

УКРАЇНА

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

UKRAINE

STATE AVIATION
ADMINISTRATION OF UKRAINE

СЕРТИФІКАТ ТИПУ

TYPE CERTIFICATE

N ТЛ 0019

Цей Сертифікат, виданий

Державному підприємству «Антонов»,
Україна, 03062 м. Київ,
вул. Туполева, 1

засвідчує, що типова конструкція вказаних нижче виробів з обмеженнями та умовами, викладеними у Переліку даних сертифікату типу, відповідає чинним в Україні Нормам льотної придатності, що встановлено згідно з національними процедурами сертифікації, на підставі Атестату СРСР про придатність літака до експлуатації від 29.08.1985 р.

ANTONOV Company,

This Certificate issued to 1, Tupolev str., Kiev 03062, Ukraine

certifies that the type design for the following product with the limitations and conditions specified in the Type Certificate Data Sheet, complies with the Airworthiness Standards currently in force in Ukraine, and is in accordance with national certification procedures on based Attestat of worthiness to operation of USSR from 29.08.1985.

Категорія (назва) виробів: літак транспортний, транспортної категорії

Class (name) of product: transport aeroplane of transport category

Визначення виробів: Моделі Ан-26, Ан-26Б, Ан-26-100 та Ан-26Б-100

Product designation: Models Antonov-26, Antonov-26B, Antonov-26-100 and Antonov-26B-100

Дія цього сертифікату з Переліком даних, який є його невід'ємною частиною, не обмежена часом і тимчасово припиняється чи скасовується Державною авіаційною службою України у випадках, передбачених законодавством України.

Duration of this Certificate with the Type Certificate Data Sheet, which is a part hereof, is unlimited and can be suspended or terminated by the State Aviation Administration of Ukraine in cases which are stipulated by the legislation of Ukraine.

Модель (модифікація)*Model (modification)*

Ан-26, Ан-26Б,
Ан-26-100 та
Ан-26Б-100

Antonov-26, Antonov-26B,
Antonov-26-100
and Antonov-26B-100

Дата подачі Заявки*Date of Application*

29.12.2000

Дата видання*Date of issue*

23.03.2001



Підпис:

Signature:

Посада:

Title:

ГОЛОВА

Chairman

AA №010240

/ А.Колісник /

/ A. Kolisnyk /

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

ПЕРЕЛІК ДАНИХ

СЕРТИФІКАТА ТИПУ № ТЛ 0019

Видання 10 від 29 листопада 2019 року

Цей перелік даних є невід'ємною частиною Сертифіката типу №ТЛ0019, який оформлений на підставі Атестату 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 АІ-24ВТ розробки ЗМКБ "Прогрес", м. Запоріжжя, виробництва ВО "Мотор-СІЧ", м. Запоріжжя, Україна.

Сторінка	1	2	3	4	5	6	7
Видання	10	8	8	8	10	8	10

Основні дані двигунів:	Режими		
Параметри двигуна AI-24 BT (CA, H = 0, V = 0)	Злітний, РУД=100°± 2 Не більш 5 хв.	Максимальний РУД 74° ± 2 Не більш 60 хв.	Номінальний РУД 63° ± 2
Еквівалентна потужність на валі, 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 AI-24BT.

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/гПП, 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 КЛЕ 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 КЛЕ літака (див. п.
 18)

**13. Місткість паливних баків,
 літри**

7100

14. Масла

Двигуни AI-24BT:
 Масляна суміш CM-4,5;
 Масляна суміш Turbonycoil-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 - Turbonycoil 321, НР-8,
 AVI-8ACS 132/83

15. Експлуатаційні обмеження літака

Максимальна маса, кг

Рульовжна - 24230
 Злітна - 24000
 Посадочна - 24000
 Комерційного навантаження - 5500

Мінімальний льотний екіпаж

4*) 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
17. Діапазон центрівок % САХ	$V_{\max \text{ в.х.ш}} (V_{LO}) - 310$ 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 АІ-24ВТ, редакція 3, 2005 р, та чинними змінами та доповненнями до зазначеної ЕД, що схвалені Державіаслужбою.
19. Ресурси та строки служби	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: від 18-09 по 92-04, за виключенням 26-05,40-02,58-06 та 71-08.

