



ДИРЕКТИВА ПО ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Номер	AD 2022-03	Ревизия	0
Замещение	НАСТОЯЩАЯ ДИРЕКТИВА ЗАМЕНЯЕТ ТРЕБОВАНИЯ ПУНКТОВ 1-3 ПИСЬМА КОМИТЕТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН № 29-29-2/674 ОТ 31.12.2014 ГОДА		
Дата выпуска	17.04.2023 года		
Дата вступления в силу	05.05.2023 года		
Двигатель – межремонтные ресурсы и сроки службы			
Применимость	Двигатель АШ-62ИР все заводские номера. Данный тип двигателей устанавливается на самолеты Ан-2 (все варианты)		
Сертификат типа	Двигатель АШ-62ИР (EASA TCDS E.140 изд. 05, 11.05.2015 года)		
Предпосылки (причины)	<p>Эксплуатанты самолетов Ан-2 с авиационными поршневыми двигателями АШ-62ИР 16 серии эксплуатируют данные двигатели с межремонтным ресурсом 800 часов без ограничения межремонтного срока службы (письмо Комитета Гражданской Авиации Республики Казахстан № 29-29-2/674 от 31.12.2014 года).</p> <p>Анализ данных указывает на наличие в эксплуатации двигателей со сроком с последнего капитального ремонта от 10 до 35 лет и имеющие остаток межремонтного ресурса. Для обеспечения приемлемого уровня безопасности эксплуатации двигателей необходимо привести эксплуатацию двигателей в соответствие бюллетеню № 002/106/2009 (с межремонтным сроком службы 10 лет).</p> <p>В 2020–2021 годах увеличилось количество авиационных событий самолетов Ан-2, связанных с потерей мощности двигателя в полете.</p> <p>Без межремонтного срока службы эксплуатируются двигатели, на которых был произведен капитальный ремонт завода-производителя WSK PZL-Kalisz, позволяющий эксплуатировать двигатель до межремонтного ресурса 1200 часов согласно бюллетеню № 131/S/2008.</p> <p>Настоящая директива предназначена для приведения межремонтных ресурсов и сроков службы в соответствие бюллетеням № 001/232/2006 и № 002/106/2009 или №</p>		

	131/S/2008.
Требования	<p>1. Двигатели, на которых произведен капитальный ремонт завода-производителя WSK PZL-Kalisz: Эксплуатировать двигатели с межремонтным ресурсом: - 1200 часов без ограничения межремонтного срока службы (согласно бюллетеню № 131/S/2008)</p>
	<p>2. Двигатели, на которых произведен капитальный ремонт авиаремонтных заводов СНГ: Эксплуатировать двигатели с межремонтным ресурсом и межремонтным сроком службы: - 800 часов (согласно бюллетеню № 001/232/2006) - 10 лет (согласно бюллетеню № 002/106/2009)</p>
	<p>3. Двигатели, на которых срок после последнего капитального ремонта в авиаремонтных заводах СНГ превышает 10 лет и имеющие остаток межремонтного ресурса в часах:</p> <p>3.1 В срок до 01.09.2023 года провести оценку технического состояния двигателей в соответствии с пунктами 4 и 5 программы оценки технического состояния двигателей (<i>Приложение к Указанию УТЭ и ПЛГ ГВС ФСВТ от 06.06.2000 № 25.1.-128</i>), указанной в бюллетене № 002/106/2009, в сертифицированных организациях по ТО и РАТ для эксплуатации двигателей в пределах межремонтного ресурса 800 часов до сроков, указанных в пункте 4 Требований директивы.</p> <p>3.2 Направить технический акт по оценке технического состояния двигателей для утверждения в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.</p> <p>3.3 Запрещается эксплуатация двигателей, на которых срок после последнего капитального ремонта в авиаремонтных заводах СНГ превышает 10 лет, имеющие остаток ресурса в часах до межремонтного ресурса 800 часов и не выполнена оценка технического состояния (Пункт 3.1).</p>
	<p>4. Запрещается эксплуатация двигателей АШ-62ИР, на которых срок после последнего капитального ремонта в авиаремонтных заводах СНГ превышает 10 лет:</p> <p>4.1 Воздушные суда Ан-2, используемые по линии санитарной авиации: - с 01.01.2024 года</p>

