

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА УКРАЇНИ)

ПЕРЕЛІК ДАНИХ

СЕРТИФІКАТА ТИПУ № ТЛ 0023

Видання 2

від 07.02.2013 року

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

ЛІТАК АН-28

Цей Перелік даних є невід'ємною частиною Сертифікату 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 Сертифікату типу № ТЛ 0023.

**1. Розробник літака та утримувач
Сертифікату типу:**

Авіаційний науково-технічний комплекс ім.
О.К.Антонова, 03062, Україна, м. Київ, вул.
Туполева, 1

2. Категорія літака:

транспортна

3. Призначення літака:

пасажирські та вантажно-пасажирські
перевезення

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 3

Перелік діючих сторінок:

№ стор.	1	2	3	4	5	6	7	8
Видання	2	1	1	1	1	1	1	2



4а. Сертифікаційний базис:

На підставі "Решения 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 розповсюджуються наступні вимоги:

- НЛГС-2 зі змінами та доповненнями, які введені в дію за час з 1976 до 01.07.84 (ІІІ-20ІІ2);
- "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 БИІ-7, о наличии лючков на капотах двигателя для подачи огнетушительного 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".

5. Маршеві двигуни:

Два турбогвинтових двоцилиндрових двигуни ТВД-10Б (Розробник: ВАТ "Омское моторостроительное конструкторское бюро", м. Омськ , Росія. Виробник: "Омское моторостроительное объединение им. П.И.Баранова", м. Омськ, Росія.) з турбокомпресором і вільною турбіною гвинта.

Основні дані:

Маса двигуна 230кг +2%



Потужність на злітному режимі ($H=0$, $V=0$, МСА)..... 705 квт
(960 к.с.)

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 оперіння не більш 25 %.

Відбір повітря від двигунів дозволено:

- для обігріву кабін-на режимах від "ЗМГ" до номінального в усьому діапазоні температур зовнішнього повітря та висот польоту.
- на злітному режимі при температурах зовнішнього повітря 5°C та нижче на висотах до 2000 м;
- для ПОС двигунів - на усіх режимах;
- для ПОС крила та оперіння:

- а) при нормальній роботі двигунів та при виконанні польота з одним працюючим двигуном-на режимах від ПМГ до номінального включно;
- б) при виході на друге коло з одним працюючим двигуном-відповідно з вказівками КЛЕ (п.11, розд. 8.1., стор. 7);
- в) при виході з району обledenіння з одним працюючим двигуном-відповідно з вказівками КЛЕ (п.11, розд. 8.1., стор. 7).

Система запуску двигуна - електрична.
 Запуск здійснюється за допомогою стартера.

Час безперервної роботи, хвил.:

- 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.

6. Повітряні гвинти:

Два АВ-24АН, трьохлопатеві, тягучі, змінного кроку, флюгерні, реверсивні, розробки Об'єднання "Аеросила", м. Ступіно, Російська Федерація,



виробництва АО "Гідроагрегат",
 м. Павлово-на-Оці, Російська Федерація.
 Діаметр.....2,8 м
 Кути установки лопатей у контрольному
 розрізі ($R=1000$ мм):
 -кут запуску (φ_0)..... $-1,5^\circ$ $-3,5^\circ$;
 -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:
 -в польоті не більш 7 с
 - на землі:
 а) на працюючому двигуні не більш 10 с
 б) на непрацюючому двигуні не більш 20 с.
 Час виведення лопатей з флюгерного
 положення:
 -в польоті не більше 15 с
 -на землі не більше 25 с.
 Обмеження та основні характеристики
 вказані в Керівництві з льотної
 експлуатації літака АН-28 (розділ 8.1).
 Двигун та повітряний гвинт мають
 захисні системи: флюгерування,
 відцентрового зтяжелителя кроку гвинту,
 обмеження температури вихідних газів.
 Експлуатація двигунів та повітряних
 гвинтів повинна здійснюватись у
 відповідності з процедурами та
 обмеженнями, наведеними у
 Керівництві з льотної експлуатації літака
 АН-28 (розділ 8.1)

7. Палива:

Літак заправляти паливом наступних
 марок:
 -Т-1 і 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/c 96026 (ПНР);
 -PL-6 спец. PND25-005-76 (ЧРСР);
 -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 AYTUR (Великобританія);
- AIR 3405/c Urade F-34 (Франція).

