

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

ПЕРЕЛІК ДАНИХ

СЕРТИФІКАТА ТИПУ № ТЛ 0019

Видання 13 від 04 листопада 2020 року

Цей перелік даних є невід'ємною частиною Сертифіката типу №ТЛ0019, який оформлений на підставі Атестації СРСР про придатність літака Ан-26Б (Ан-26) до експлуатації в цивільній авіації від 29.08.85, і встановлює умови і обмеження, відповідно до яких виріб, на який видано Сертифікат типу, задовольняє Технічним вимогам для літака Ан-26 Цивільної авіації СРСР від 1976 року.

- 1. Утримувач Сертифікату типу** Державне підприємство «АНТОНОВ», Україна
03062, м. Київ, вул. Туполева, 1
- 2. Моделі літака, на які поширюється дія Сертифікату** Ан-26, Ан-26Б, Ан-26-100 та Ан-26Б-100
(див. Примітку 3)
- 3. Категорія** Транспортна
- 4. Призначення літака** Вантажні, вантажно - пасажирські та пасажирські перевезення (див. Примітку 3)
- 5. Розробник** Державне підприємство «АНТОНОВ» (див. Примітку 8)
- 6. Сертифікаційний базис** Технічні вимоги для літака АН-26 Цивільної авіації СРСР від 1976 р., що відповідають Додатку 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція від 1944 р.) - відповідність встановлена Атестатом СРСР про придатність літаків Ан-26Б (Ан-26) до експлуатації в цивільній авіації від 29.08.85. (див. Примітку 3).
Вимоги з шуму на місцевості - згідно з нормами глав 2 та 3 стандарту ІКАО, Додаток 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.), том 1 (див. Примітки 6 та 7).
- 7. Маршеві двигуни** Два турбогвинтових двигуни АИ-24ВТ(ВТП) розробки ДП Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро "Прогрес" імені академіка О. Г. ІВЧЕНКА, виробництва АТ "МОТОР СІЧ", м. Запоріжжя, Україна.

Сторінка	1	2	3	4	5	6	7
Видання	13	11	11	11	13	11	



Основні дані двигунів:	Режими		
	Параметри двигуна АИ-24ВТ(ВТП) (СА, Н = 0, V = 0)	Злітний, РУД=100°± 2 Не більш 5 хв.	Максимальний РУД 74° ± 2 Не більш 60 хв.
Еквівалентна потужність на валу, кінські сили	2820-2%	2510	2240
Питома витрата пального, кг/е.к.с.год	0,265	0,272	0,283
Максимальні оберти вихідного валу, об/хв	15800 + 150	15800 + 150	15800 + 150

Експлуатація двигуна:

Згідно з рекомендаціями, які викладені у Керівництві з льотної експлуатації літака (див. п. 18). Експлуатаційні обмеження двигуна наведені в Керівництві з експлуатації та технічного обслуговування двигуна АИ-24ВТ.

8. Повітряні гвинти

Два повітряних гвинти АВ-72Т розробки Об'єднання "Аеросила", м. Ступіно, Російська Федерація, виробництва АО "Гідроагрегат", м. Павлово-на-Оці, Російська Федерація.

Робочі оберти повітряних гвинтів
 АВ-72Т, об/хв

1300

Експлуатація повітряних гвинтів:

Згідно з процедурами та обмеженнями, які викладені у Керівництві з льотної експлуатації літака (див. п. 18), Технічному описі та інструкції з експлуатації повітряного гвинта.

9. Допоміжний двигун

РУ19А- 300, розробка та виробництво КБ машинобудування, м. Тюмень, Російська Федерація.

Параметри РУ19А-300	Режими		
	Номінальний, СА, Н = 0, V = 0	Крейсерський, V=430 км/гПР, Н=6000м	Малий газ, СА, Н = 0, V = 0
Тяга, кгс	не менше 760	не менше 350	160
Питома витрата пального, кг/кгс.год	1,10	1,28	-
Максимальні оберти вихідного валу, об/хв	15700	15200	10700

Експлуатація допоміжного двигуна:

Згідно з рекомендаціями, які викладені у Керівництві з льотної експлуатації літака (див. п. 18). Експлуатаційні обмеження допоміжного двигуна див. в Інструкції з експлуатації та технічного обслуговування допоміжного двигуна РУ19А - 300.