	<p>4.2 Воздушные суда Ан-2, используемые в поисково-спасательных операциях, охране лесов, аэрофотосъемке и других видах авиационных работ, кроме сельскохозяйственных работ: - с 01.01.2024 года</p> <p>4.3 Воздушные суда Ан-2, используемые для сельскохозяйственных целей: - с 01.01.2025 года</p>
Время выполнения	Не применимо
Публикации	<ol style="list-style-type: none"> 1. Письмо КГА РК № 29-29-2/674 от 31.12.2014 года. 2. Сертификат типа двигателя АШ-62ИР (EASA TCDS E.140 Issue 05, 11.05.2015, ASz-62IR series engines). 3. Сервисный бюллетень № 131/S/2008 от 15.07.2014 года. 4. Сервисный бюллетень № 001/232/2006 от 24.08.2006 года. 5. Сервисный бюллетень № 002/106/2009 от 10.12.2009 года. 6. Приложение к Указанию УТЭиПЛГ ГВС ФСВТ от 06.06.2000 № 25.І.-128 (Программа оценки технического состояния двигателей АШ-62ИР).
Примечания	По запросу и при наличии соответствующего обоснования Авиационная администрация Казахстана вправе согласовать альтернативные методы выполнения для настоящей директивы летной годности.
Контактная информация	Адрес электронной почты frontoffice@caa.gov.kz



(Unofficial translation)

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Number	AD 2022-03	Revision	0
Supersedure	THIS DIRECTIVE SUPERSEDES THE REQUIREMENTS OF PARTS 1-3 OF THE LETTERS OF THE CIVIL AVIATION COMMITTEE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN No. 29-29-2/674 DATED 31.12.2014		
Date of issue	12.04.2023		
Effective Date	05.05.2023		
Engine - overhaul life and service lives			
Applicability	ASH-62IR engine all serial numbers. This type of engines is installed on An-2 aircraft (all variants)		
Type certificate	ASH-62IR engine (EASA TCDS E.140 issue 05, 11.05.2015).		
Reason	<p>Operators of An-2 aircraft with aircraft piston engines ASH-62IR 16 series operate these engines with an overhaul hard-time limit of 800 flight hours without limiting the calendar overhaul limit (letter of the Civil Aviation Committee of the Republic of Kazakhstan No. 29-29-2 /674 dated 31.12.2014).</p> <p>Analysis of the data indicates the presence of engines in operation with time since last overhaul from 10 to 35 years and with remaining overhaul life in hours. To ensure an acceptable level of engine operational safety, it is necessary to bring the operation of engines in compliance with bulletin No. 002/106/2009 (with a calendar overhaul limit of 10 years).</p> <p>In the years 2020–2021, the number of aviation events related to the loss of engine power on An-2 aircraft in flight increased.</p> <p>Engines on which a major overhaul by the manufacturer’s plant WSK PZL- Kalisz was carried out can be operated without a calendar overhaul limit, allowing the engine to be operated up to an overhaul life of 1200 flight hours according to Bulletin No. 131 / S / 2008.</p> <p>This directive is intended to bring the overhaul limits in line with Bulletin No. 001/232/2006 and No. 002/106/2009 or No. 131/ S /2008.</p>		
Requirements	1. Engines on which a major overhaul by the manufacturing plant WSK PZL- Kalisz was carried out:		