Модель Ан-26Б: від 92-05 по 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 (див. Примітку 3)

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 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, у якому надаються додаткові до Сертифікаційного базису (див. п. 6) вимоги, та за процедурою, що схвалена Державіаслужбою. 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 та за процедурою, що схвалена 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 AI-24BT 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

Заступник директора департаменту –
начальник управління сертифікації типу
авіаційної техніки



Сергій ГРЕЗІН

State Aviation Administration of Ukraine**TYPE CERTIFICATE
DATA SHEET No. TL 0019
Issue 10 November 29, 2019**

This data sheet is an inalienable part of type Certificate No. TL 0019 issued on the basis of Certificate of the USSR of the An-26B (An-26) aircraft acceptance for operations in civil aviation, dated August 29, 1985, and establishes the conditions and limitations, according to which the product that is issued the Type Certificate meets the Technical requirements of Civil Aviation of the USSR to the An-26 aircraft, dated 1976.

- 1. Type Certificate Holder** ANTONOV Company,
1, Tupolev str., Kyiv 03062, Ukraine,
- 2. Aircraft models covered by the Type Certificate** Antonov-26 (An-26), Antonov-26B (An-26B), Antonov-26-100 (An-26-100), Antonov-26B-100 (An-26B-100)
(See Note 3)
- 3. Category** Transport
- 4. Aircraft purpose** Cargo, cargo-passenger and passenger carriage
(See Note 3)
- 5. Design Organization** ANTONOV Company (See Note 8)
- 6. Certification basis** Technical requirements of Civil Aviation of the USSR for the An-26 aircraft, dated 1976, corresponded to Annex 8 to Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention, 1944) compliance is established by Certificate of the USSR of the An-26B (An-26) aircraft acceptance for operations in civil aviation, dated 29.08.85 (See Note 3).
Requirements to aircraft noise - in accordance with the Chapters 2 and 3 of ICAO standard, Annex 16 to Convention of International Civil Aviation (Chicago 1944), Volume 1 (See Notes 6, 7).
- 7. Aircraft Engines** Two turbo-propeller engines AI-24VT designed by Zaporizhzhya Machine-building Design Bureau "Progress", Zaporizhzhya, manufactured by JSC "Motor Sich", Zaporizhzhya, Ukraine.

Page	1	2	3	4	5	6	7
Issue	10	8	8	8	10	8	10

Engine main data:	Ratings		
Engine AI-24 VT characteristics (ISA, H = 0, V = 0)	Take-off throttle = 100°±2 No more than 5 min	Maximal throttle = 74 °±2 No more than 60 min	Nominal throttle = 63°±2
Equivalent shaft power, h.p.	2820-2%	2510	2240
Fuel consumption, kg/eq.h.p. per hour	0.265	0.272	0.283
Maximum rotation speed of output shaft, rpm	15800+ 150	15800+ 150	15800+ 150

Engine operation:

According to the recommendations described in the Airplane Flight Manual (see Par. 18 of this TCDS). Operational limitations

of the engine are set in Operation and Maintenance Manual of AI-24VT Engine.

8. Propellers

Two AV -72T propellers designed by Association "Aerosyla", Stupino, Russian Federation, manufactured by JSC "Hydroagregate", Pavlova-on-Oka, Russian Federation.

Operational rotation speed of AV - 1300

72T propellers, rpm.

Operation of propellers

According to the procedures and limitations set in the Airplane Flight Manual (see Par. 18), Technical Description and Operating Instruction of the propellers.

9. Auxiliary engine

RU19A-300, design and manufacture by Design Bureau of Machine-building, Tyumen, Russian Federation

RU 19A-300 characteristics	Ratings		
	Nominal, ISA H=0, V=0	Cruise, V=430 km/h, H=6000 m	Idle, ISA H=0, V=0
Thrust, kg-force.	Not less than 760	Not less than 350	160
Fuel consumption, kg/kg-force per hour	1.10	1.28	-
Maximum rotation speed of output shaft, rpm.	15700	15200	10700

Operation of auxiliary engine:

According to the recommendations described in the Airplane Flight Manual (see Par. 18 of this TCDS), Operational limitations of auxiliary engine see in Operating and Maintenance Instruction of Auxiliary Engine RU19A - 300.