**10. Загальна заправочна
місткість масляних баків, літри:** 80

11. Палива

Основні палива:
- виробництва СНД та України:
ТС-1 (ГОСТ 10227-86,
ГСТУ 320.00149943.011-99),
РТ (ГОСТ 10227-86,
ГСТУ 320.00149943.007-97),
Т-1, Т-2 (ГОСТ 10227-86);

- Інші види палив: відповідно до КЛІЕ літака (див. п. 18) і бюлетеня № 1449-БЭ-Г/В.

12. Присадки до палива

Основні - рідина "И" (ОСТ 17477-75) та
„И-М" (ОСТ 54-3-175-73-99).

Резервні - ТГФ (ГОСТ 17477-75) та ТГФ-М (ТУ 6-10-1457-79)

Інші види присадок: відповідно до КЛІЕ літака (див. п. 18)

**13. Місткість паливних баків,
літри** 7100

14. Масла

Двигуни АИ-24ВТ(ВТП):

Масляна суміш СМ-4,5;

Масляна суміш Turbonucoil-306;

Мінеральне масло МН-7,5У.

Інші види масел: у відповідності до Керівництва з експлуатації та технічного обслуговування двигуна

Допоміжний двигун РУ19А - 300:

Основне - МС-8П (ТУ 38.101.659-76)

Резервні - МК-8, МК-8П (ГОСТ 6457-66)

Зарубіжні - Turbonucoil 321, НР-8,

АVI-8АCS 132/83

15. Експлуатаційні обмеження літака

Максимальна маса, кг

Рульожна - 24230

Злітна - 24000

Посадочна - 24000

Комерційного навантаження - 5500

Мінімальний льотний екіпаж

4*¹) особи:

командир повітряного судна;

другий пілот;

штурман;

бортмеханік

див. Примітку 5

Допустимі експлуатаційні
перевантаження

Польотна конфігурація літака від - 0,5 до +2,4
Конфігурація для зльоту та посадки від 0 до +2,0



Висота польоту, м:	Найвищідніша - 6000 Практична стеля в умовах СА з максимальною злітною масою 24000 кг - 7000
16. Обмеження приладової швидкості, км/год. ПР	$V_{max_{max}} (V_{DF})$ - 540 $V_{max_3} (V_{MO})$ - 450 $V_{max_5} (V_{FE})$: закрилки у положенні 15° - 320 закрилки у положенні 38° - 265 $V_{max_{в.х.ш}} (V_{LO})$ - 310
17. Діапазон центрівок % САХ	У відповідності з Керівництвом з льотної експлуатації літака: гранична передня - 15% САХ гранична задня - 33% САХ
Інші обмеження	Як зазначені у відповідних розділах експлуатаційної документації (див. п. 18)
18. Експлуатаційна документація	Експлуатація літаків повинна здійснюватися згідно з:
Льотна експлуатація	Керівництвом з льотної експлуатації літака Ан-26 (Ан-26Б), видання Київ, 2001 р.
Підтримання льотної придатності та технічне обслуговування	Інструкцією з підтримання льотної придатності для літаків Ан-26 (всі модифікації) № 26.04.00.000.000, Видання 2; Технічним описом літака (з доповненням, яке відображає відзнаки для літака Ан-26Б); Регламентом технічного обслуговування літаків Ан-24, Ан-26, Ан-30, видання Київ, 1997 р. або Регламентом технічного обслуговування літаків Ан-24, Ан-26, видання Київ, 1991 р.; Технологічними вказівками з виконання регламентних робіт на літаках Ан-24, Ан-26, Ан-30, видання "Москва, Воздушный транспорт 1984- 92г.г."; Керівництвом з експлуатації та технічного обслуговування турбогвинтового двигуна АИ-24ВТ, редакція 3, 2005 р.
19. Ресурси та строки служби	та чинними змінами та доповненнями до зазначеної ЕД, що схвалені Державіаслужбою. Ресурси та строки служби літаків, маршових двигунів, повітряних гвинтів та допоміжного двигуна зазначені у Інструкції з підтримання льотної придатності для літаків Ан-26 (всі модифікації) № 26.04.00.000.000, Видання 2 або пізніше, що схвалені Державіаслужбою.

20. Серійні номери літаків, на які розповсюджується дія сертифіката типу ТЛ 0019 Модель Ан-26: 138-08 та 138-09 (див. Примітку 4), з 18-09 до 92-04, за виключенням: 26-05, 40-02, 58-06 та 71-08.

Модель Ан-26Б: з 92-05 до 144-03, за виключенням: 98-07, 107-04, 113-05, 114-09, 116-03, 117-03, 121-10, 122-04, 129-08 та 142-05.

Модель Ан-26-100: 26-05, 40-02, 58-06, 59-01, 71-08 та 98-07 (див. Примітку 3).