	<p>Operate engines with an overhaul life of: - 1200 flight hours without limitation of calendar overhaul life (according to Bulletin No. 131/ S /2008)</p>
	<p>2. Engines on which an overhaul by aircraft CIS repair plants CIS was carried out: Operate engines with an overhaul life and calendar overhaul life of (whichever occurs first): - 800 hours (according to Bulletin No. 001/232/2006) - 10 years (according to Bulletin No. 002/106/2009)</p>
	<p>3. Engines, on which the last overhaul was performed in a CIS repair plant, and the time since last overhaul exceeds 10 years but have remaining overhaul life in flight hours:</p> <p>3.1 By 01.09.2023, assess the technical condition of the engines in accordance with paragraphs 4 and 5 of the Program for Assessing The Technical Condition Of Engines (<i>Приложение к Указанию УТЭ и ПЛГ ГВС ФСВТ от 06.06.2000 № 25.1.-128</i>) specified in the bulletin No. 002/106/2009, in a certified organization for maintenance and repair of engines to be able to operate the engines until the overhaul life of 800 hours before the deadline specified in paragraph 4 of the directive's Requirements.</p> <p>3.2 Submit a technical act on the assessment of the technical condition of engines for approval to the authorized organization in the field of civil aviation.</p> <p>3.3 It is prohibited to operate engines on which the last overhaul was performed in a CIS repair plant, and the time since last overhaul exceeds 10 years but have remaining overhaul life in flight hours and the technical condition assessment has not been completed (Item 3.1).</p>
	<p>4. It is prohibited to operate ASh-62IR engines, on which the last overhaul was performed in a CIS repair plant, and the time since last overhaul exceeds 10 years:</p> <p>4.1 On An-2 aircraft used in the air ambulance operations: - from 01.01.2024</p> <p>4.2 On An-2 aircraft used in search and rescue operations, forest protection, aerial photography, and other types of aerial work, except for agricultural work: - from 01.01.2024</p> <p>4.3 On An-2 aircraft used for agricultural purposes:</p>

	- from 01.01.2025 years
lead time	Not applicable
Publications	<ol style="list-style-type: none"> 1. Letter of the CAC RK No. 29-29-2/674 dated 31.11.2014. 2. ASh-62IR engine type certificate (EASA TCDS E .140 Issue 05, 11.05.2015, ASz -62 IR series engines). 3. Service Bulletin No. 131/ S /2008 dated 15.07.2014. 4. Service Bulletin No. 00 1 / 232 / 200 6 dated 24.08.2006. 5. Service Bulletin No. 002/106/2009 dated 10.12.2009. 6. Приложение к Указанию УТЭиПЛГ ГВС ФСВТ от 06.06.2000 № 25.I.-128 (Program for assessing the technical condition of ASh-62IR engines).
Notes	If requested and appropriately substantiated, Aviation administration of Kazakhstan may agree Alternative Methods of Compliance for this AD.
Contact Information	Email address frontoffice@caa.gov.kz

Приложения к директиве по летной годности AD 2022-03

1. Письмо КГА РК № 29-29-2/674 от 31.12.2014 года.
2. Сертификат типа двигателя АШ-62ИР (EASA TCDS E.140 Issue 05, 11.05.2015, ASz-62IR series engines).
3. Сервисный бюллетень № 131/S/2008 от 15.07.2014 года.
4. Сервисный бюллетень № 001/232/2006 от 24.08.2006 года.
5. Сервисный бюллетень № 002/106/2009 от 10.12.2009 года.
6. Приложение к Указанию УТЭиПЛГ ГВС ФСБТ от 06.06.2000 № 25.1.-128 (Программа оценки технического состояния двигателей АШ-62ИР).

Приложение
к письму № 29-19-2/07 от 31.12.2014

**Эксплуатантам самолетов Ан-2
(по списку)**

Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан в целях упорядочения эксплуатации воздушных судов Ан-2 сообщает следующее.