10. Total refueling capacity of oil tanks, liters: 80

11. Fuel

Maine fuels:

- Manufactured in CIS and Ukraine:

TS (GOST 10227-86, GSTU 320.00149943.011-99);

RT (GOST 10227-86, GSTU 320.00149943.007-97);

T-1, T-2 (GOST 10227-86).

- Others fuels: in accordance with AFM (see Par.18 of this TCDS) and Bulletin No. 1449-BE-G/V.

12. Fuel additives

Main-liquid: "I" (OST 17477-75),

"I-M" (OST 54-3-175-73-99).

Reserve: TGF (GOST 17477-75),

TGF-M (TU 6-10-1457-79).

Others additives: in accordance with AFM (see Par. 18).

13. Fuel tanks capacity, liters

7100

14. Oils

Engines AI-24VT:

Oil mix SM-4.5;

Oil mix Turbonycoil 306;

Mineral oil MN-7.5U.

See Engine Operating and Maintenance Manual for others oils.

Auxiliary engine RU 19A-300:

Main - MS-8P (TU 38.101.659-76)

Reserve - MK-8, MK-8P (GOST 6457-66)

Foreign - Turbonycoil 321, HP-8, AVI-8ACS 132/83

15. Operating limitations of aircraft

Maximum mass, kg	Taxiing - 24230 Take-off - 24000 Landing - 24000 Maximum payload - 5500
Minimum flight crew	4*) persons: pilot; co-pilot; navigator; flight engineer. *) See Note 5
Load factor limitations	Cruising configuration of aircraft: from -0,5 to +2,4 Take-off and landing configuration: from 0 to +2,0
Flight altitude, m:	Optimal - 6000. Practical absolute limit in the conditions of Standard Atmosphere (SA) with MTOW 24000 kg - 7000.

16. Airspeed limitations, km/h, IAS

V DF= 540;
V Mo = 450;
V FE:
flaps position 15° = 320;
flaps position 38° = 265;
V L0 = 310.

17. Center of gravity range, % MAC

In accordance with Airplane Flight Manual:
Extreme aft C.G. - 15% MAC
Extreme forward C.G. - 33% MAC

Other limitations

As specified in the corresponding sections of operational documentation (see Par. 18 of this TCDS).

18. Operational documentation

Airplane Flight:
Continued Airworthiness and
technical servicing

Aircraft operation have to be in accordance with:
- Airplane Flight Manual An-26 (An-26B), issue Kiev, 2001.
- Instruction for continued airworthiness for aircraft An-26 (all modifications) Mi 26.04.00.000.000, Issue 2;
- Aircraft technical description (with addition, which described differences for aircraft An-26B);
- Regulation of aircraft technical servicing An-24, An-26, An-30, issue Kiev, 1997 or Regulation of aircraft technical servicing An-24, An-26, issue Kiev, 1991;
- Technological guidelines for carry out of scheduled operations on the aircraft An-24, An-26, An-30, issue "Moscow, Air Transport 1984-92"
- Operating and Maintenance Manual of AI-24VT Engine, issue 3, 2005,
and current amendments and additions to the abovementioned operational documentation approved by State Aviation Administration.

19. Service life and life time

Service life and life time of aircraft, engines, propellers and APU are specified in the Instruction for continued airworthiness for aircraft An-26 (all modifications) N2 26.04.00.000.000, Issue 2 or later the State Aviation Administration approved Revision.

20. Aircraft serial numbers covered by Type Certificate TL 0019

Model An-26: from 18-09 to 92-04, with the exception of 26-05, 40-02, 58-06 and 71-08.

Model An-26B: from 92-05 to 144-03, with the exception of 98-07, 107-04, 113-05, 114-09, 116-03, 117-03, 121-10, 122-04, 129-08 and 142-05.

