высота, м: 8,19- Размах крыла, м: 28,91- Площадь крыла, м2: 87,32- Диаметр фюзеляжа, м: 3,50- Ширина салона, м: 3,13
— Высота салона, м: 2,00
Вес Ан-148
— Максимальная взлётная масса, кг: 41550- Масса пустого, кг: 22490
— Максимальный запас топлива, кг: 12050
Двигатели Ан-148

— 2 х ТРДД Д-436-148
— Тяга взлётного режима, кгс: 6830
Расход топлива Ан-148
— 1600 кг/ч
Грузоподъёмность Ан-148
— 9680 кг
Скорость Ан-148
— Крейсерская скорость, км/ч: 800—870
— Требуемая длина ВПП, м: 1800
Дальность полета Ан-148
— 3500 км (с 75-ю пассажирами)
Практический потолок Ан-148
— 12200 м

Самолёт Ан – 158. (2010 г.)

Ан-158 (*Ан-148-200*)
украинский ближнемагистральный узкофюзеляжный пассажирский самолёт, высокоплан. Разработан на АНТК имени О. К. Антонова. Является дальнейшим развитием модели Ан-148 и рассчитан на перевозку 89—99 пассажиров на расстояние до 3100 км. Ан-158 является удлинённой версией с повышенной вместимостью базовой модели и первоначально назывался **Ан-148-200.** Представлен 21 апреля 2010 года в Киеве. Первый полёт Ан-158 состоялся 28 апреля 2010 года с аэродрома ГП «Антонов». Сертификация завершилась 28 февраля 2011 года. Производится на заводе Антонова в Киеве.Произведено – 7 самолётов.Эксплуатант – Куба.



Ан – 158. (фото Олега Белякова).

Лётно – техническая характеристика Ан – 158:

Модификация	Ан-158-100
Размах крыла, м	28.91
Длина самолета,м	34.36

Высота самолета,м	8.60
Площадь крыла,м2	87.32
Масса, кг	
пустого самолета	
максимальная взлетная	43700
топлива	
Тип двигателя	2 ТРДД Д436-148
Тяга, кН	
Крейсерская скорость, км/ч	820-870
Перегоночная дальность, км	6000
Практическая дальность, км	
с максимальной заправкой	4320
с максимальной загрузкой	2500
Практический потолок, м	12500
Экипаж, чел	2+3
Полезная нагрузка:	максимально - 99 пассажиров, в двух классах - 86 (12+74) или 9800 кг груза

Самолет Ан – 180 (1991 г.)

Ан−180 — украинский среднемагистральный широкофюзеляжный авиалайнер средней пассажировместимости, разрабатывался конструкторским бюро в АНТК им. О. К. Антонова. Разработка среднемагистрального пассажирского самолета Ан−180 началась в АНТК имени О. К. Антонова в 1991 году. Проектирование началось в 1991 году. Сооружение опытного самолёта предполагалось завершить в 1995 году, передача серийных самолётов в эксплуатацию предусмотрена в 1997 году. В результате распада СССР и крайне неблагоприятной экономической конъюнктуры на рынке перевозок в АНТК было решено отказаться от дальнейшей разработки данного проекта. В 2007 году, тогда заместитель генерального конструктора Авиационного научно — технического комплекса (АНТК) имени Антонова Александр Кива сообщил, что в настоящее время проекты Ан-180 и Ан-218 заморожены и их дальнейшее продвижение теперь «не обсуждается».
Проект остался на бумаге.



Ан – 180.

Лётно – техническая характеристика Ан – 180:

Двигатели	Д-27
Взлётная мощность, л.с.	2х13880
Габариты, м:	35,6
размах крыла	43,0
Площадь крыла, $м^2$	127
Масса, кг:	42500
пустого	67500
взлётная нормальная	71700
Количество пассажиров, чел.	163-175
Масса коммерческой нагрузки, максимальная, кг	18000
Скорость крейсерская, км/ч	800
Дальность, км:	1800
с максимальной коммерческой нагрузкой	7700
Практический потолок, м	10100
Экипаж, чел.	2

Проект заморожен, но есть сведения, что АНТК Антонова пытается возродить разработку проекта.

Самолёт Ан – 218. (1991 г.)

Ан-218 —
проект советского дальнемагистрального широкофюзеляжного авиалайнера средней вместимости, разработанный конструкторским бюро Антонова.
Проект долгое время находился в заброшенном состоянии и до настоящего времени не реализован.
Самолёт был рассчитан на перевозку до 350 пассажиров на расстояние до 6300 км. Размах крыла — 50 м; длина самолёта — 58,15 м; высота самолёта — 15,6 м; диаметр фюзеляжа — 5,62 м.
Базовую модель планировалось оснащать двумя двигателями ТРДД Д-18ТМ Запорожского МКБ «Прогресс» (2х245,2 кН, 2х25 000 кгс). В перспективе рассматривались создание вариантов Ан-218 с дальностью полёта до 12 000 км с 200—220 пассажирами, а также с увеличенной до 400 человек пассажировместимостью.
Разработка началась в 1991 г. Выпуск технической документации должен был быть завершен в первом полугодии 1993 г. Первый полет опытного самолета намечался на 1994 г., сертификация в СНГ-через год после этого. Предполагалось строить Ан-218 на Украине, кооперируясь с авиастроителями России. По расчетам, Ан-218 превзойдет Ту-154 и Ил-86 по топливной эффективности. После распада Советского Союза, проект так и остался на бумаге.



Ан – 218.

Лётно – техническая характеристика Ан – 218:

Тип: широкофюзеляжный среднемагистральный пассажирский самолет
Экипаж: 2 человека
Силовая установка: два ТРДД Д-18ТМ Запорожского МКБ «Прогресс» (2×245,2 кН, 2×25 000 кгс); планировалась установка двигателей Д-18ТП (2×269,7 кН, 2×27 500 кгс) или Роллс-Ройс RB.211-524H4
Размеры:
размах крыла 50 м

длина самолета 58,15 м
высота самолета 15,6 м
площадь крыла 270 м²
диаметр фюзеляжа 5,62 м
Вес:
пустого снаряженного самолета 90000-91000 кг
максимальной коммерческой нагрузки 42000 кг
максимальный взлетный 170000 кг
Число пассажирских мест:
в одноклассной компоновке 350 или 400 (шаг кресел 810 мм)
в трехклассной компоновке 300 (шаг кресел 1020/870/810 мм)
Летные данные:
крейсерская скорость 850-870 км/ч
крейсерская высота полета 10100-12100 м
практическая дальность
- с максимальной коммерческой нагрузкой 4570 км
- с 350 пассажирами 6300 км
- с 400 пассажирами 5100 км
- с 300 пассажирами 7200 км
- с полным запасом топлива и 200 пассажирами 9400 км
потребная длина ВПП 2900 м

Ан-218 — средний советский лайнер для дальних рейсов, разработан в КБ «Антонов». Самолет Ан-218 предусматривал перевозку 350 человек на расстояние чуть больше шести тысячи километров.
Проект был заброшен, так и не реализовавшись.