1. Ресурсы двигателей АШ-62ИР 15 серии определять бюллетенем № 001.232.2006-АШ-62ИР от 13.04.2006 г., продление календарного срока службы двигателей проводить согласно совместному решению председателя Комитета гражданской авиации МТК РК с ЗАО «ОКБ Моторостроение» Решением от 06.11.2007г. № 02/26-2007-АШ-62ИР «О проведении подконтрольной эксплуатации партии двигателей АШ-62ИР с целью увеличения им календарного межремонтного срока службы и эксплуатации до 14 лет и более».

2. Определить межремонтный ресурс двигателей АШ-62ИР 16 серии изготовления WSK «ПЗЛ-Калиш» (Польша) 800 часов без учета календарного срока службы.

3. Для двигателей АШ-62ИР 16 серий, прошедших ремонт в WSK «ПЗЛ-Калиш» (Польша) руководствоваться ресурсами, установленными бюллетенем №131.S/2008.

4. Руководствоваться ресурсами для воздушных винтов АВ-2 серии 02, установленными бюллетенями № 03-0603-Е-89 и № 022.180.011.13. БЭ-Г. При отработке межремонтных календарных сроков службы их продление производить выполнением сервис бюллетеней SB 1395012, 1395013 или бюллетеня № 022.180.011.13. БЭ-Г.

✓ 5. Установить срок выполнения SB 1395012, 1395013 до 01.12.2015 г.

6. В целях продолжения эксплуатации воздушных винтов АВ-2 серии 02 до 01.12.2015 г. по истечении межремонтного срока службы 6 лет эксплуатантам ВС Ан-2 выполнить с привлечением сертифицированных организаций по ТО и Р контрольный осмотр воздушных винтов в объеме программы, введенной в действие в РФ (Решение № 022.180.026.03 от 23.07.2003 г.) с составлением Акта технического состояния.

Председатель



Б. Сейдахметов

КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ИНВЕСТИЦИЯЛАР ЖӘНЕ ДАМУ
МИНИСТРЛІГІ



МИНИСТЕРСТВО
ПО ИНВЕСТИЦИЯМ И РАЗВИТИЮ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯ КОМИТЕТІ

КОМИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

010000, Астана қаласы, Кабанбай батыр атындағы 47
«Транспорт-Тәуір» ғимараты, 14 қабат
т.е. (3172) 24-26-05, факс (3172) 24-31-65

010000, город Астана, пр. Кабанбай батыра, 47
здание «Транспорт-Тәуір», 14 этаж
т.е. (3172) 24-26-05, факс (3172) 24-31-65

№ 29-29-2/674

ХС14 нөмірі 31 желтоқсан

Ан-2 ұшак пайдаланушыларына
(тізім бойынша)

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті Ан-2 әуе кемелерін пайдалануды реттеу мақсатында келесіні хабарлайды (қосымшада берілген).

Қосымша: Ақпараттық хат – 1 парақта.

Төраға

Б. Сейдахметов

Отменить календарь
АШ.62ИР

19-1-29/1838-а
26.10.2016г

На письмо №697
от 28.09.2016г

АО «Авиаремонтный
завод №406ГА»

Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (далее -- КГА МИР РК) рассмотрев Ваше письмо сообщает следующее.

В период с ноября 2013 года по сегодняшний день, Управлением летной годности КГА МИР РК, совместно с инициативной группой, были проведены определенные работы по упорядочению эксплуатации самолетов Ан-2. Конечным результатом работы, на сегодняшний день, являются, письмо Председателя КГА МИР РК от 30.12.2014г. №29-29-2/674 и введенные в действие с 01.04.2016г директивы летной годности №1/Ан-2, 2/Ан-2, а также утвержденные программы ТО для каждого эксплуатанта.

