

**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ  
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)**

**ПЕРЕЛІК ДАНИХ  
СЕРТИФІКАТА ТИПУ № ТЛ 0023**

Видання 5

від 07.07.2021 року

згідно з якими виріб, на який видано Сертифікат типу, задовольняє вимогам з льотної придатності, що були чинними в Україні на дату видання Сертифіката типу № ТЛ 0023

**ЛІТАК АН-28**

Цей Перелік даних є невід'ємною частиною Сертифіката типу № ТЛ 0023 і встановлює умови та обмеження, згідно з якими виріб, на який видано Сертифікат типу, задовольняє вимогам з льотної придатності, що були чинними в Україні на дату видання Сертифіката типу №ТЛ 0023.

- 1. Розробник літака та утримувач Сертифіката типу:** Державне підприємство «АНТОНОВ», Україна  
03062, м. Київ, вул. Туполева, 1
- 2. Категорія літака:** транспортна
- 3. Призначення літака:** пасажирські та вантажно-пасажирські перевезення  
(Див. Примітку 3)
- 4. Виробник літака** ВСК Мелец, ПНР  
(зав. №№ 1AJ001-01 ... 1AJ001-05,  
1AJ002-01 ... 1AJ002-10,  
1AJ003-01 ... 1AJ003-15,  
1AJ004-01 ... 1AJ004-20,  
1AJ005-01 ... 1AJ005-25,  
1AJ006-01 ... 1AJ006-25,  
1AJ007-01 ... 1AJ007-25,  
1AJ008-01 ... 1AJ008-25,  
1AJ009-01 ... 1AJ009-20,  
1AJ0010-01 ... 1AJ0010-04).  
(Див. Примітку 4)
- 5. Сертифікаційний базис:** «Решение о применимости к самолету АН-28 изменений и Дополнений к НЛГС-2 и распространении на самолет АН-28 части требований НЛГС-3 взамен соответствующих требований НЛГС-2», затвердженого Головою МВК НЛП СРСР від 18.02.85р., і «Дополнения № 1» до нього від 29.10.85р. на літак АН-28:  
- НЛГС-2 зі змінами та доповненнями, які введені

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



- в дію в період з 1976 до 01.07.84 (1И1-20И2);
- «Временные дополнения к НЛГС-2 применительно к легким самолетам ( $G \leq 10000$  кг)»;
- 5.4.6. НЛГС-3 замість 5.4.6. НЛГС-2;
- 5.5.1. НЛГС-3 замість 5.5.1. НЛГС-2;
- 5.5.5. НЛГС-3 замість 5.5.5. НЛГС-2;
- 5.6. НЛГС-3 замість 5.6. НЛГС-2;
- 5.7. НЛГС-3 замість 5.7. НЛГС-2;
- 5.8. НЛГС-3 замість 5.8. НЛГС-2;
- 5.12. НЛГС-3 замість 5.12. НЛГС-2;
- 7.5.3.1.3. НЛГС-3 замість 7.5.3.1.4. НЛГС-2;
- 8.3.3.1. НЛГС-3 замість 8.3.2.1. НЛГС-2.

Не застосовувати до літака Ан-28:

- вимоги «Дополнения к п. 7.5.2.1.6. НЛГС-2, введенного в действие изменением 6И1-7, о наличии лючков на капотах двигателя для подачи огнегасящего вещества в мотогондолу на земле»;
- вимоги п. 5.11.12.4. НЛГС-2, а також «Примечания к нему, о наличии на борту мегафонов и средств двухсторонней связи между кабинами экипажа и пассажиров».

Відповідність вимогам сертифікаційного базису встановлена Сертифікатом льотної придатності № 11-28 від 07.02.86, виданого Державіарегістром СРСР.

## 6. Маршеві двигуни:

Тип	Турбогвинтові ТВД-10Б.
Кількість	2 (два)
Розробник:	ВАТ «Омское моторостроительное конструкторское бюро», м. Омськ, Росія.
Виробники	«Ступинское машиностроительное производственное объединение (СМПО)» м. Ступіно, Російська Федерація; ВСК Жешув, ПНР та ВСК Каліш, ПНР.



**Основні дані:**

Маса двигуна, кг.	230 +2%
Потужність на злітному режимі (H=0, V=0, МСА), кВт (к.с.)	705 (960)
Наробка двигуна в відсотках від встановленого ресурсу:	
- на злітному режимі	не більш 6 %
- на номінальному режимі	не більш 40 %
- при включеному відборі повітря на ПОС крила та оперення	не більш 25 %
Час безперервної роботи, хв.:	
- злітний режим	не більш 6
- номінальний режим	не більш 60
Експлуатація двигуна	Згідно з процедурами, викладеними в Керівництві з льотної експлуатації літака Ан-28.
Експлуатаційні обмеження двигуна	Див. в Інструкції з експлуатації та технічного обслуговування двигуна ТВД-10Б.