Самолёт Ан – 225 «Мрия» (1984 – 1988 г.)

Ан-225 «Мрия» (укр. *Мрія*: «Мечта») — советский транспортный реактивный самолёт сверхбольшой грузоподъёмности разработки ОКБ имени О. К. Антонова.

Самый большой и грузоподъёмный самолёт за всю историю мировой авиации. Самолёт был спроектирован и построен в СССР в единственном экземпляре на Киевском механическом заводе (руководитель проекта — В. И. Толмачёв) в 1984−88 годах. Первый полёт был совершён 21 декабря 1988 года. Изначально было заложено две машины; в настоящее время только один экземпляр находится в лётном состоянии и эксплуатируется украинской компанией Antonov Airlines. В СССР имел бортовой номер СССР-82060, после распада СССР перешёл в собственность Украины и теперь имеет бортовой номер UR-82060. Второй экземпляр так и не был достроен.
Второй экземпляр самолёта Ан-225 готов примерно на 70 %. Его планировалось достроить на заводе «Антонов» при наличии финансирования. Ещё с советских времён остались центроплан, фюзеляж и крыло. Эта машина может быть достроена, если появится заказчик. 30 августа 2016 года китайская компания Aerospace Industry Corporation of China (AICC) и украинское госпредприятие «Антонов» подписали соглашение о намерениях, которое предусматривает достройку и модернизацию второго экземпляра Ан-225 с последующей передачей его Китаю, вместе с документацией и чертежами. Однако в декабре 2017 года СМИ сообщили, что китайские власти потеряли интерес к самолёту, поскольку большинство аэропортов в мире неспособны принимать летательные аппараты такой массы и габаритов.



Ан – 225 «Мрия» транспортирует «Буран» на космодром.

Лётно – техническая характеристика Ан – 225:

Модификация	Ан-225
Размах крыла, м	88.40
Длина самолета, м	84.00
Высота самолета, м	18.10
Площадь крыла, м2	905.0
Масса, кг	
пустого самолета	250000
максимальная взлетная	600000
Внутреннее топливо, кг	300000
Тип двигателя	6 ТРДД Прогресс (Лотарев) Д-18Т
Тяга, кН	6 x 229.47
Крейсерская скорость, км/ч	800-850
Перегоночная дальность, км	15000
Практическая дальность, км	4000
Практический потолок, м	11600
Экипаж, чел	6-7
Полезная нагрузка:	до 250 000 кг груза

4.Самолёты ОКБ Бериева:



Бериев (Бериашвили) Георгий Михайлович
(1903-1979)

Советский авиаконструктор, доктор технических наук (1961), генерал-майор инженерно-технической службы. Член КПСС с 1929. В 1930 окончил Ленинградский политехнический институт им. Калинина.

В 1934-68 возглавлял опытно-конструкторское бюро. Под руководством Бериева созданы гидросамолёты (МБР-2, МП-1, МДР-5, МБР-7, Бе-6), реактивные летающие лодки (Р-1 и Б-10), самолёты-амфибии (Бе-8 и Б-12), корабельные катапультные самолёты (Бе-2 и Бе-4) и сухопутный пассажирский самолёт (Бе-30).

Государственные премии СССР (1947, 1968). Награжден: 2 орденами Ленина, 2 др. орденами, а также медалями. Лауреат государственной премии (1941). Награжден орденами и медалями СССР.

Самолёт Бе – 32. (1965 г.)

Бе-30 — ближнемагистральный пассажирский самолёт. Работы по новому легкому самолету короткого взлета и посадки начались в ОКБ Бериева в 1965 году. Самолет предназначался для замены самого массового самолета местных воздушных линий Ан-2.

Бе-30 стал последним самолетом созданным под руководством Георгия Михайловича Бериева.

Создан в ОКБ Бериева. Впервые самолет, а точнее, макет самолета под названием Бе-30 был показан на воздушном празднике в Домодедово в 1967 г. Спустя год, 13 июня 1967 года, летчик-испытатель М. Михайлов совершил первый полет на опытной машине. Самолёт успешно прошел испытания в различных климатических условиях и получил положительные отзывы летных и технических служб. Опытный самолет Бе-30 демонстрировался в 1969 году на 28-международном Салоне в Ле Бурже. Всего были построены восемь самолётов Бе-30.



Бе-32.

Летно – техническая характеристика:

Крейсерская скорость (км/ч): 480
Дальность полета с максимальной платной нагрузкой (с резервами топлива) (км): 600
Дальность полета с максимальным запасом топлива (км): 1600
Варианты написания (синонимы)
Бе32, Ве32
Двигатели
2 двигателя Pratt&Whitney PT6A-65B по 1100 л.с.
Размеры
Размах крыла (м): 17.00
Длина самолета (м): 15.70
Высота самолета (м): 5.52
Число мест
Экипаж: 2
Максимальное: 16
Массы и нагрузки
Взлетная (т): 7.30
Платная нагрузка (т): 1.90
Самолёт эксплуатировался с 1968 по 1976 год.

Самолёт Бе – 32К (1993 г.)

Самолет Бе-32К, разработанный АО "ТАНТК им. Г.М. Бериева", предназначен для перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов на местных авиалиниях и может выполняться в пассажирском и административном вариантах. По некоторым оценкам, потенциальный рынок самолетов Бе-32К оценивается в 900-950 машин, в том числе:
по России 400;
по странам СНГ 200;
по странам дальнего зарубежья 300-350.

Бе-32 — многоцелевой самолёт предназначен для выполнения широкого круга задач при использовании его в пассажирском, транспортном, санитарном и административном вариантах. Разработаны также варианты самолета для обучения парашютистов и для охраны лесных массивов. Ведущий конструктор Бе-32 — Николай Лавро. Бе-32 представляет собой модернизацию пассажирского и транспортного самолёта Бе-30. Все 8 выпущенных «тридцаток» были переделаны в вариант Бе-32, три из которых проходили эксплуатационные испытания в Быковском авиаотряде. Главным конструктором по теме Бе-32 был назначен С. А. Атаянц, ведущим конструктором по самолету стал В. Н. Антонов.



Бе – 32К.

Лётно – техническая характеристика:

Разработчик	ТАНТК им. Г.М.Бериева	
Обозначение	Бе-32К	
Тип	Легкий пассажирский	административный самолет
Первый полет	1993	
Количество пассажиров, чел	17	7
Экипаж, чел	2	
Длина самолета, м	15	
Высота самолета, м	5,52	
Размах крыла, м	17	
Площадь крыла, м^2	32	
База шасси, м	4,75	

Колея шасси, м		5,20	
Длина кабины, м		6,0	
Высота кабины, м		1,82	
Ширина кабины, м		1,55	
Объем багажного отсека, м^3		1,33	
Взлетный вес (нормальный), кг		7300	
Коммерческий груз, кг		1900	
Вес топлива, кг		1650	
Число двигателей		2	
Тип двигателя		ТВД РК6А-65В	
Мощность двигателя, э.л.с.		2х 1100	
Максимальная крейсерская скорость, км/ч		510	
Экономическая скорость, км/ч		370	
Максимальная дальность, км		2050	
Практическая дальность, км		800-885	1780-1850
на высоте 3000 м с коммерческой нагрузкой 1550 кг (16 пас.) и АНЗ на 30 минут полета	на экономической скорости	600	
	на максимальной крейсерской скорости	520	
с 14 пассажирами	на экономической скорости	830	
	на максимальной крейсерской скорости	750	
Эксплуатационный потолок, м		4200	
Высота крейсерского полета, м		3000	
Длина разбега, м		430	
Взлетная дистанция до высоты 10,7 м		490	
Посадочная дистанция с высоты 15 м		500	
Длина пробега, м		180-240	
Потребная длина ВПП, м		830	

Самолет Бе – 103.(1992 г.)