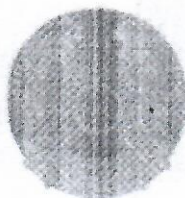
В утвержденных нами программах ТО ВС Ан-2 и в вышеуказанном письме четко регламентированы вопросы эксплуатации и ограничены межремонтные календарные сроки двигателей АШ62ИР 15 серий - 6 лет, а двигатели АШ62ИР 16 серии ограничений межремонтных календарных сроков не имеют. При сертификациях летной годности и инспекционных проверках несоблюдение установленных межремонтных календарных сроков не выявлены.

Бюллетень 143/S/2014 от 15.07.2014г. на двигатели АШ62ИР 16 серии эксплуатантов Республики Казахстан не распространяется и не выполнен.

Применение автомобильного бензина регламентированы приказами Председателя и и.о. Председателя КГА МТИК РК от 16.05.2003г. №226 и от 23.05.2006г. №94, соответственно.

В настоящее время на автомобильном бензине марки АИ-95, только нашими эксплуатантами, выполнены полеты не менее 30000 летных часов и авиационное происшествие по причине применения автомобильного бензина не зафиксированы.

«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ИНВЕСТИЦИЯЛАР ЖӘНЕ ДАМУ
МИНИСТРЛІГІ
АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯ КОМИТЕТІ»
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК МЕКЕМЕСІ



РЕСПУБЛИКАНСКОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«КОМИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ МИНИСТЕРСТВА
ПО ИНВЕСТИЦИЯМ И РАЗВИТИЮ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»

010000, Астана қаласы, Қабанбай батыр даңғылы, 32/1
тел: 8 (7172) 75 47 81, факс: 8 (7172) 75 46 82

010000, город Астана, пр. Кабанбай батыра, 32/1
телефон: 8 (7172) 75 47 81, факс: 8 (7172) 75 46 82

19.1.19/2756-и
Азаматтық Авиация

2016 жылғы 28 қыркүйектегі
№697 хатқа

«Азаматтық авиацияның №406
Авиажөндеу зауыты» АҚ

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті сіздің хатыңызды қарап, қосымшаға
сәйкес ақпаратты жолдайды.

Қосымша: 1 парақта.

Төраға

Б. Сейдахметов

Орын: Үсетов М.
тел.: (727)-257-18-57

006204

TYPE-CERTIFICATE DATA SHEET

E.140

for

ASz-62IR Series engines

Type Certificate Holder

WSK "PZL- KALISZ" S.A.
ul. Częstochowska 140
62 – 800 Kalisz
Poland

For Models:

ASz-62IR-16
ASz-62IR-M18
ASz-62IR-M18/K9-BB
ASz-62IR-16E

Intentionally left blank



TABLE OF CONTENTS

I. General	4
1. Type/ Model	4
2. Type Certificate Holder	4
3. Manufacturer	4
4. Date of Application	4
5. EASA Type Certification Date	4
II. Certification Basis	5
1. EASA Certification Basis	5
1.1. Airworthiness Standards	5
1.2. Special Conditions (SC)	5
1.3. Equivalent Safety Findings	5
1.4. Deviations	5
1.5. Environmental Protection	5
III. Technical Characteristics	5
1. Type Design Definition	5
2. Description	6
3. Equipment	6
4. Dimensions	6
5. Dry Weight	6
6. Ratings	6
7. Carburettor:	7
8. Fluids (Fuel, Oil, Coolant, Additives)	7
8.1 Fuel:	7
8.2 Oil:.....	7
9. Aircraft Accessory Drives	8
IV. Operating Limitations	9
1. Temperature Limits	9
2. Pressure Limits	10
2.1 Fuel Pressure	10
2.2 Oil Pressure	10
V. Operating and Service Instructions	10
VI. Notes	10
SECTION: ADMINISTRATIVE	11
I. Acronyms and Abbreviations	11
II. Type Certificate Holder Record	11
III. Change Record	11



I. General**1. Type/ Model**

ASz-62IR / ASz-62IR-16; ASz-62IR-M18; ASz-62IR-M18/K9-BB; ASz-62IR-16E;

2. Type Certificate Holder

WSK "PZL- KALISZ" S.A. ul. Częstochowska 140
62 – 800 Kalisz
Poland

EASA ADOA reference: AP025

3. Manufacturer

WSK "PZL- KALISZ" S. A.

