



АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР  
AVIATION REGISTER

**СЕРТИФИКАТ ТИПА**

ВОЗДУШНОГО СУДНА ОГРАНИЧЕННОЙ КАТЕГОРИИ  
TYPE CERTIFICATE RESTRICTED CATEGORY AIRCRAFT

№ 69-32П

САМОЛЕТ

НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ ВЫДАН  
*THIS CERTIFICATE IS ISSUED TO*

Авиационному научно-техническому комплексу им. О.К. Антонова  
г. Киев, Украина

УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ  
*IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE TYPE DESIGN OF THE*

самолета Ан-32П соответствует требованиям Норм  
летной годности НЛГС-2

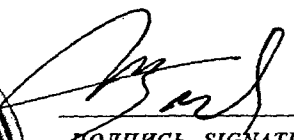
ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ  
ТИПА СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМ-  
ЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО СЕРТИФИКАТА.

*THE PRINCIPAL PERFORMANCE CHARACTERISTICS AND OPERATING LIMITATIONS  
CONTAINED IN THE DATA SHEET FORMING INTEGRAL PART OF THIS CERTIFICATE.*

ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ  
*DATE AND PLACE OF ISSUANCE*

10 марта 1995г.  
г. Москва



  
*ПОДПИСЬ, SIGNATURE*

Е.Ф. Жариков

Заместитель Председателя  
Авиарегистра МАК

*ДОЛЖНОСТЬ, TITLE*

**КАРТА ДАННЫХ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА  
ВОЗДУШНОГО СУДНА ОГРАНИЧЕННОЙ КАТЕГОРИИ**

№ 69-32П

**САМОЛЕТ Ан-32П**

**Держатель сертификата:**

Авиационный научно-технический комплекс им. О.К.Антонова,  
г. Киев, Украина.

**1. Краткое описание и назначение самолета Ан-32П.**

Самолет Ан-32П представляет собой цельнометаллический свободнонесущий моноплан с высокорасположенным крылом и однокилевым вертикальным и горизонтальным оперением на фюзеляже. Силовая установка самолета включает два турбовинтовых двигателя АИ-20Д 5 серии, которые консольно закреплены на центроплане крыла.

Самолет предназначен для тушения пожаров, воздушного десантирования парашютистов-пожарных, спецгрузов и перевозки некоммерческих грузов, предназначенных для обеспечения выполнения указанных работ.

Типовая конструкция самолета Ан-32П отражена в комплекте рабочей документации, откорректированной по результатам совместных испытаний, проверенной в установленном порядке и хранящейся на АНТК им. О.К.Антонова.

**2. Соответствие требованиям безопасности полетов.**

Самолет Ан-32П адекватно соответствует требованиям Норм летной годности НЛГС-2 с изменениями введенными до мая 1984 г. Адекватное соответствие установлено на основании п. 4.6.2.(а) Авиационных правил, часть 21 (АП-21).

**3. Минимальный состав летного экипажа - 3 человека:**

- командир экипажа;
- помощник командира экипажа;
- штурман.

**4. Максимальное количество парашютистов-пожарных - 27 человек. III**

**5. Ограничения по массе.**

Максимальная рулежная масса :

- с огнегасящей жидкостью (ОЖ) в навесных выливных агрегатах (НВА) ..... 29,95 т
- без огнегасящей жидкости в НВА ..... 27,25 т

Максимальная взлетная масса:

- с огнегасящей жидкостью в НВА ..... 29,7 т
  - без огнегасящей жидкости в НВА ..... 27,0 т
- Максимальная посадочная масса ..... 26,4 т

**ПРИМЕЧАНИЕ.** Разрешается выполнять до 3% посадок от общего количества с максимальной посадочной массой от 26,4 т до 27,0 т.

**6. Ограничения по загрузке и центровке.**

Максимальная масса огнегасящей жидкости  
в четырех НВА..... 8,0 т  
Ограничения центровок по массам указаны на рис. 9-2  
изменения № 12 к РЛ-32.

**7. Ограничения по скорости и высоте:**

Максимально допустимая скорость полета ..... 460 км/ч  
Максимально допустимая скорость полета  
с открытыми створками НВА ..... 310 км/ч  
Максимально допустимая скорость полет  
а при сливе ОЖ из НВА ..... 260 км/ч  
Минимальные скорости полета при десанти-  
ровании и сливе ОЖ из НВА..... см.табл.1

Таблица 1

Вид спецработы	$\delta, ^\circ$	Минимальная скорость, км/ч	Полетная масса, т
Десантирование пара- шютистов-пожарных, упаковок	15	235-250	22-26
	25	225-235	22-26
Слив ОЖ из НВА	25	240-250	27-29

Минимальная высота (над площадкой) при десантировании:

- парашютистов-пожарных ..... 400 м
- упаковок ..... 100 м

Минимальная высота при сливе огнегасящей жидкости:

- над рельефом местности ..... 40 м
- над вершинами деревьев ..... 40 м

**8. Двигатель АИ-20Д 5 серии.**

Двигатель турбовинтовой, высотный, выполнен по одновальной схеме, с планетарным редуктором, осевым компрессором, кольцевой камерой сгорания, трехступенчатой турбиной и нерегулируемым реактивным соплом.