Бе-103 — лёгкий самолёт-амфибия многоцелевого назначения предназначен для выполнения следующих задач: грузо-пассажирские перевозки; оказание срочной медицинской помощи; патрулирование, противопожарный и экологический надзор, контроль акваторий; туристический бизнес. Амфибиевные качества Бе-103 обеспечивают его широкое использование в различных районах, имеющих большое количество рек, озер, водохранилищ, труднодоступных для других видов транспорта. [1]Создан в ОКБ Бериева. Разработка самолёта началась в начале 90-х годов. Данный проект был инициативным и преследовал две основные цели — отработать гидро- и аэродинамические компоновки сверхтяжелых гидросамолетов со взлетной массой более 500 тонн и создать многоцелевую амфибию для перевозок пассажиров и грузов на местных линиях страны. Бе-103 стал масштабной летающей моделью амфибии с необычной для машин такого класса аэрогидродинамической компоновкой. Бе-103 первый самолет-амфибия, созданный не по заказу военных.

Первый полёт Бе-103 состоялся 15 июля 1997 года.

Кроме базового пассажирского варианта разработан целый ряд модификаций самолета-амфибии: транспортный, административный, санитарный (один лежачий больной, один-два сидячих, один медработник), патрульный, экологический.

Серийно производился на Комсомольском-на-Амуре Авиационном Производственном Объединении. Несколько штук эксплуатируются в России, 3 самолета продано в США (в 2003 г.) и 2 в Китай (в 2010 г.).

Бе-103 может эксплуатироваться как на оборудованных причалом акваториях, так и на необорудованных; как автономно, так и с помощью имеющихся подручных плавсредств.

Самолёт может выходить из воды самостоятельно на пологий берег и спускаться в воду по отлогому спуску. На стационарном, оборудованном лебедками гидроспуске с помощью тяговой лебёдки производится подъём или спуск самолёта за носовые буксировочные утки или за кормовой узел.



Бе – 103.

Лётно - техническая характеристика Бе-103:

Экипаж, число пассажиров, чел.	1, 5
Двигатель, тип х кол, название	ПД х 2, ТСМ-10
Мощность, л.с.	210
Размах крыла, м / площадь крыла, м²	12,72 / 25,1
	10,65 / 3,57
Длина самолета / высота самолета, м	
Масса: максимальная взлетная / пустого, кг	2270 / н/д

Полезной нагрузки, кг	385
Максимальная скорость / крейсерская, км/ч	285 / 250
Практический потолок, м	300
Максимальная дальность, км	1100

Самолёт Бе – 200. (1993 г.)

Бе-200 «Альтаир» — российский самолёт-амфибия (летающая лодка), разработанный ТАНТК имени Г. М. Бериева и производимый на Иркутском авиационном заводе. В 2008 году производство Бе-200 перенесено на ТАНТК имени Г. М. Бериева.

Бе-200 — один из самых необычных многоцелевых самолётов, разработан на основе и с использованием идей, заложенных в предшественника — амфибию А-40. Самолёт способен взлетать как с земли, так и с водной поверхности. Основные сферы применения: тушение пожаров, поисково-спасательные операции, охрана водных поверхностей, экологические миссии, перевозки пассажиров и грузов. По ряду лётно-технических характеристик Бе-200 не имеет аналогов в мире[2].

Решение о начале работ по созданию самолёта-амфибии было принято Постановлением Правительства от 17 июля 1992 года № 497. Министерству промышленности Российской Федерации поручили обеспечить разработку и строительство в сроки:

- рабочего проектирования — 1993 год,
- строительство двух опытных самолётов в 1994—1995 годах,
- начало лётных испытаний — 1994 год,
- завершение сертификационных работ — 1996 год.

Предусмотрены средства: 1,6 млрд в 1993—1995 годах по Программе развития гражданской авиации до 2000 года и 150 млн рублей из фонда конверсии в III квартале 1992 года[3].

Первый полёт прототипа Бе-200ЧС состоялся 24 сентября 1998 года

В 2008 году производство Бе-200 перенесено с Иркутского авиационного завода на ТАНТК имени Бериева (город Таганрог). Иркутский авиазавод поставляет часть деталей для производства планеров, в частности, крыло самолёта[4]. К моменту начала выпуска в Таганроге планировалось существенно усовершенствовать самолёт. Построено 16 единиц. Эксплуатируется с 2003 года.



Бе – 200.

Лётно – техническая характеристика Бе-200:

Тип	самолет-амфибия специального назначения
Силовая установка	два двухконтурных турбореактивных двигателя Д-436ТП по 7 500 кгс каждый
Максимальное число пассажиров	8 т. груза, 50 человек или 12 т. воды
Практический потолок	8 000 м
Дальность полета	3 600 км
Максимальная взлетная масса	37,9 т
Крейсерская скорость	710 км/ч
Размах крыла	32,7 м
Площадь крыла	117,44 кв. м
Длина	32,05 м
Высота	8,90 м

5.САМОЛЁТЫ ОКБ С.В.ИЛЬЮШИНА.



Ильюшин Сергей Владимирович
(1894-1976)

Советский авиаконструктор, академик АН СССР (1968), генерал-полковник инженерно-технической службы (1967), трижды Герой Социалистического Труда (1941, 1957, 1974). В Советской Армии с 1919 года, сначала авиамеханик, затем военком, а с 1921 начальник авиаремонтного поезда. Окончил Военно-воздушную академию им. проф. Н.Е.Жуковского (1926; ныне ВВИА). За время обучения в академии построил три планёра. Последний из них -"Москва" на состязаниях в Германии, получил первый приз за продолжительность полёта. После окончания академии руководитель секции научно-технического комитета ВВС.

Затем работал на научно-исследовательском аэродроме ВВС. С 1931 начальник ЦКБ ЦАГИ. В 1933 возглавил ЦКБ при московском заводе имени В.Р.Менжинского, впоследствии ставшее КБ Ильюшина, деятельность которого была связана с развитием штурмовой, бомбардировочной, пассажирской и транспортной авиации.

С 1935 Ильюшин - главный конструктор, в 1956-70 - генеральный конструктор. Создал свою школу в самолётостроении.