4. Date of Application

ASz-62IR-16	ASz-62IR-M18	ASz-62IR-M18/K9-BB	ASz-62IR-16E
Before 15 February 1978 ¹⁾	Before 15 February 1978 ¹⁾	Before 15 May 2001 ¹⁾	31 September 2010

Note :1) Dedicated application dates had not been recorded

5. EASA Type Certification Date

ASz-62IR-16	ASz-62IR-M18	ASz-62IR-M18/K9-BB	ASz-62IR-16E
15 February 1978	15 Februar 1978	15 May 2001	14 June 2013

EASA type certificate for these models is granted in accordance with article 2 paragraph 3(a) of EU Commission Regulation 17002/2003 replacing CAO-Poland Type Certificate CB-116.



II. Certification Basis**1. EASA Certification Basis****1.1. Airworthiness Standards**

ASz-62IR-16; ASz-62IR-M18; ASz-62IR-M18/K9-BB	FAR 33, effective October 31, 1974, Amendment 33-1 to 33-6, inclusive.
ASz-62IR-16E	FAR 33, effective October 31, 1974, Amendment 33-1 to 33-6, inclusive. CS-E Amendment 2; effective December 18, 2009; CS-E.20; CS-E.25; CS-E.30; CS-E.50; CS-E.60; CS-E.70; CS-E.80; CS-E.90; CS-E.100; CS-E.110; CS-E.130; CS-E.135; CS-E.150; CS-E.210; CS-E.250; CS-E.350; CS-E.360; CS-E.370; CS-E.390; CS-E. 400; CS-E.440; CS-E.450.

1.2. Special Conditions (SC)

None

1.3. Equivalent Safety Findings

None

1.4. Deviations

None

1.5. Environmental Protection

None (nor required for piston engines)

III. Technical Characteristics**1. Type Design Definition**

List of design of ASz-62IR-16 engine (Doc. no SC-62-03; SZ-62-03);

List of design differences between ASz-62IR-16 and ASz-62IR-M18 engine (Doc. no SC-62-17; SZ-62-17);

List of design differences between ASz-62IR-M18 and ASz-62IR-M18/K9-BB engine (Doc. no SC-K9-05; SZ-K9-05);

List of design differences between ASz-62IR-16 and ASz-62IR-16E engine (Doc. no SC-62-19; SZ-62-19);



2. Description

The ASz-62IR series engines is a nine – cylinder, four stroke, air cooled, supercharged, single row radial engine with rotation of crankshaft and propeller clockwise viewed from rear.

Displacement:	29.87 dm ³ (1823 cu. in.)
Bore x stroke:	155.5 / 174.5 mm (6.10 / 6.87 in.)
Compression ratio:	6.4
Gear ratio:	0.687 : 1 (reduction gear)

3. Equipment

See latest revision of: Description, Operation and Service Manual

4. Dimensions

	ASz-62IR-16; ASz-62IR-16E	ASz-62IR-M18; ASz62IR-M18/K9-BB;
Overall Length mm (in)	1328 mm (52.28 in.)	1130 mm (44.49 in.)
Overall Diameter mm (in)	1380 mm (54.33 in.)	1380 mm (54.33 in.)

5. Dry Weight

	ASz-62IR-16; ASz-62IR-16E	ASz-62IR-M18; ASz62IR-M18/K9-BB;
Overall Length mm (in)	1328 mm (52.28 in.)	1130 mm (44.49 in.)
Overall Diameter mm (in)	1380 mm (54.33 in.)	1380 mm (54.33 in.)