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
застосовування 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).

Максимальна кількість палива, яке
заправляється (при $\gamma=0,775 \text{ г/см}^3$):

-перша черга -----2х240 кг = 480 кг
(2х310 л = 620 л)

-друга черга -----2х520 кг = 1040 кг
(2х670 л = 1340 л)

Всього: 1520 кг (1960 л)

8. Масла:

В маслосистемі використовується суміш
масел СМ-4,5, яка складається за обсягом
з 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 Grade 1100

DERD-2472 B/O).

Загальна кількість масла в маслосистемі
-близько 27 л.

Максимальне експлуатаційне заправлення
маслобаку 16 + 0.5 л. Мінімальне
заправлення маслобаку 14,5 л.

Витрата масла-не більш 0,5 л/г.



9. Обмеження приладної швидкості (км/год, ПР):

Максимальна допустима експлуатаційна швидкість польоту на висоті від 0 до 4200 м :

350 км/год

Розрахункова гранична швидкість:

405 км/год (380 км/год ИН)

Максимально допустимі швидкості польоту:

- при злітній конфігурації ($\delta_{\text{закр.}} 15^\circ$)
200 км/год
- при посадочної конфігурації ($\delta_{\text{закр.}} 40^\circ$)
185 км/год
- при відхилених інтерцепторах
190 км/год

Мінімальні швидкості польоту:

- польотна маса 4500 кг, угол відхилення закрилків 0°
135 км/год
- польотна маса 4500 кг, угол відхилення закрилків 40°
115 км/год
- польотна маса 6500 кг, угол відхилення закрилків 0°
170 км/год
- польотна маса 6500 кг, угол відхилення закрилків 40°
140 км/год

10. Масові характеристики літака (кг):

Максимальна рулежна маса

6530

Максимальна злітна маса

6500

Максимальна посадкова маса

6500

Максимальна маса комерційного навантаження

1750

Максимальна маса палива, яке заправляється (при $\rho=0,775 \text{ г/см}^3$)

1520

11. Діапазон центрівок (% САХ):

гранично-передня 22
гранично-задня 33



12. Геометричні дані літака:

Довжина літака 13,1
 Висота порожнього літака 4,9 м
 при масі 6500 кг 4,54 м
 Довжина фюзеляжу 12,68 м
 Максимальна висота
 фюзеляжу 2,14 м

 Максимальна ширина
 фюзеляжу 1,9 м
 Колія шасі 3,405 м
 Розмах крила 22,06 м
 Площа крила 39,72 м²
 САХ 1,886 м
 Подовження крила 12,2
 Відхилення закритків:
 а) злітне 15°
 б) посадочне 40°
 Площа горизонтального
 оперення 8,85 м²
 Площа вертикального
 оперення 10 м²

**13. Мінімальний льотний
екіпаж:**

2 чол.
 (командир ПС, другий пілот)

**14. Максимальна кількість
пасажирів:**

а) по кількості крісел,
забезпечених прив'язними
реміннями

17 чол.

б) при тривалості польоту
над водою більш 30 хв.
від берегу:
 -у випадку установа
чотирьох плотів ПСН-6АК
 -у випадку установа
плотів СП-12

14 чол.

10 чол.

**15. Максимальна висота
польоту:**

-для літаків без кисневого обладнання
 3000 м
 -для літаків з кисневим
 обладнанням 4200 м



16. Загальні обмеження умов експлуатації:

1. Температура зовнішнього повітря біля землі: від мінус 50°C до плюс 40°C
2. При опадах у вигляді граду польоти забороняються.
3. Польоти в умовах обледеніння при температурі зовнішнього повітря нижче мінус 20°C заборонені.
4. Максимальна висота аеродрому над рівнем моря - 2600 м.

17. Ресурси та строки служби:

Ресурси та строки служби літаків, маршевих двигунів, повітряних гвинтів зазначені у формулярах згідно з технічними умовами на постачання.