Штурмовики Ильюшина во время Великой Отечественной войны составили основу советской штурмовой авиации, как нового рода авиации, тесно взаимодействующего с наземными войсками. Ил-2- один из массовых самолётов военного периода. При его создании Ильюшину удалось решить многие научно-технические проблемы, в том числе использовать броню в качестве силовой конструкции самолёта, разработать технологию изготовления броневого корпуса с большой кривизной обводов и другие.

Под его руководством созданы строившиеся серийно штурмовики Ил-2, Ил-10, бомбардировщики Ил-4, Ил-28, пассажирские самолёты Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ил-62, грузовой Ил-76, Ил – 86, Ил – 96.

Ильюшину присуждена Золотая авиационная медаль ФАИ. Ленинская премия (1960), Государственная премия СССР (1941, 1942, 1943, 1946, 1947, 1950, 1952, 1971). Ильюшин С.В. награжден 8 орденами Ленина. Имя Ильюшина носит Московский машиностроительный завод, ОКБ.



Самолёт Ил - 12

Лётно – техническая характеристика Ил – 12:

	Ил-12-1946	Ил-12-1947	Ил-12-1950	Ил-12Т	Ил-12Д
Размах крыла, м	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70
Площадь крыла, кв.м.	103,00	103,00	103,00	103,00	103,00
Длина, м	21,31	21,31	21,31	21,31	21,31
Высота, м	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80
Взлетный вес, кг	17 250	17 500	16 100	17 250	18 500
Вес пустого, кг	11 000	11 350	11 300	12 500	12 560
Скорость макс., км/ч	407	407	398	400	410
Скорость крейс., км/ч	347	344	330	320	320
Потолок, м		5000	2050	3000	3000
Дальность полёта, км	1150	1250	1500	1000	1200
Количество пассажиров,	27	32	18	-	37
Полезная нагрузка, кг	2900			3000	3850
Произведено самолётов	663				



Трудяга Ил – 14.

Лётно – техническая характеристика Ил – 14:

Первый полет: 15 июля 1950 г.
Экипаж: 5 чел.
Двигатели: АШ-82Т, 2 х 1900 л.с.
Длина: 21.31 м
Размах крыла: 31.7 м
Площадь крыла: 100 м2
Взлетный вес (нормальный): 16 500 кг
Количество пассажиров: до 32
Крейсерская скорость: 350 км/ч
Максимальная скорость: 431 км/ч
Практический потолок: 7000 м
Дальность полета: 1500 км
Разбег/пробег: 470/500 м
Серийное производство: 1952-58 гг. Всего выпущено самолетов типа Ил-14 всех моделей: в СССР - свыше 3500, ГДР - 80, ЧССР - 203 экз.
Эксплуатировался в авиакомпаниях и ВВС 31 страны мира

Самолёт Ил – 18 (1955 г.)

Первый полет советского самолета "Ильюшин-18" состоялся в таком далеком 1957 году. И по сегодняшний день этот авиалайнер продолжает удивлять как своими характеристиками, так и достижениями. История создания В 1957 году самолет совершил свой первый полёт длительностью в один час пятьдесят семь минут с

Центрального аэродрома имени Михаила Васильевича Фрунзе на летную базу города Жуковского. Результатом испытаний стал запуск серии авиалайнеров "Ильюшин-18" с двигателями конфигурации АИ-20. Массовый выпуск этих авиагигантов состоялся в середине апреля 1959 года. За весь период производства "Ильюшин-18" (с 1958 по 1970 год) было выпущено 719 самолетов. В это число входит и количество машин, созданных для зарубежных авиакомпаний (более ста штук). Эксплуатация За период 1958-1959 гг. пилоты самолетов "Ильюшин-18" поставили огромное количество мировых рекордов (двадцать!) по дальности полета с разного рода полезной нагрузкой и на разной высоте. Коммерческая эксплуатация этого авиалайнера продолжалась на протяжении 43 лет – с 1959 до 2002 года. Хотя массовое списание этих машин началось еще в 1977 году. В 2010-м модель RA-75713 использовалась в качестве постоянного грузового самолета на маршруте Петрозаводск – Нарьян-Мар и делал около пяти рейсов за неделю. В таких странах, как Украина, КНДР, Индия, Сомали и некоторые другие, Ил-18 эксплуатируется до сих пор. Самолеты модификаций "Ильюшин-18" вошли в историю благодаря высокому уровню таких критериев: экономичность; уровень комфорта; надежность и безопасность; неприхотливость в обслуживании.



Самолёт Ил – 18.

Лётно – техническая характеристика Ил – 18:

Основные	Ил-18 (1946)	Ил-18А	Ил-18Б
Тип	Пассажирский	Пассажирский	Пассажирский
Страна	СССР	СССР	СССР
Производитель	КБ Ильюшина	КБ Ильюшина	КБ Ильюшина
Первый полёт	17.08.1946	1957	30.09.1959
Годы выпуска	1946	1957-1958	1958-1959

Единиц произведено (шт.)	1 42 64		
Технические			
Длина (м)	29.9	35.9	35.9
Высота (м)	9.4	10.2	10.2
Размах крыла (м)	41.1	37.4	37.4
Площадь крыла (м²)	140.0	140.0	140.0
Двигатели	4 x АШ-73	4 x НК-4	4 x АИ-20
Мощность	2300 л.с.	4000 л.с.	4000 л.с.
Экипаж (чел.)	6	5	5
Масса (взлетная; кг)	47500	58000	61200
Масса (пустого; кг)	28490		
Пассажиры/Груз кг	66 чел. / 7600	75 чел. / 12000	84 чел. / 13500
Максимальная скорость (км/ч)	585	685	685
Крейсерская скорость (км/ч)	450	625	625
Дальность полета (км)	2800	5400	5400
Максимальный потолок (м)	9000	9500	9800
Скороподъемность (м/с)	10.4	15	17

Самолёт Ил – 62. (1960 г.)

3 января 1963 года, совершил свой первый полёт советский турбореактивный межконтинентальный пассажирский авиалайнер Ил-62.
Самолёт был разработан в ОКБ им. Ильюшина в 1960 году для замены турбовинтовых Ту-114. В процессе проектирования учитывались мировые требований к воздушным судам такого класса. Ил-62 относится к категории реактивных пассажирских самолётов «второго поколения». В постоянной эксплуатации с 1967 года. Производился серийно в 1966—1995 годах. За весь производственный период на Казанском авиазаводе было построено 276 авиалайнеров, последний авиалайнер Ил-62, был собран в 2004 году
Ил-62 преодолевал без промежуточных посадок расстояние до 10 000 км. На этом лайнере выполнялись рейсы из Москвы в Гавану, Нью-Йорк, Магадан, Хабаровск. По состоянию на начало 2014 года в эксплуатации оставалось 20 Ил-62: 8 в России, 4 в КНДР, 3 в Республике Беларусь компанией Rada Airlines, 2 на Украине и по одному в Судане, Гамбии и Ливии. Практически все самолёты используются для выполнения правительственных, грузовых и чартерных рейсов.



Самолёт Ил – 62.