Данные двигателя АИ-20Д 5 серии (  $H=0$ ,  $V=0$ , СА):

а) Взлетный режим, РУД =  $100^\circ$  по УПРТ

- мощность ..... 5180 э.л.с.
- удельный расход топлива ..... 231 г/э.л.с.ч

б) Максимальный режим, РУД=  $90^\circ \pm 2^\circ$  по УПРТ

- мощность ..... 4760 э.л.с.
- удельный расход топлива ..... 234 г/э.л.с.ч
- в) Номинальный режим, РУД =  $79^\circ \pm 2^\circ$  по УПРТ
  - мощность ..... 4200 э.л.с.
  - удельный расход топлива ..... 242 г/э.л.с.ч
- г) Крейсерский режим, РУД =  $70^\circ$  и менее по УПРТ  
( $H=8000$  м,  $V = 500-530$  км/час)
  - мощность ..... 2800 э.л.с.
  - удельный расход топлива ..... 198 г/э.л.с.ч
- д) Земной малый газ, РУД =  $0^\circ$  по УПРТ
- е) Время непрерывной работы на режимах:
  - взлетный ..... не более 5 мин.
  - максимальный ..... не более 30 мин.
  - номинальный ..... не ограничено
  - крейсерский ..... не ограничено
  - земной малый газ ..... не более 30 мин
- ж) Ресурсы двигателя:
  - назначенный ..... 6000 часов
  - гарантийный ..... 2000 часов по техническому состоянию

з) Применяемые топлива:

Т-1, Т-2, ТС-1, РТ( ГОСТ 10227-86 ) и их смеси. Перечень присадок и зарубежных аналогов топлив приведены в Приложении 3 РЛ-32(РЛ-32Б).

**9. Воздушный винт АВ-68 ДМ.**

Воздушный винт АВ-68 ДМ - четырехлопастный, флюгерный, изменяемого шага.

Управление и регулирование воздушного винта обеспечивают:

- автоматическое флюгирование винта по ИКМ;
- автоматическое флюгирование винта при уменьшении частоты вращения ротора двигателя;
- ограничение величины отрицательной тяги затяжением лопастей воздушного винта;
- принудительное флюгирование воздушного винта;
- установку лопастей на промежуточный упор с помощью электрической системы.

**10. Гидросистема.**

Гидравлическая система состоит из основной и вспомогательной систем.

Источниками давления основной гидросистемы служат два насоса 435Ф переменной подачи, установленные по одному на каждом двигателе. Давление в основной гидросистеме  $150 \text{ кгс/см}^2$  (15,0 МПа).

Источником давления вспомогательной гидросистемы служит электроприводная насосная станция НС-14. Давление во вспомогательной гидросистеме  $160 - 180 \text{ кгс/см}^2$  (16,0 - 18,0 МПа).

**11. Шасси.**

Шасси самолета выполнено по трехопорной схеме и включает две основные и переднюю опоры.

Шасси самолета оснащено системами:

- уборки и выпуска опор;
- поворота колес передней опоры;
- торможения колес основных опор.

#### 12. Аварийно-спасательное оборудование.

Для обеспечения аварийного покидания экипажа и парашютистов-пожарных в случае вынужденной посадки самолета на сушу или воду самолет оборудован аварийными выходами, а также снаружи фюзеляжа предусмотрены места вскрытия дополнительных аварийных выходов.

На самолете установлено следующее аварийно-спасательное оборудование:

- аварийный топор, аптечка, спасательные жилеты, скобы, сигнальные ракеты, аварийные радиостанции - одна Р-861 и две Р-855 А1.

#### 13. Бытовое оборудование.

Для создания комфортных условий для экипажа и парашютистов-пожарных на самолете установлено бытовое оборудование: рабочие места экипажа, десантные сидения, туалет.

#### 14. Ресурсы.

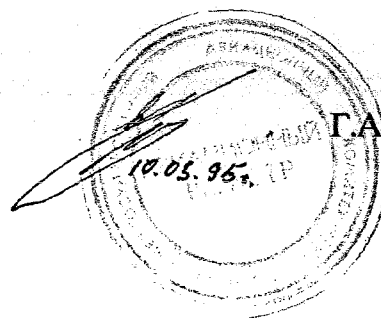
Начальный назначенный ресурс самолета Ан-32П составляет 5000 летных часов, 4000 полетов (из них 2000 полетов на пожаротушение).

15. Самолет Ан-32П считается пригодным к полетам, если его эксплуатация и техническое обслуживание осуществляются в соответствии с эксплуатационными ограничениями, установленными принятой эксплуатационной документацией.

16. Самолет Ан-32П доступен летчикам ГА, прошедшим специальную подготовку для полетов на противопожарных самолетах.

17. Прочие ограничения приведены в разделе 9.2. Изменения № 12 к РЛ-32 издания 1986 г. (РЛ-32Б издания 1989 г.)

Главный специалист  
Авиарегистра МАК



Г.А. Ерусалимский.