**7. Повітряні гвинти:**

Тип	АВ-24АН, трьохлопатеві, тягнучі, змінного кроку, флюгерні, реверсивні
Кількість	2 (два)
Розробник:	Об'єднання «Аэросила», м. Ступіно, Російська Федерація,
Виробники	ВСК Варшава–Окенчэ, ПНР

**Основні дані:**

Діаметр, м	2,8
Кути установки лопатей у контрольному розрізі (R=1000 мм):	
- кут запуску ( $\varphi_0$ )	-1,5° ..... -3,5°
- кут проміжного упору ( $\varphi_{п.у.}$ )	8°
- кут флюгерного положення ( $\varphi_{фл}$ )	83°
- кут максимального реверсу ( $\varphi_{рев}$ )	-16°



Час встановлення лопатей у флюгерне положення, с:

-в польоті не більш	7
- на землі:	
а) на працюючому двигуні не більш	10
б) на непрацюючому двигуні не більш	20

Час виведення лопатей з флюгерного положення, с:

- в польоті не більше	15
- на землі не більше	25

Обмеження

Вказані в Керівництві з льотної експлуатації літака Ан-28 (розділ 8.1).

Експлуатація повітряних гвинтів

Здійснюється у відповідності з процедурами та обмеженнями, наведеними у Керівництві з льотної експлуатації літака Ан-28 (розділ 8.1)

## 8. Палива:

Літак заправляти паливом наступних марок:

- Т-1 та ТС-1 (ГОСТ 10227-62);
- РТ (ГОСТ 16564-71).

Паливо зазначених марок допускається змішувати в будь-яких пропорціях.

Дозволяється застосовувати паливо зарубіжних марок:

- PSM-2 спец. PN72|с 96026 (ПНР);
- PL-6 спец. PND25-005-76 (ЧРСП);
- TS-1 GOST 10227-62 (ГДР);
- Т-1 спец. STAS 5639-73 (СРР);
- Jet-1 спец. STAS 5075-71 (СРР);
- TFC-1 спец. Д-2-3 (Куба);
- JP-1 miL-Г-5616С (США);
- DeRD-2494 АУTUR (Великобританія);
- AIR 3405/с Urade F-34 (Франція).

Максимальна кількість палива, яке заправляється (при  $\gamma=0,775$  г/см<sup>3</sup>), кг (л):

- перша черга	480 (620)
- друга черга	1040 (1340)



## 9. Присадки

При температурі зовнішнього повітря 5°C і нижче до палива додається рідина «И» (ГОСТ 8313-76) у кількості 0,1 ...0,15% по обсягу.

Замість рідини «И» допускається застосування рідин:

«ТГФ» (ГОСТ 17477-75),

«ТГФ-М» (ТУ 6-10-1457-74),

«И-М» (ТУ 6-10-1458-74).

Дозволяється застосовувати зарубіжні рідини (0,1% від палива, яке заправляється):

- AL-3I miL-1-27686 (США);

- AL-3I DERD-2451 (Великобританія).

## 10. Масла:

В маслосистемі використовується суміш масел СМ-4,5:

75% масла МК-8, або МК-8П, або МС-8П та 25% масла МК-22 або МС-20.

Дозволяється застосовувати суміш зарубіжних масел:

75% Aeroshell Turbine Oil (MiL-L-6081 Grade 1010) та 25% Aeroshell Oil 100 (MiL-L-60820 Crade 1100 DERD-2472 B/O).

Загальна кількість масла в масло системі,  
л.

27

Максимальне експлуатаційне заправлення маслобаку, л.

16 + 0,5

Мінімальне заправлення маслобаку, л.

14,5

Витрата масла не більш, л/год.

0,5

## 11. Обмеження приладної швидкості, км/год, ПР:

Максимальна допустима експлуатаційна швидкість польоту на висоті від 0 до 4200 м., км/год:

350

Розрахункова гранична швидкість, км/год:

405

Максимально допустимі швидкості польоту:

- при злітній конфігурації (δзакр.15°)

200 (210\*)



- при посадковій конфігурації (δзакр.40°)	185 (195*)
- при відхилених інтерцепторах	190(205*)
Мінімальні швидкості польоту, км/год:	
- польотна маса 4500 кг, кут відхилення закрилків 0°	135
- польотна маса 4500 кг, кут відхилення закрилків 40°	115
- польотна маса 6500 (7000*) кг, кут відхилення закрилків 0°	170 (175*)
- польотна маса 6500 (7000*) кг, кут відхилення закрилків 40°	140 (150*)

\* діє на літаки з максимальною злітною масою 7000 кг. (див. Примітку 5).