Лётно – техническая характеристика Ил – 62:
Экипаж – 5 Крейсерская скорость, км/час 820 – 900. Высота полета, м10 000 - 12 000.
Дальность полета с коммерческой загрузкой 23 000 кг (АНЗ = 5100 кг), км – 7800. Потребная взлетная дистанция (в условиях МСА на уровне моря), м – 3300. Потребная посадочная дистанция (в условиях МСА на уровне моря), м – 2500. Максимальный взлетный вес, кг - 165 000. Максимальный посадочный вес, кг – 105 000. Максимальная вместимость топливной системы, л - 105 300. Допустимые центровки самолета, % САХ: предельно-передняя – 27. предельно-задняя – 34. Габаритные размеры, м:фюзеляжа –
49,0 х 3,75 х 4,1. входной двери - 1,83 х 0,864, аварийного выхода - 0,91 х 0,51, запасного выхода - 1,38 х 0,61. Высота порога люков багажно-грузовых помещений от земли, м:№1 - 1,9 №2 - 1,9
№3 - 2,26; №4 - 3,68. Объем багажно-грузовых помещений, м3:№1 - 22,7
№2 - 12,6 №3 - 6,9 №4 - 5,8. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА :Четыре реактивных двухконтурных двигателя Д-30КУ. Взлетная тяга одного двигателя, кгс - 11 000. Расход авиатоплива, т/час – 9. Пуск двигателей может быть выполнен от наземной установки воздушного пуска или от бортовой вспомогательной силовой установки (ВСУ). Электрический пуск ВСУ производится от наземного источника питания или от бортовых аккумуляторных батарей.

Самолёт Ил – 76 (1966 г.)

Ил- 76 — советский и российский тяжёлый военно-транспортный самолёт, разработанный в ОКБ Ильюшина по проекту и под руководством академика Г. В. Новожилова; первый в истории СССР военно-транспортный самолёт с турбореактивными двигателями.

28 июня 1966 года Министерство авиационной промышленности СССР поручило ОКБ С. В. Ильюшина провести исследовательские работы по созданию проекта военно-транспортного самолёта, с четырьмя турбореактивными двигателями, предназначенного для выполнения задач, возлагаемых на военно-транспортную авиацию по посадочному и парашютному десантированию войск, боевой техники и военных грузов. Уже 25 февраля 1967 года Генеральный конструктор С. В. Ильюшин утвердил разработанное техническое предложение по созданию Ил-76. 27 ноября 1967 года Советом Министров СССР было принято постановление о начале работ по созданию Ил-76. Постройка первого опытного самолёта проводилась в Москве на машиностроительном заводе «Стрела». Первый полёт самолёт совершил 25 марта 1971 года с Центрального аэродрома имени М. В. Фрунзе (командир — Герой Советского Союза Э. И. Кузнецов), посадку совершил на аэродроме Раменское. Первый серийный самолёт совершил свой первый полёт 5 мая 1973 года с аэродрома ташкентского авиационного завода, экипаж лётчика-испытателя А. М. Тюрюмина. В дальнейшем самолёты Ил-76 различных модификаций производились на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В. П. Чкалова (ТАПОиЧ), всего за годы производства построено 955 самолётов, из них более 100 отправлено на экспорт. Эксплуатируется 393 самолета. Объемы производства доходили до 65 самолетов в год.

Серийное производство в России Ил-76МФ было запланировано на авиазаводе «Авиастар-СП» в Ульяновске. В конце марта 2012 года завершилась сборка первого серийного экземпляра.



Самолёт Ил – 76 МД.

Летно-техническая характеристика Ил-76МД-90А:

Экипаж: 6 человек.

Габаритные характеристики: длина — 46,6 м, высота — 14,16 м, размах крыла — 50,5 м, площадь крыла — 300 кв. метров.

Масса пустого — 88 500 кг.

Максимальная взлетная масса — 210 000 кг.

Максимальная полезная нагрузка — до 60 тонн.

Силовая установка — 4х ТРДД ПС-90А-76, тяга — 4х16000 кгс.

Крейсерская скорость — 750-800 км/ч.

Практическая дальность полета — 5000 км (с грузом 52 тонны).

Практический потолок — 12 100 м.

Количество перевозимых десантников — 126.

Самолёт Ил – 86. (1970 г.)

Ил-86 — советский четырёхдвигательный широкофюзеляжный пассажирский самолёт для авиалиний средней протяжённости, спроектированный в КБ Ильюшина. Первый и самый массовый советский пассажирский широкофюзеляжный самолёт. Производился серийно в 1980—1997 годах на Воронежском авиационном заводе. Всего было выпущено 106 самолётов. Самолёт Ил-86 является первым серийным советским пассажирским широкофюзеляжным самолётом. Потребность в таком самолёте возникла в СССР в 1967 году, когда «Аэрофлот» выработал требования к самолёту на 250—350 мест. 13 октября 1967 года было принято Постановление Совета Министров СССР о разработке такого самолёта. 22 февраля 1970 года ОКБ С. В. Ильюшина получило техническое задание на разработку широкофюзеляжного пассажирского самолёта на 350 мест[4]. 9 марта 1972 года Совет Министров СССР принял постановление № 168-68 о начале работ по широкофюзеляжному самолёту Ил-86[5]. Первый полёт опытного самолёта Ил-86 выполнил 22 декабря 1976 года экипаж Э. И. Кузнецова. Среднемагистральный самолёт Ил-86В имел удлинённый фюзеляж и рассчитывался на перевозку 450 пассажиров на расстояние 3600—4000 км. Самолёт Ил-86Д предназначался для перевозки 330 пассажиров на расстояния более 9000 км. Этот самолёт послужил основой для дальнемагистрального самолёта Ил-96-300. В итоге в массовую серию не пошёл ни Ил-96, ни ремоторизованный Ил-86, а эту нишу заняли бывшие в употреблении Airbus A310, Boeing 747, Boeing 767, возраст которых составлял 10—20 лет при покупке российскими авиакомпаниями в 2000-х годах. Ил-86 выпускался серийно с 1979 по 1997 годы на авиационном заводе в Воронеже (ВАСО). Всего было построено 106 самолётов всех модификаций (102 Ил-86 и 4 Ил-80 для нужд МО СССР). Три самолёта были поставлены на экспорт в Китай.
Четыре самолёта построены в варианте воздушного командного пункта Ил-86 (Ил-80) для управления вооружёнными силами на случай ядерного конфликта.



Самолёт Ил – 86.

Лётно – техническая характеристика Ил-86:

Тип	магистральный пассажирский самолет
Силовая установка	четыре двухконтурных турбореактивных двигателя НК-86 по 13 000 кгс каждый
Максимальное число пассажиров	350 человек
Практический потолок	12 000 м
Дальность полета	3800 км
Максимальная взлетная масса	215 т
Крейсерская скорость	950 км/ч
Размах крыла	48,1 м
Площадь крыла	320 кв. м
Длина	59,4 м
Высота	15,8 м

Самолёт Ил – 96.(1983 г.)