6. Ratings

Rating	ASz-62IR-16; ASz-62IR-16E	ASz-62IR-M18	ASz-62IR-M18/K9- BB
Take-off (5 min), full throttle at sea level pressure altitude	721 kW (980 hp) at 140 kPa (41.3 in. Hg) at 2200 rpm	721 kW (980 hp) at 140 kPa (41.3 in. Hg) at 2200 rpm	842 kW (1145 hp) at 167 kPa (49.2 in. Hg) at 2300 rpm
Maximum continuous at sea level pressure altitude	591 kW (804 hp) at 120 kPa (35.4 in. Hg) at 2100 rpm	591 kW (804 hp) at 120 kPa (35.4 in. Hg) at 2100 rpm	686 kW (930 hp) at 140 kPa (41.3 in. Hg) at 2150 rpm
Maximum continuous at 1500 m (4921 ft) pressure altitude	605 kW (823 hp) at 120 kPa (35.4 in. Hg) at 2100 rpm	605 kW (823 hp) at 120 kPa (35.4 in. Hg) at 2100 rpm	711 kW (967 hp) at 140 kPa (41.3 in. Hg) at 2150 rpm



7. Carburettor:

ASz-62IR-16	ASz-62IR-M18	ASz-62IR-M18/K9-BB
AKM-62IRA	AKM-62IRA	AKM-62IRA

8. Fluids (Fuel, Oil, Coolant, Additives)**8.1 Fuel:**

For all engines model specified in TCDS: Aviation Gasoline, minimum grade 85, up to the standards: ASTM D910, ASTM D7547, DEF STAN 91-90, GOST 1012, WT-10/OBR PR/PD/59.

For ASz-62IR-16E; ASz-62IR-16*; ASz-62IR-M18*; engine models only: Motor Gasoline, minimum grade 95 with a maximum oxygen content of 2,7 % (m/m), up to the standard: PN EN 228, GOST R 51866.

8.2 Oil:

Mineral aircraft engine oils	Dispersing oils	Non-ash dispersing oils
With 20 cSt/100°C or 100 SUS/210°F viscosity and the minimum viscosity index 80, according to standards	DERD 2450 D-80 and D-100; AIR 3570 Grade 80D and Grade 100D; MIL-L-22851 D type II and type IIG; 3-GP-320-1080 and 3-GP-321 Grade 120; BA- PO-114 type B and type C; FSD MO741:266	GOST 21743-76; DERD 2472 B/O and DED 2472C; AIR 3560D Grade 100; MIL-L-6082E; 3-GP-100C; FSD MO 741:0586

*- see - Note 2



9. Aircraft Accessory Drives**The ASz-62IR-16 engine model**

Designation	Rotation direction	Speed ratio to crankshaft	Max. Torque Nm (in.-lb)	Max. Overhang moment Nm (in.-lb)
Starter RIM-U-24IR	CCW	1:1	1078.73 (9547.46)	23.04 (203.97)
Magneto BSM-9 or BSM-9F	CCW	1.125:1	3 (26.56)	3.97 (35.15)
Carburettor AKM-62IRA	n/a	n/a	n/a	n/a
Fuel pump BNK-12BK	CCW	1:1	1.96 (17.36)	0.6 (5.29)
Oil pump MSz-8A	CW	1.125:1	9.61 (85.06)	12.75 (112.83)
Propeller governor R-9SM2	CCW	1.114:1	3.53 (31.25)	n/a
Generator GSN-3000M – optional accessory	CW	2.52:1	14.32 (126.72)	12.06 (106.76)

