

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

ПЕРЕЛІК ДАНИХ

СЕРТИФІКАТА ТИПУ № ТЛ 0004

Видання 9 від 28 травня 2021 року

Цей Перелік даних є невід'ємною частиною Сертифікату типу № ТЛ 0004 і встановлює умови і обмеження, відповідно до яких виріб, на який видано Сертифікат типу, адекватно задовольняє чинним в Україні нормам льотної придатності. Адекватна відповідність літака для спеціального призначення вимогам сертифікаційного базису встановлена Авіаційним реєстром Міждержавного авіаційного комітету (сертифікат типу № 69-32П від 10 березня 1995 р.)

1. Утримувач Сертифікату типу Державне підприємство «АНТОНОВ», Україна, 03062, м. Київ, вул. Туполєва, 1
2. Модель літака Ан-32П
3. Категорія літака Літак транспортний (для комерційних перевезень вантажів) із спеціальним призначенням (для гасіння лісових пожеж, перевезення і десантування пожежників, спеціальних вантажів, необхідних при гасінні пожеж).
4. Схвалення Державіаслужбою 07 вересня 1995р. – спеціальне призначення, 21 вересня 2000р. – комерційні перевезення вантажів
5. Двигуни Два турбогвинтових двигуни АІ-20Д 5 серії або АІ-20Д 5Е серії – розробки ЗМКБ “Прогрес”, м. Запоріжжя, виробництва ВО “Мотор-СІЧ”, м. Запоріжжя, Україна.
- Параметри двигуна (CA, H=0, V=0)**
- | | Режими | | | |
|---|--------------------|--------------------------|-------------|--------------|
| | Злітний (5 хвилин) | Максимальний (30 хвилин) | Номінальний | Крейсерський |
| - положення РУД по УПРТ, градуси | 100 | 90 | 79 | Менш за 70 |
| - еквівалентна потужність на валу, кінські сили | 5180 | 4760 | 4200 | 2800 |
| - питома витрата пального, г/екс/год. | 231 | 234 | 242 | 198 |
- Експлуатація двигуна повинна здійснюватися згідно з процедурами, викладеними у Керівництві з льотної експлуатації літака (дивись Примітку 1). Експлуатаційні обмеження двигуна див. у Керівництві з експлуатації двигуна АІ-20Д 5 серії або АІ-20Д 5Е серії.

№ сторінки	1	2	3	4	5	6
Видання	9	8	9	8	9	9



Ресурси двигуна:

AI-20Д 5 серії

- призначений 6000 год.
- гарантійний 2000 годин за технічним станом.

AI-20Д 5Е серії

- призначений 6000 год.
- гарантійний 2000 годин за технічним станом.

Палива та присадки:

- основні;
 - палива Т-1, Т-2, ТС-1, РТ та їх суміш, що вказані в експлуатаційній документації (див. Примітку 1);
 - присадки рідини ТГФМ (ТУ 6-10-1458-79), "Г" (ГОСТ 8313-88), ТГ Ф (ГОСТ 17477-86), ТГФ-ІМ (ТУ 6-10-1457);
- зарубіжні
 - палива та присадки, які наведені у додатку 3 до Керівництва з льотної експлуатації літака (див. Примітку 1).

Повне заправлення паливом

5480 кг (питома вага палива 0,775 г/см³)

Мастило

Згідно з Керівництвом з експлуатації двигуна AI-20Д 5 серії або AI-20Д 5Е серії.

Місткість масляної системи

148 кг (мастило у масляних баках та системах двигунів ТГ-16М)

6. Повітряні гвинти

Два повітряних гвинти АВ-68ДМ розробки та виробництва "Аеросила", м. Ступіно, Російська Федерація.

Експлуатація та експлуатаційні обмеження повітряного гвинта

Експлуатація повітряного гвинта повинна здійснюватися згідно з процедурами та обмеженнями, викладеними у Керівництві з льотної експлуатації літака (див. Примітку 1) та Керівництві з експлуатації повітряного гвинта АВ-68ДМ

Ресурси повітряного гвинта

- призначений 1500 годин
- гарантійний 1000 годин за технічним станом

7. Експлуатаційні обмеження літака

Обмеження повітряної швидкості

- V max max 540 км/год ПР
- M max max 0,7
- V max_c (V_{MO}) 460 км/год ПР
- M max_c (M_{MO}) 0,65
- V max_d (V_{FE}):
 - закрилки у положенні 15° 345 км/год ПР
 - закрилки у положенні 25° 315 км/год ПР



- V max в.х.ш. (V_{LO}): 355 км/год ПР
- V max ш. (V_{LE}): 450 км/год ПР
- максимальна з відкритими ступками НВА: 310 км/год ПР
- максимальна підчас виліву ВР з НВА: 260 км/год ПР
- мінімальна підчас виконання спеціальних робіт див. Таблицю

Спеціальні роботи	Положення закрилків, градуси	Мінімальна швидкість, км/год ПР*	Польотна маса, т
Десантування	15	235-250	22-26
	25	225-235	22-26
Вилів ВР з НВА	25	240-250	27-29

* - в залежності від польотної маси

Максимальна експлуатаційна висота - 8100 м

Мінімальна експлуатаційна висота підчас виконання спеціальних робіт:

- десантування (над площадкою): - 400 м
 - пожежників - 100 м
 - пакунків
- вилів ВР з НВА (над рельєфом або верхівками дерев) - 40 м

Мінімальний склад екіпажу: 3 особи (див Примітку 1):

- командир екіпажу (пілот);
- помічник командира екіпажу (пілот);
- штурман

Максимальна кількість пожежників 27 особи

Діапазон центрівок Зазначено у Керівництві з льотної експлуатації літака (див. Примітку 1)

Максимальне експлуатаційне перевантаження

- закрилки прибрані - 2.5
- закрилки випущені - 2.0



Мінімальне експлуатаційне перевантаження

- 0

Максимальна маса, кг:

- рульовна - 27250, 29950*;
 - злітна - 27000, 29700*;
 - посадочна - 26400;
 - вогнегасильної рідини в НВА - 8000
- * - з вогнегасильною рідиною в НВА

Обмеження регіонів та маршрутів польотів

Дозволяється виконання польотів:

- в районах Північної та Південної півкулі до широт 65°;
- у повітряному просторі країн СНД - по повітряних трасах та місцевих повітряних лініях, а також над безорієнтовною місцевістю при розривах у полях МХ зв'язку, визначених для 80% ефективного радіогоризонту, що не перевищує 1 години;
- по міжнародних трасах, обладнаних VOR/DME при забезпеченні радіозв'язку в МХ діапазоні на протязі всього польоту

8. Інші обмеження

Дивись відповідні розділи експлуатаційної документації (див. Примітку 1)

9. Ресурси літака

Ресурси та строки служби літаків зазначені в чинній експлуатаційній документації.

10. Сертифікаційний базис

Норми льотної придатності цивільних літаків (НЛГС-2) із змінами, що введені в дію до травня 1984р. Відповідність встановлена з врахуванням робіт Авіаційного реєстру Міждержавного авіаційного комітету (Сертифікат типу № 69-32П) для спеціального призначення.

11. Серійні номери, на які розповсюджується дія Сертифікату типу № ТЛ 0004

07-03, 13-06, 29-01, 35-07, 36-02.



ПРИМІТКИ

Примітка 1

Експлуатаційна документація.

Експлуатація літаків повинна здійснюватися згідно з введеними в дію Державіаслужбою:

- Керівництвом з льотної експлуатації літака Ан-32Б (видання 1989р.), або літака Ан-32А (видання 1986р.) зі Зміною № 12 до них зі всіма чинними змінами до Керівництва з льотної експлуатації літака Ан-32Б (видання 1989р.).

- Інструкціями з підтримання льотної придатності:

- РТО Ан-32Б з Доповненням № 038 РО, зі всіма чинними доповненнями до РТО Ан-32Б;
- Керівництво з технічної експлуатації літака Ан-32Б або Ан-32А з Доповненням № 147 РЕ зі всіма чинними доповненнями до Керівництва з технічної експлуатації літака Ан-32Б або Ан-32А - до 31.12.2021

З 01.01.2022:

- Керівництвом з льотної експлуатації 32.27.0000.000.000 РЛЭ;

- Інструкцією з завантаження та центрування 32.27.0000.000.000 ИЦ;

- Інструкціями з підтримання льотної придатності:

- Керівництво з технічної експлуатації 32.27.0000.000.000 РЭ;
- Регламент з технічного обслуговування 32.27.0000.000.000 РО

які схвалені Державіаслужбою 30.03.2020, або їх подальші ревізії/видання, що схвалені Державіаслужбою.

Примітка 2

Злітно-посадочні смуги (ЗПС) та обмеження бокової складової вітру. Штучна та ґрунтова ЗПС (див. Керівництво з льотної експлуатації літака (дивись Примітку 1)).

Максимальна швидкість бокового вітру для коефіцієнта зчеплення з ЗПС не менше 0,6 дорівнює 12 м/с. Для коефіцієнта зчеплення з ЗПС, рівного 0,3 максимальна швидкість бокового вітру дорівнює 5 м/с. Для проміжних значень коефіцієнта зчеплення використовується лінійна інтерполяція.

Примітка 3

Кваліфікація екіпажу

Літак є доступним для пілотів цивільної авіації, які пройшли спеціальну підготовку для польотів на пожежегасіння за програмою, що схвалена Компетентним органом цивільної авіації України.

Примітка 4

Авіаційне обладнання.

Здійснення польотів за межами повітряного простору СНД можливе за умови встановлення на літаку футомірів.

Літаки, що обладнані системою GPS Garmin 155XL, допускаються до польотів в Європейському регіоні за маршрутами зональної навігації (В RNAV). На літаках разом з GPS Garmin 155XL згідно переліку службових записок №32.330-05 передбачено встановлення системи TCAS-94 з версією програмного забезпечення 7.0.



Літаки, що обладнані двома УКХ-радіостанціями, які мають можливість роботи з розносом частотних каналів через 8,33 кГц (або Р-863 з доробкою фідерної схеми згідно документу № 32.27.01.1221.675, або Баклан-20Д з доробкою фідерної схеми згідно документу № 32.27.01.1221.676), допускаються до польотів у регіонах, що визначені в ДОС 7030/4 "Дополнительные региональные правила".

КІНЕЦЬ

**Начальник управління сертифікації типу
авіаційної техніки**



Сергій ГРЕЗІН