Ил-96 — советский и российский пассажирский широкофюзеляжный самолёт для авиалиний средней и большой протяжённости, спроектированный в КБ Ильюшина в конце 1980-х годов. Совершил первый полёт в 1988 году, производится серийно с 1993 года на заводе Воронежского акционерного самолётостроительного общества. Ил-96 стал первым советским дальнемагистральным широкофюзеляжным самолётом. Рассчитан на 300—435 пассажиров и дальность полёта 9000 км. Использует российские двигатели ПС-90А. Самолет Ил-96-300 разрабатывался по

техническим требованиям Министерства гражданской авиации, отражающим перспективы роста объёма пассажирских перевозок на дальних воздушных линиях Аэрофлота. В соответствии с требованиями МГА самолёт должен обеспечивать перевозку пассажиров, их багажа, почты и грузов на магистральных воздушных линиях протяженностью 4 000 — 11 000 км.

В 1999—2000-х годах проводились работы по проекту грузового самолёта Ил-96-400Т, обладающего возможностями грузового самолёта Ил-96Т, но имеющего российские ТРДД ПС-90А-2 и бортовое оборудование. Он совершил первый полёт 16 мая 1997 года. В эксплуатации с 2009 года.

В процессе испытаний Ил-96 выполнил несколько примечательных полётов на дальность, в том числе Москва — Петропавловск-Камчатский — Москва без посадки в Петропавловске. 14 800 км пути самолёт преодолел за 18 часов 9 минут. 9 июня 1992 года Ил-96 перелетел из Москвы в Портленд через Северный полюс, проведя в воздухе 15 часов. Самолёт испытывался в Якутске при −50 °С и в Ташкенте при +40 °С. По итогам испытаний 29 декабря 1992 года самолёту вручили сертификат лётной годности. Полгода новые машины «обкатывали» на трассах «Аэрофлота», причём из-за недостатка финансирования эксплуатационные испытания пришлось совместить с коммерческими грузовыми перевозками. Работа коллектива ОКБ Ильюшина над Ил-96-300 была отмечена Государственной премией РФ. В 2009 году министр промышленности и торговли Виктор Христенко принял решение о снятии с производства пассажирского самолёта Ил-96-300 в ближайшие годы, так как лайнер не способен конкурировать с новейшими дальнемагистральными пассажирскими самолётами компаний Boeing и Airbus. Создатели Ил-96-300 ориентировались на экономические показатели Boeing 767, однако с момента первого полёта Ил-96-300 введены в эксплуатацию дальнемагистральные авиалайнеры нового поколения Airbus A330, Airbus A340, Airbus A380, Boeing 777, Boeing 787, Airbus A350. В планах производства остаётся грузовая версия самолёта Ил-96-400Т, однако, по состоянию на 2014 год, твёрдые заказы на неё отсутствуют.
Как и другие советские самолёты, появившиеся незадолго до распада СССР (Ил-114, Ту-204), массовым Ил-96 так и не стал. К 2014 году выпущено всего 28 самолётов, из которых эксплуатируются 11.
В июне 2018 года Ил-96 с бортовым номером 96013, принадлежавший ранее Домодедовским авиалиниям и простоявший 10 лет на хранении в Домодедово, был неожиданно восстановлен и перегнан в Жуковский. 20 ноября 2018 года была объявлено, что на Воронежском авиационном заводе началась сборка элементов планера первого лайнера Ил-96-400М. Самолёт выпускается с 1992 года на Воронежском авиационном заводе. С 1988 года построено 29 самолётов данного типа. По данным октября 2013 года, в эксплуатации находятся 18 самолётов (в России — 15). Из них для пассажирских перевозок использовалось 6 лайнеров «Аэрофлота» и продолжают использоваться три лайнера авиакомпании «Cubana de Aviación». В декабре 2013 года «Аэрофлот» объявил о планируемом выводе из эксплуатации Ил-96. Последний рейс под флагом авиакомпании был совершён 30 марта 2014 года на самолёте с бортовым номером RA-96008. 1 апреля 2014 года были выведены из эксплуатации все находившиеся на балансе «Аэрофлота» самолёты Ил-96.



Самолёт Ил – 96.
Лётно–техническая характеристика Ил–96:

Характеристика	Ил-96-300	Ил-96М/Т	Ил-96-400М/Т
Первый полёт	28 сентября 1988	6 апреля 1993	16 мая 1997
Начало эксплуатации	14 июля 1993	—	23 апреля 2009
Размах крыла	57,66 м	60,105 м	60,105 м
Длина	55,345 м	63,939 м	63,939 м
Высота в хвосте	17,55 м	15,717 м	15,717 м
Площадь крыла	350 м²	391,6 м²	391,6 м²
Полезная нагрузка	40 000 кг	58 000 кг	58 000 кг
Макс. взлётная масса	250 000 кг	270 000 кг	265 000 кг
Макс. пассажировместимость	300	436	436
Экипаж	3	3	3
Крейсерская скорость	870 км/ч	870 км/ч	870 км/ч
Максимальная скорость	910 км/ч	900 км/ч	900 км/ч
Эксплуатационный потолок	12 000 м	12 000 м	12 000 м
Дальность полёта (при макс. нагрузке)	9 000 км	12 800 км	10 000 км
Двигатели	4х ПС-90А	4х Pratt&Whitney PW2337	4х ПС-90А-1

Самолёт Ил – 103.(1988 г.)

Ил-103 — четырёхместный (пилот и три пассажира) одномоторный поршневой пассажирский самолёт-воздушное такси.

Самолёт сертифицирован по нормам АП-23 МАК в 1996 году. В качестве двигателя выбран Teledyne Continental Motors IO-360ES мощностью 210 лс. Дальность — 1000 км.
В 1988 году в СССР был объявлен конкурс на разработку самолёта первоначального обучения. Первоначально был спроектирован самолёт с автомобильным двигателем ВАЗ, но после изучения конъюнктуры мирового рынка на самолёт установили американский двигатель IO-360ES фирмы Теледайн мощностью 210 л. с. с винтом «Харцель». В серийное производство самолёт запущен на Луховицком машиностроительном заводе. Согласно эксплуатационным характеристикам самолёт рассчитан на 15 лет эксплуатации или 14 000 летных часов. Самолёт может эксплуатироваться как воздушное такси; средство патрулирования прибрежных зон; для проведения научно-исследовательских работ; передвижная лаборатория для осуществления экологического контроля. Первый полёт 17 мая 1994 года. Производитель Авиационный комплекс им. Ильюшина. Произведено – 66 самолётов. Эксплуатант – ВВС Южная Корея.



Самолёт Ил – 103.
Лётно – техническая характеристика Ил – 103:

Первый полёт	17 мая 1994
Экипаж, чел	1
Число пассажиров, чел	4
Длина, м	8,00
Размах крыла, м	10,56
Высота, м	3,135
Размах ГО, м	3,90
Колея шасси, м	2,404
Диаметр винта, м	1,9
Тип двигателя	1 х Teledyne Continental Motors IO-360ES[*1]
Мощность двигателя, л.с.	1 х 210
Часовой расход топлива на крейсерском режиме полета на высоте 3000 м, кг	22,3

Максимальная взлетная, кг		1460
Пустого, кг		765
Максимальная полезной нагрузки, кг		395
Максимального запаса топлива, кг		150
Сухая двигателя с агрегатами, кг		158,9
Максимальная скорость, км/ч		250
Крейсерская скорость, км/ч		225
Дальность полета, км		1070
Длина, м	разбега	340
	пробега	250
Допустимые перегрузки		+4,4/2,2

Самолёт Ил – 112В.(2014 г.)