Model An-26-100: 26-05, 40-02, 58-06, 59-01, 71-08 and 98-07 (see Note 3).

Model An-26B-100: 107-04, 113-05, 114-09, 116-03, 117-03, 121-10, 122-04, 129-08 and 142-05 (see Note 3).

NOTES:

- Note 1** There's allowed to perform the flights in Northern and Southern Semi-Spheres up to 70 degrees of Northern and 55 degrees of Southern Latitude: in airspace of CIS - on air routes and domestic air lines; over the reference terrain in cases of absence of FM communication coverage, determined for 80% efficient radio horizon, that doesn't exceed 1 hour;
On international routes, equipped of VOR/DME and FM communication with channel spacing of 8,33 KHz, on the routes of area navigation of European Region (BRNAV) - if there's set the corresponding equipment according to the technical documentation of aircraft Design Organization according to the procedure approved by State Aviation Administration.
- Note 2** Payload can be increased up to 6300 kg within the permissible mass of the loaded aircraft without fuel of 22000 kg.
- Note 3** Passenger (up to 43 passengers) and pass/cargo transportation is allowed under the condition of modification of a certain aircraft in accordance with Technical Specification of aircraft Design Organization where there's provided additional requirements to Certification basis (see Par. 6 of this TCDS) and in accordance with the procedure approved by State Aviation Administration. The designation of the aircraft after the modification is An-26B-100 (An-26-100).
- Note 4** An-26 aircraft being operated as State Aircraft during military, customs, frontier, militia and other duties is allowed under the condition of modification of a certain aircraft in accordance with Technical Specification of aircraft Design Organization and in accordance with the procedure approved by State Aviation Administration.
- Note 5** Under condition of airplane modification in accordance with the Specification of the Design Documentation NQ 26/704-2007 dated 07.09.2007 or subsequent approved by State Aviation Administration editions, the minimum flight crew is composed of 3 persons:
pilot;
co-pilot;
flight engineer.
Operation of aircraft with such minimum flight crew has to be in accordance with the operational documentation specified in Par. 18 of this TCDS and:
- Amendment No.30 Airplane Flight Manual An-26 (An-26B), issue Kiev, 2001;
- Addition No.363/B Aircraft technical description and technological guidelines,
which are applied to aircraft modified in accordance with the Specification No. 26/704-2007.
- Note 6** Compliance with the aircraft noise requirements according to the ICAO standards of Chapter 2, the Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), is confirmed by the Noise Certificate NQ 41 issued by Aviation Register of Interstate Aviation Committee on January 19, 1994.

Effective noise levels and 90% confidence intervals in three control measure points, EPN dB:

during take-off on the side of runway	$92,6 \pm 0,68$;
during climb	$91,1 \pm 0,77$;
during approach	$100,8 \pm 0,56$.

Limitations, conditions and operational methods to assure mentioned noise levels are contained in the operational documentation (see Par. 18 of this TCDS)

Note 7

Compliance with the requirements of the aircraft noise according to the standards of Chapter 3 of ICAO Standard, Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) is confirmed with taking into consideration the rules of compensation of aircraft An-26 (An-26B) with engines AI-24BT, propellers AB-72T and auxiliary engine RU19A- 300

Effective noise levels and 90% confidence intervals in three control measure points, EPN dB:

during take-off on the side of runway	$92,6 + 0,95$;
during climb	$90,6 + 0,8$;
during climb	$96,6 + 0,47$

Limitations, conditions and operational methods to assure mentioned noise levels are contained in Amendment No.2 to the An-26 (An-26B) Flight Operations Manual, Kyiv, 2001.

Note 8

In December 24, 2009 Design Organization (Type Certificate Holder) - Aviation Scientific Technical Complex «Antonov» and Manufacture Organization - Kyiv Aviation Plant «AVIANT» were combine with a new name - ANTONOV Company. The new name is indicated on all documents now. However, documents which keep the old name of the Design and Manufacture Organization, are valid.

THE END

Deputy Head of Aeronautical Products
Type Certification Department

Sergii Grezin