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

Примітки:

1. Підтверджено відповідність літаків АН-28 з максимальною злітною та посадочною 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 дБА) в контрольних точках на місцевості, які визначені відповідно до вимог Додатка 16 для даного типу цивільного повітряного судна, складають відповідно:

Літак	Двигуни	Повітряні гвинти	Контрольні точки виміру	
			Під час зльоту (на осі ЗПС)	Під час прольоту
АН-28	ТВД-10Б	АВ-24АН	80,8 ± 0,8	74,6 ± 0,5
Граничні рівні шуму (дБА)			88,0	80,0

2. Інші обмеження наведені у експлуатаційній документації:

1. "Руководство по летной документации. 28.00.0000.000.000РЛ".
2. "Руководство по технической эксплуатации. 28.00.0000.000.000РЭ".
3. "Регламент технического обслуживания. 28.00.0000.000.000РО".
4. "Инструкция по загрузке и центровке. 28.00.0000.000.000ИЦ".

3. В серійному номері літаків замість латинських літер "AJ" інколи використовуються російські літери "АЙ".

К І Н Е Ц Ь

Начальник управління сертифікації
типу авіаційної техніки

С.Ф. Гайденок



STATE AVIATION ADMINISTRATION of UKRAINE

[TRANSLATION]

**TYPE CERTIFICATE
DATA SHEET № TL 0004
Issue 8 March 22, 2019**

Edition 2

Dated February 07, 2013

according to which the product for which the Type Certificate was issued meets the requirements for airworthiness in force in Ukraine at the date of issue of the Certificate No. TL 0023

Aircraft An-28

This Data Sheet is an inalienable part of Type Certificate No. TL 0023 and sets out the conditions and restrictions under which a product issued with a Type Certificate meets the airworthiness requirements in force in Ukraine at the date of issue of the Type Certificate No. TL 0023.

1.Aircraft Certificate Holder

ANTONOV Company,
1, Tupolev str., Kyiv 03062, Ukraine

2.Category

Transport

3.Aircraft purpose

Passenger and cargo-passenger carriage

4.Aircraft manufacturer

PXI Mielec PNR

(ref. No 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.)

See Note 3

List of valid pages:

No	1	2	3	4	5	6	7	8
Edition	2	1	1	1	1	1	1	2

4a. Certification basis

On the basis of "Decisions on the Applicability of Changes and Additions to the Civil Aviation Airworthiness Standards (CAAS-2) and the Distribution on the Aircraft AN-28 of Part of the Civil Aviation Airworthiness Standards (CAAS-3) in Replacement of the Related CAAS-2 Requirements", approved by the Chairman of the Ministry of Internal Affairs of the MVK NLP USSR dated February 8, 1985, and "Supplement No. 1" to it dated October 29, 1985 on Aircraft AN-28 is subject to the following requirements:

- airworthiness standards-2 as amended from 1976 to July 1, 1984 (1И1-20И2);
- "temporary additions to airworthiness standards-2 for light aircraft ($G \leq 10000$ kg)";
- 5.4.6. CAAS-3 instead of 5.4.6. CAAS-2;
- 5.5.1. CAAS-3 instead of 5.5.1. CAAS-2;
- 5.5.5. CAAS-3 instead of 5.5.5. CAAS-2;
- 5.6. CAAS-3 instead of 5.6. CAAS-2;
- 5.7. CAAS-3 instead of 5.7. CAAS-2;

-5.8. CAAS-3 instead of 5.8. CAAS-2;
 -5.12. CAAS-3 instead of 5.12. CAAS-2;
 7.5.3.1.3. CAAS-3 instead of 7.5.3.1.4. CAAS-2;
 -8.3.3.1. CAAS-3 instead of 8.3.2.1. CAAS-2.

Do not apply to An-28:

Requirements "Supplements to Clause 7.5.2.1.6. of CAAS-2, introduced by amendment 6И1-7, on the presence of hatches on the hoods of the engine for supplying or extinguishing agent in engine nacelle on the ground";

- requirements of item 5.11.12.4. CAAS-2, as well as "Notes to it, on the presence on board of megaphones and means of two-way communication between the cabin of the crew and passengers".

5. Sustainer engines:

Two turbo-propeller twin rotor engines TVD-10B (Developer: OJSC "Omsk Motor Engineering Design Bureau", Omsk, Russia.

Producer: "Omsk Motor Engineering Association named after P.I. Baranov", Omsk, Russia.) with turbocharger and free turbine screw.