Ил-112В — перспективный российский лёгкий транспортный самолёт нового поколения; предназначен для замены самолётов Ан-24 и Ан-26. Может эксплуатироваться на небольших малооборудованных аэродромах, имеющих как бетонированные, так и грунтовые покрытия взлётно-посадочных полос. Первый полёт Ил-112В совершил 30 марта 2019 года. К выпуску планируется в модификации для военно-транспортной авиации (Ил-112В). По словам генерального директора компании Юрия Грудинина, серийное производство Ил-112В будет налажено в 2022 год. На воронежском авиазаводе (ВАСО) готовятся постепенно выйти на производство до 12 самолётов в год.



Самолёт Ил – 112В.

Расчётные лётно-технические характеристики Ил-112В

Проекции самолёта Ил-112

- экипаж: 5 человек
- пассажировместимость: 44 (грузопассажирский вариант)
- грузоподъёмность: 5 т (максимальная загрузка)
- длина: 24,15 м
- размах крыла: 27,15 м
- высота: 8,89 м
- масса пустого: 16 т
- масса снаряжённого: 15 т
- нормальная взлётная масса: 20,4 т
- макс. взлётная масса: 21 т
- ёмкость топливных баков: 7200 л*0.775 кг/л=5580 кг
- проём рампы, В×Ш: 2,42×2,45 м[*источник не указан 1380 дней*]

Основные характеристики силовой установки

- двигатель: ТВ7-117СТ
- мощность на максимальном взлётном режиме: 2×3100 л. с.
- мощность на повышенном чрезвычайном режиме: 2×3600 л. с.
- воздушный винт: однорядный шестилопастной АВ-112
- диаметр винта: 3,9 м
- тяга: 3645 кГ
- форсажная тяга: 4145 кгс
- Расход топлива: 175 грамм на л. с./час
- Удельный Расход: 31,12 грамм/пасс./км.(вычислено по модели)

Лётно-технические характеристики

- максимальная скорость: 550 км/ч
- крейсерская скорость: 450—500 км/ч
- практическая дальность: 2400 км при загрузке 3,5 т
- практическая дальность: 1200 км при максимальной загрузке 5 т
- перегоночная дальность: 5200 км
- практический потолок: до 7600 м
- длина разбега: 870 м
- длина пробега: 600 м

Самолёт Ил – 114. (1985 г.)

Ил-114 — советский и российский турбовинтовой ближнемагистральный пассажирский самолёт, разработанный в 80-х годах XX века в КБ Ильюшина. Самолёт предназначался для замены самолётов семейства Ан-24, а на некоторых региональных направлениях — турбореактивных Ту-134 и Як-40. До 2012 года серийное производство велось на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В. П. Чкалова, бывшем заводе № 84. Первый полёт состоялся 29 марта 1990 года. Всего было произведено 20 машин, из которых в эксплуатации 2, разрушены 3, остальные на хранении.
Самолёт спроектирован с учётом особенностей эксплуатации в арктических и антарктических районах, где он со временем заменил бы Ил-14 и Ил-18, способен

перевозить не менее 60 пассажиров, имеет коммерческую нагрузку 5400 кг, практическую дальность — 1000 км, крейсерскую скорость 500 км/час, высоту полёта 6000-7200 метров.
Ил-114 предназначен для эксплуатации с относительно коротких ВПП (согласно карте типа - от 1300 м), имеющих бетонное покрытие (сертификат типа, вопреки часто встречающимся утверждениям, не разрешает эксплуатацию самолёта с грунтовых ВПП). В его конструкцию заложен принцип автономности от наземных источников питания, что позволяет использовать его в малооборудованных аэропортах, расширяя таким образом географию его применения.
В 2019 году производство Ил-114 возобновлено на предприятии ПАО ВАСО, расположенного в Воронеже, совместно с корпорацией МиГ. Первый полёт возобновлённого полностью российского самолёта Ил-114-300 состоялся 16 декабря 2020 год.



Самолёт Ил – 114.

Лётно – техническая характеристика Ил-114:

	Ил-114	Ил-114-100
Размеры		
Длина (м)	26.9	26.9
Размах крыльев (м)	30.0	30.0
Высота (м)	9.2	9.2
Площадь крыла (кв.м)	81.9	81.9
Вес		
Макс. взлетный вес (кг)	22 700	23 500
Макс. посадочный вес (кг)	22 700	23 500
Вес пустого (кг)	15 000	15 900

Макс. вес без топлива (кг)	21 500	
Макс. коммерческая загрузка (кг)	6 500	6 500
Емкость топливных баков (л)	8 360	8 360
Летные данные		
Дальность полета с макс. загрузкой (км)	1 000	1 500
Потолок (макс. высота полета) (м)	8 000	8 000
Длина разбега (м)	1 360	1 400
Длина пробега (м)	1 260	900
Двигатели	ТВ7-117, 2 x 2465 л.с.	P&WC PW127H, 2 x 2750 л.с.
Удельный расход топлива (г/пасс.-км)		20.8
Часовой расход топлива (кг)		590
Пассажирский салон		
Кол-во кресел (эконом)	64	64
Ширина салона (м)	2.28	2.28

6.Самолёты ОКБ П.О.СУХОГО.



Днём рождения КБ П. О. Сухого является 29 июля 1939 г. — дата выхода постановления Правительства, по которому бригада конструкторского бюро Московского завода № 156 для внедрения ББ-1 в серию, возглавляемая Павлом Осиповичем Сухим, была в полном составе переведена из Москвы в Харьков на

серийный завод № 135, осваивавший выпуск самолётов Су-2. П. О. Сухой был назначен главным конструктором завода. Затем перевод в Подлипки, на завод № 289, эвакуация в Пермь и, по возвращении, новое место работы — территория завода № 464 в Тушине.

Опытно-конструкторское бюро имени П.О. Сухого **«ОКБ Сухого»** — одно из ведущих российских предприятий по разработке авиационной техники. Входит в авиационный холдинг ОАО «Компания „Сухой“»: до 1 января 2013 как отдельное юридическое лицо ОАО «ОКБ Сухого», а с 1 января 2013 года — как филиал, с сохранением названия «ОКБ Сухого».

Самолёт Су – 80 (2006 г.)

Самолёт для местных и региональных авиалиний разработки ОКБ Сухого. Разрабатывался в пассажирском и грузо-пассажирском варианте. Самолёт имеет герметичный салон и предназначен для перевозки 30 пассажиров или до 3300 кг груза на расстояние до 1300 километров.



Су- 80.