## 12. Масові характеристики літака, кг:

Максимальна рульовна маса	6530 (7030*) (5730***)
Максимальна злітна маса	6500 (7000*) (5700***)
Максимальна посадкова маса	6500 (5700***)
Максимальна маса комерційного навантаження	1750 (1530***)
Максимальна маса палива, яке заправляється (при $\rho=0,775 \text{ г/см}^3$ )	1520

\* діє на літаки з максимальною злітною масою 7000 кг. (див. Примітку 5).

\*\*\* діє на літаки з максимальною злітною масою 5700 кг. (див. Примітку 6).

## 13. Діапазон центрівок, % САХ: (Див. Примітку 2, 3, 5)

	Порожній літак	Максимальна злітна маса	
		6500	7000
Гранично-передня	22	25 (16**)	26,5 (16**)
Гранично-задня	33	33	33

\*\* - при масі менше 4460 кг (без парашутистів на борту).



**14. Мінімальний льотний екіпаж, осіб:** 2 (командир ПС, другий пілот)

**15. Максимальна кількість пасажирів, осіб:**

а) по кількості крісел, забезпечених прив'язними ременями 17

б) при тривалості польоту над водою більш 30 хв. від берегу:

- у випадку установлення чотирьох плотів ПСН-6АК: 14

- у випадку установлення плотів СП-12: 10

в). Варіант для стрибків парашутистів:

- при максимальній злітній масі 6500 (7000) кг: 22

- при максимальній злітній масі 5700 кг (див. Примітку 6): 18

**16. Максимальна висота польоту, м:**

- для літаків без кисневого обладнання 3000

- для літаків з кисневим обладнанням 4200

**17. Ресурси та строки служби:**

Ресурси та строки служби літаків, маршових двигунів, повітряних гвинтів зазначені у КЕ літака.

Ресурси та строки служби екземплярів літаків, двигунів та повітряних гвинтів можуть бути збільшені за умовою виконання діючих бюлетенів та за процедурою, що схвалена Державіаслужбою.

**Примітки:**

1. Підтверджено відповідність літаків Ан-28 з двигуном ТВД-10Б та повітряними гвинтами АВ-24АН з максимальною злітною масою 6500 (7000\*) кг та посадковою масою 6500 кг стандартам глав 6 і 10 Додатка 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, від 2.1988 р. Рівні шуму та їх 90% довірчі інтервали в дБ(А) в контрольних точках на місцевості, які визначені відповідно до вимог Додатка 16 для даного класу цивільного повітряного судна, складають відповідно:

Максимальна злітна маса 6500 (7000*) кг	Контрольні точки вимірювання	
	Під час горизонтального польоту (глава 6)	При зльоті (глава 10)
Середні рівні шуму та їх 90-відсоткові довірчі інтервали, дБ(А)	74,6±0,5	80,8±0,8 (84,3±0,8*)
Максимально допустимі рівні шуму, дБ(А)	80,0	88,0

\* діє на літаки з максимальною злітною масою 7000 кг. (див. Примітку 5).



2. Інші обмеження наведені у експлуатаційній документації з усіма діючими змінами та доповненнями:
  1. «Руководство по летной эксплуатации. 28.00.0000.000.000 РЛ».
  2. «Руководство по технической эксплуатации. 28.00.0000.000.000 РЭ».
  3. «Регламент технического обслуживания. 28.00.0000.000.000 РО».
  4. «Инструкция по загрузке и центровке. 28.00.0000.000.000 ИЦ».
  
3. Літак може експлуатуватися у варіанті для стрибків спортсменів-парашутистів при переобладнанні його у відповідності до «Дополнения № 034 к ТУ самолета Ан-28». Експлуатацію літака здійснювати у відповідності з «Изменением № 2/2007 к Руководству по лётной эксплуатации самолёта Ан-28», «Изменения № 2/2007 к Инструкции по загрузке и центровке самолёта Ан-28» та «Дополнением № 74 к Руководству по технической эксплуатации и Регламенту технического обслуживания самолёта Ан-28».
  
4. В серійному номері літаків замість латинських літер «АJ» інколи використовуються російські літери «АЙ».
  
5. Літак може експлуатуватися з максимальною злітною масою 7000 кг у відповідності до «Изменение № 1/2017 к Руководству по летной эксплуатации самолета Ан-28», «Изменение № 112 РЭ к Руководству по технической эксплуатации самолета Ан-28», «Изменение № 050 РО к Регламенту технического обслуживания самолета Ан-28», «Изменение № 1/2017 к Инструкции по загрузке и центровке самолета Ан-28».
  
6. Літак може експлуатуватися з максимальною злітною масою 5700 кг у відповідності до «Изменение № 1/2021 к Руководству по летной эксплуатации самолета Ан-28», «Изменение № 1/2021 к Инструкции по загрузке и центровке самолета Ан-28».

**КІНЕЦЬ**

Начальник управління сертифікації типу  
авіаційної техніки



Сергій ГРЕЗІН