Main data:

Engine mass 230 kg+2%

Takeoff power mode (H = O, B = O, MCA) 705 kW
 (960 hp)

Engine performance as a percentage of installed resource:

- on take-off mode not more than 6%

- at nominal mode no more than 40%

with the air extraction on the anti-ice system (ΠOC)

wings and feathers not more than 25%.

Air extraction from engines is allowed:

-for heating cabs-modes from "ground idle (3МГ)" to the nominal in the whole range outside air temperatures and altitudes flight.

- on take-off at outside temperatures air 5 ° C and below at altitudes up to 2000 m;

- for ΠOC engines - in all modes;

- for ΠOC wings and plumage:

a) during normal operation of engines and when flying with one engine running, in modes from «flight-idle (ΠМГ)» to rated inclusive;

b) at the exit to the second circle with one working engine, in accordance with the instructions of the AFM (item 11, section 8.1., page 7);

c) when leaving the icing area with one engine running, in accordance with the instructions of the AFM (Section I, Section 8.1., Page 7).

Engine start system - electric.

Starting is by means of the starter.

Time of continuous work, waves:

- take-off mode no more than 6

- nominal mode no more than 60

Engine operation - in accordance with the procedures outlined in the AN-28 Flight Manual.

Engine performance limitations. in the Operating and Maintenance Manual of the TVD-10B engine.

6. Air screws

Two AV-24AN, three-blade, pulling, variable pitch, weathervane, reversing, development of Company

“Aerosyla”, Stupino, Russian Federation, production of Hydroelectric Power Plant, Pavlova-on-Otsi, Russian Federation.

Diameter 2.8 m

Angles of installation of blades in the control section (R = 1000 mm):

- start angle ($\leq \rho_0$) -1.5° -3.5° ;

- angle of intermediate emphasis ($\leq \rho_{ny}$) 8° ;

- angle of weather vane ($\leq \rho_{fl}$) 83° ;

- angle of maximum reverse ($\leq \rho_{roar}$) -16°

Time of installation of blades in weather vane position:

-in flight no more than 7s

- on earth:

a) on the engine running no more than 10 s

b) on idle engine not more than 20 sec.

Time of removal of the blades from the weather vane position:

-in flight not more than 15s

-on the earth no more than 25s.

The limitations and main features are specified in the AN-28 Flight Manual (Section 8.1).

The engine and the air screw have protective systems: weather-proofing, centrifugal screw-driver, limiting the temperature of the exhaust gases.

The operation of engines and propellers shall be carried out in accordance with the procedures and restrictions given in the AN-28 Aircraft Flight Manual (Section 8. I)

Refuel the aircraft with the following brands:

-T-1 and TC-1 (GOST 10227-62);

-PT (GOST 16564-71).

The fuel of these brands can be mixed in any proportions.

It is allowed to use fuel of foreign brands:

-PSM-2 spec. PN721c 96026 (PNR);

-PL-6 spec. PND25-005-76 (CRSD);

-TS-1 GUEST 10227-62 (GDR);

-T-1 spec. STAS 5639-73 (CPP);

Jet-1 spec. STAS 5075-71 (CPP);

-TFC-1 spec. D-2-3 (Cuba);

-JP-1 miL-G-5616C (USA);

-DeRD-2494 AYTUR (UK);

-AIR 3405/s Urade F-34 (France).

At outdoor air temperature of 5°C and below, the liquid "I" (GOST 8313-76) is added to the fuel in the amount of 0,1 ... 0,15% by volume.

Liquids may be used instead of fluid "I"

"THF" (GOST 17477-75),

"THF-M" (TU 6-10-1457-74),

"I-M" (TU 6-10-1458-74).

It is allowed to use foreign liquids (0,1% of refueled fuel):

-AL-31 miL-1-27686 (USA);

-AL-31 DERD-2451 (United Kingdom).

The maximum amount of fuel to be refilled (at $\gamma = 0,775\text{ g/cm}^3$):

- first of all ----- $2 \times 240\text{ kg} = 480\text{ kg}$
($2 \times 310\text{ l} = 620\text{ l}$)

-the second turn ----- $2 \times 520\text{ kg} = 040\text{ kg}$

7. Fuel:

(2x670 l = 1340 l)

Total: 1520 kg (1960 l)

8. Oils

The oil system uses a mixture of SM-4,5 oils, which consists of 75% by volume of MK-8 or MK-8P oil, or MS-8P and 25% of MK-22 or MC-20 oil.