Лётно – техническая характеристика:

Экипаж: три человека ;
Пассажировместимость: 30 человек в базовой компоновке;
Длина: 18,26 метров;
Размах крыла: 23,18 метров;

Грузоподъёмность: 3300 килограмм;
Ширина пассажирской кабины: 2,17 метров;
Высота пассажирской кабины: 1,82 метров;
Ширина грузовой кабины: 2,17 метров;
Высота грузовой кабины: 1,82 метров;
Длина грузовой кабины: 7,75 метров;
Диаметр фюзеляжа: 2,4 метров;
Площадь крыла: 44,36 квадратных метров;
Стреловидность крыла: 30 градусов
Максимальная посадочная масса: 14050 килограмм;
Взлётная максимальная масса: 14200 килограмм (для SuperJet100-95LR 49450 килограмм);
Платная нагрузка: 12245 килограмм;
Масса пустого самолета 8350 килограмм;
Масса топлива в баках: 3660 литров;
Силовая установка: CT7-9B Дженерал Электрик (два экземпляра)
Тяга: 2 × 1750 лошадиных сил;
Максимальная скорость: 470 километров в час;
Крейсерская скорость: 430 километров в час;
Перегоночная дальность: 1300 километров;
Практический потолок: 7600 метров;
Длина разбега: 930 метров;
Длина пробега: 640 метров.

Самолёт Суперджет – 100 (2000 г.)

Сухой Суперджет 100 – российский ближнемагистральный узкофюзеляжный пассажирский самолёт, предназначенный для перевозки от 87 до 108 пассажиров на дальность 3050 или 4600 км. Разработан компанией «Гражданские самолёты Сухого» при участии ряда иностранных компаний. Первый пассажирский самолёт, разработанный в России после распада СССР. Спроектирован только с применением цифровых технологий. В 2001 году правительство РФ анонсировало федеральную программу по развитию гражданской авиации, по которой предусматривалась государственная поддержка победившего проекта. 17 февраля 2006 года на КнААПО начата сборка первого RRJ (№ 97002), 28 января 2007 года он был доставлен на Ан-124 из Комсомольска-на-Амуре в Жуковский для проведения статических испытаний в ЦАГИ.
Первый полёт SSJ 100 RA-95001. Комсомольск-на-Амуре, 19 мая 2008 года
26 сентября 2007 года в 12 часов дня по местному времени в Комсомольске-на-Амуре состоялась официальная презентация («выкатка») первого опытного экземпляра Sukhoi Superjet 100. Производитель Комсомольск – на – Амуре авиазавод. Произведено – 207 самолётов, передано заказчикам - 173, эксплуатируется – 135 самолётов.



Суперджет – 100.

Лётно – техническая характеристика:
Длина: 29,94 м.
Высота: 10,28 м.
Размах крыльев: 27,80 м.
Крейсерская скорость: 278 км/ч (0,78М).
Максимальная скорость: 860 км/ч (0,81М).
Дальность полета: 3048 км (для SuperJet100-95LR 4578 километров).
Потолок: 12200 м. (эшелон FL400).
Длина разбега: 1731 м.(для SuperJet100-95LR 2052 метра).
Число пассажирских мест: 98 человек в базовой компоновке.
Экипаж: 3 человека (бортпроводник и два пилота).
Максимальная посадочная масса: 41000 кг.
Силовая установка:SaM146 — 1S17 (два экземпляра) (для SuperJet100-95LR SaM146 — 1S18 (два экземпляра)).
Диаметр фюзеляжа: 3,24 метров;
Площадь крыла: 77 кв.м.
Пассажирских дверей: 4 шт.
Объём багажных отсеков: 21,7 куб.м.
Взлётная максимальная масса: 45880 кг (для SuperJet100-95LR 49450 кг);
Платная нагрузка: 12245 кг.
Масса пустого самолета 24250 кг.
Масса топлива в баках: 15805 л.
Силовая вспомогательная установка: Honeywell RE220.
Длина пробега: 1630 м.
Первый полёт; 19.05.2008 (для SuperJet100-95LR 12.02.2013).

Самолёт SSBJ - Sukhoi Supersonic Business Jet (2003 г.)



SSBJ - Sukhoi Supersonic Business Jet
Лётно – техническая характеристика:
длина, м 28
высота,м 6,5
размах крыла, м 20
площадь крыла, кв.м 114
Экипаж, чел 2
Количество пассажиров 6-8
Двигатели, кол./тип 4/АЛ-31Ф
Тяга двигателей
(без форсажа), кгс.... 30000
Вес взлетный (макс),кг.... 60000
Вес пустого,кг.... 24000
Вес топлива(макс), кг.... 36000
Коммерческая нагрузка,кг... 1000
Крейс. скорость
- сверхзвуковая(M=2,H=18000м),км/час 2125
- дозвуковая (M=0,95),км/час 1050
Практическая дальность,км
при M=2 9000
при M=0,95 5000
Потребная длина ВПП, м 1200

Самолёт КР – 860 (2012 г.)

КР-860 «Крылья России» — проект двухпалубного широкофюзеляжного самолёта ОКБ Сухого. Разрабатывался в пассажирском и грузопассажирском варианте. Самолёт предназначался для скоростных перелётов на межконтинентальных и трансконтинентальных авиалиниях. Самолёт должен был развивать скорость 1000 км/ч.
В принятой в конце 2012 года государственной программе «Развитие авиационной промышленности на 2013—2025 годы» упоминания о проекте отсутствуют.
Проект закрыт.



КР-860

Лётно – техническая характеристика:

Размах крыла — 88 м
Размах крыла со сложенными консолями — 64 м
Длина — 80 м
Площадь крыла — 700 м²
Масса максимальная взлётная — 620—650 тонн
Максимальная полезная нагрузка — 300 тонн
Пассажиро вместимость — 860 чел
Крейсерская скорость — 1000 км/ч
Практическая дальность — 12−15 тыс. км
Аэродинамическое качество — 19,5

7.Самолёты ОКБ А.Н.Туполева

Андрей Николаевич Туполев

1956 — 1972

Генеральный конструктор авиационной промышленности СССР

Гражданство:

Россия

Вероисповедание:

Православие

Рождение:

29 октября (10 ноября) 1888
сельцо Пустомазово,
Тверская губерния,
Российская империя

Смерть:

23 декабря 1972 (84 года)
Москва, СССР

Место погребения:

Новодевичье кладбище

Дети:

Дочь и сын

Партия:

беспартийный

Образование:

МВТУ

Учёное звание:

академик АН СССР

Профессия:

авиаконструктор

Военная служба

Принадлежность:

СССР

Звание:



Сражения:

Великая Отечественная война

Награды:





Констру́кторское бюро́ «Ту́полев» — авиационное опытное конструкторское бюро, созданное 22 октября 1922 года авиаконструктором А. Н. Туполевым в СССР. С 1999 года входит в состав созданного российского ОАО «Туполев» (ныне — ПАО «Туполев».За 97 лет существования в стенах ОКБ «Туполев» разработано более 300 проектов различных типов летательных аппаратов, малых судов и аэросаней. Около 90 проектов были реализованы в металле, а более 50 находились в серийном производстве. Выпущено свыше 18 тысяч самолётов. На самолётах этого КБ было установлено около 280 мировых рекордов по дальности полёта и грузоподъёмности.[3