Модель Ан-26Б-100: 107-04, 113-05, 114-09, 116-03, 117-03, 121-10, 122-04, 129-08 та 142-05.

ПРИМІТКИ:

Примітка 1 Дозволяються виконання польотів в північній та південній півкулях до 70 градусів північної та 55 градусів південної широт: у повітряному просторі країн СНД - по повітряних трасах та місцевих повітряних лініях; над без орієнтирною місцевістю при розривах у полях МХ зв'язку, визначених для 80% ефективного

по міжнародних трасах, обладнаних VOR/DME та МХ зв'язком з розносом каналів зв'язку 8,33 кГц, по трасах зональної навігації Європейського регіону (BRNAV) - якщо встановлена відповідна апаратура згідно з технічною документацією Розробника ПС за процедурою, що схвалена Державіаслужбою.

Примітка 2 Маса комерційного навантаження може бути збільшена до 6300 кг у межах допустимої маси навантаженого літака без палива 22000 кг.

Примітка 3 Дозволяється виконання пасажирських (до 43 пасажирів) та вантажно-пасажирських перевезень за умовою переобладнання екземплярів літаків згідно з технічним завданням Розробника ПС, яке погоджено Державіаслужбою і у якому надаються додаткові до Сертифікаційного базису (див. п. б) вимоги. Після переобладнання літаки мають позначення Ан-26Б-100 (Ан-26-100).

Примітка 4 Дозволяється використання в цивільній авіації літаків Ан-26, що експлуатувались як державні на військовій, митній, прикордонній, міліцейській та інших службах, за умовою переобладнання екземплярів літаків згідно з технічним завданням Розробника ПС, яке погоджено Державіаслужбою.

Примітка 5 За умови виконання модифікації літака згідно з Переліком конструкторської документації № 26/704-2007 від 07.09.2007 або подальшими виданнями, що схвалені Державіаслужбою, мінімальний склад екіпажу складає 3 особи:

командир повітряного судна;

другий пілот;

бортмеханік.

Експлуатацію літаків з таким складом екіпажу здійснювати згідно з експлуатаційною документацією, що наведена в п. 18 та:

-Зміною № 30 до Керівництва з льотної експлуатації літака Ан-26 (Ан-26Б), видання Київ, 2001 та

-Доповненням № 363/В РЭ до Технічного опису та Технологічних вказівок,

що поширюються на літаки, що переобладнані згідно з Переліком № 26/704-2007

Примітка 6 Відповідність вимогам з шуму на місцевості згідно з нормами глави 2 стандарту ІКАО, Додаток 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.) підтверджується Сертифікатом типу з шуму на місцевості № 41, який виданий АР МАК 19 січня 1994 р.

Ефективні рівні шуму та їх 90% довірчі інтервали у трьох контрольних точках виміру, EPN dB:

під час зльоту збоку від УПС $92,6 \pm 0,68$; під час набору висоти $91,1 \pm 0,77$; під час заходу на посадку $100,8 \pm 0,56$

Обмеження, умови та методи експлуатації для забезпечення зазначених рівнів шуму містяться в експлуатаційній документації (див. п. 18)

Примітка 7 Відповідність вимогам з шуму на місцевості згідно з нормами глави 3 стандарту ІКАО, Додаток 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.) підтверджується з урахуванням правил компенсації для літака Ан-26 (Ан-26Б) з двигунами АИ-24ВТ повітряними гвинтами АВ-72Т та допоміжним двигуном РУ19А- 300

Ефективні рівні шуму та їх 90% довірчі інтервали у трьох контрольних точках виміру, EPN dB:

під час зльоту збоку від УПС $92,0 \pm 0,95$;

під час набору висоти $90,6 \pm 0,8$;

під час заходу на посадку $96,6 \pm 0,47$

Обмеження, умови та методи експлуатації для забезпечення зазначених рівнів шуму містяться у Зміні № 2 до Керівництва з льотної експлуатації літака Ан-26 (Ан-26Б), видання Київ, 2001 р.

Примітка 8

24.12.2009 організації розробника (утримувача Сертифіката типу) - Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О.К. Антонова (АНТК ім. О.К. Антонова) та виробника - Київський авіаційний завод "АВІАНТ" (КиАЗ "АВІАНТ"), об'єднані під новим найменуванням - Державне підприємство «АНТОНОВ». Нове найменування зараз позначається на всіх документах. Разом з тим, документи, де залишилися старі найменування організацій розробника та виробника, є дійсними

КІНЕЦЬ

Начальник управління сертифікації типу
авіаційної техніки



Сергій ГРЕЗІН