It is allowed to use a mixture of foreign oils:

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

The total amount of oil in the oil system is about 27 liters.

The maximum operational filling of the oil tank 16 + 0.5

l. The minimum filling of the oil tank is 14.5 liters.

Oil consumption is not more than 0.5 l/h.

9. Instrument speed limit (km/h, IS):

The maximum permissible operating speed 350 km/h

of flight at an altitude from 0 to 4200 m:

Estimated speed limit:

Maximum allowed flight speeds:

405 km/h (380 km/h IN)

take-off configuration (15 ° latitude)

200 km / h

landing configuration (40 ° latitude)

185 km / h

rejected interceptors

190 km / h

Minimum flight speeds:

-flight weight 4500 kg, flap angle 0 °

135 km / h

- flight weight 4500 kg, flap angle 40 °

115 km / h

- flight weight 6500 kg, flap angle 0 °

170 to m / year

- flight weight 6500 kg, flap angle 40 °

140 km / h

10. Aircraft mass characteristics (kg):

Maximum steering mass 6530

Maximum take-off mass 6500

Maximum landing mass 6500

Maximum commercial load 1750

Maximum fuel mass ($\rho = 0,775 \text{ g/cm}^3$) 1520

11. Range of centering

(% CAX):

border-front 22

border-back.....33

12. Aircraft geometric data:

The length of the aircraft13,1

Empty aircraft height 4,9 m

at a mass of 6500 kg 4,54 m

The length of the fuselage 12,68 m

Maximum height

fuselage 2, 14 m

Fuselage maximum width1,9 m

Track Chassis 3,405 m

Wingspan 22,06 m

Wing area 39,72 m²

CAX 1,886 m

Wing extension 12,2

Rejection of flaps:

a) takeoff 15 °

b) landing 40 °

Area horizontal plumage 8,85 m²

- Area horizontal plumage.....10 m2
- 13. Minimum flight crew:** 2 persons
(Pilot-in-command, co-pilot)
- 14. Maximum number of passengers:**
- a) by the number of seats secured by the seat belts 17
- b) with the duration of the flight over water more than 30 min from the shore:
- in case of installation of four PSN-6AK rafts 14
- in case of installation of rafts SP-12 10
- 15. Maximum altitude:**
- for aircrafts without oxygen equipment3000 m
- for aircrafts with oxygen equipment 4200 m
- 16. General operating conditions restrictions:**
1. Ground temperature: minus 50 ° C to plus 40 ° C
2. Flights in the form of hail are prohibited.
- C. Flying in icing conditions at temperatures below minus 20 ° C is prohibited.
4. The maximum altitude of the aerodrome above sea level is 2600 m.
- 17. Resources and service life:**
- The resources and service life of aircrafts, propulsion engines, air propellers are specified in the forms in accordance with the specifications for delivery.
- Resources and service life for engine and propeller instances may be increased subject to condition screws of current bulletins and according to the procedure approved by Ukraviatrans.

Notes:

1. The accordance of An-28 aircraft with a maximum take-off and landing mass of 6500 kg was confirmed to the standards of Chapters 6 and 10 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, dated 2.1988. Noise levels and their 90% confidence intervals (in dBA) areas designated in accordance with the requirements of Annex 16 for this type of civil aircraft shall be:

Aircraft	Engines	Air screws	Measurement checkpoints	
			During take-off (on the runway axis)	During the flight
An-28	TVD-10B	AV-27AN	80,8 +- 0,8	74,6 +- 0,5
Noise Limits (dBA)			88,0	80,0

2. Other limitations are listed in the operating documentation:
- "Flight Documentation Manual. 28.00.0000.000.000RL".
 - "Technical Operation Manual. 28.00.0000.000.000RE".
 - "Maintenance Regulations. 28.00.0000.000.000RO".
 - "Instructions for loading and alignment. 28.00.0000.000.000IC".
3. The serial number of the aircraft sometimes uses the Russian letters "АЙ" instead of the Latin letters "AJ".

THE END

Head of type certification of aviation equipment

S.F.Gaidenko