The ASz-62IR-M18; ASz-62IR-M18/K9-BB engine model

Designation	Rotation direction	Speed ratio to crankshaft	Max. Torque Nm (in.-lb)	Max. Overhang moment Nm (in.-lb.)
Starter RIM-U-24IR	CCW	1:1	1078.73 (9547.46)	23.04 (203.97)
Magneto BSM-9 or BSM-9F	CCW	1.125:1	3 (26.56)	3.97 (35.15)
Carburettor AKM-62IRA	n/a	n/a	n/a	n/a
Fuel pump BNK-12BK	CCW	1:1	1.96 (17.36)	0.6 (5.29)
Oil pump MSz-8M	CW	1.125:1	7.06 (62.49)	1.96 (17.36)
Propeller governor R-9SM2	CCW	1.114:1	0.36 (2.60)	n/a
Generator GSN-3000M – optional accessory	CW	2.52:1	14.32 (126.72)	12.06 (106.76)



The ASz-62IR-16E engine model

Designation	Rotation direction	Speed ratio to crankshaft	Max. Torque Nm (in.-lb)	Max. Overhang moment Nm (in.-lb)
Starter RIM-U-24IR	CCW	1:1	1078.73 (9547.46)	23.04 (203.97)
Magneto BSM-9 or BSM-9F	CCW	1.125:1	3.00 (26.55)	3.97 (35.15)
Fuel pump P-503C	CW	0,825:1	3.00 (26.55)	4.0 (35.40)
Oil pump MSz-8A	CW	1.125:1	9.61 (85.06)	12.75 (112.83)
Propeller governor R-9SM2	CCW	1.114:1	3.53 (31.25)	n/a
Generator GSN-3000M – optional accessory	CW	2.52:1	14.32 (126.72)	12.06 (106.76)

IV. Operating Limitations**1. Temperature Limits**

| °C(°F):

	ASz-62IR-16	ASz-62IR-M18	ASz-62IR-M18/K9-BB	ASz-62IR-16E
Cylinder head (measured under rear spark plugs) – max 15 min.	245 (473)	245 (473)	245 (473)	245 (473)
Cylinder head (measured under rear spark plugs) – max. 5 hours.	235 (455)	235 (455)	235 (455)	235 (455)
Oil inlet - for oil viscosity 120 SUS at 210°F – max 3 min.	95 (203)	95 (203)	95 (203)	95 (203)
Oil inlet - for other oil types – max 3 min.	85 (185)	85 (185)	85 (185)	85 (185)
Oil inlet – max. 5 hours	80 (176)	80 (176)	80 (176)	80 (176)



2. Pressure Limits

2.1 Fuel Pressure

Limits kPa (psi) :

Inlet to carburetor:	- at rated range:	min 24.5 (3.55)
	- at rated range:	max 34.3 (4.97)
	- at idle	14.7 (2.13)
Outlet to fuel pump: ASz-62IR-16E	- at rated range:	min 200 (29.00)
	- at rated range:	max 700 (101.53)

2.2 Oil Pressure

Limits kPa (psi):

Oil pressure in rear cover:	- at rated range:	min 390 (56.9)
	- at rated range:	max 490(71.1) – for ASz-62IR-16
	- at rated range:	max 490 (71.1) – for ASz-62IR-M18
	- at rated range:	max 590 (85.3) – for ASz-62IR-M18/K9-BB
	- at rated range:	max 490 (71.1) – for ASz-62IR-16E
- at idle	147 (21.3)	

V. Operating and Service Instructions

	Installation Manual	Operation Instruction	Maintenance and Inspection Instruction	Service Instruction
ASz-62IR-16	WT-62.01.01K	WT-62.02.01	WT-62.03.01K	WT-62.04.01K
ASz-62IR-M18	WT-62.01.01K	WT-62.02.01	WT-62.03.01K	WT-62.04.01K
ASz-62IR-M18/K9-BB	WT-62.01.03	WT-62.02.03	WT-62.03.03	WT-62.04.03
ASz-62IR-16E	WT-62E.01.01K	WT-62E.02.01	WT-62E.03.01K	WT-62E.04.01K

VI. Notes

Note 1:

For the software of the electronic fuel injection system installed in the ASz-62IRE model Level D of ED-12B/DO-178B had been shown.

Note 2:

For the engine models ASz-62IR-16 and ASz-62IR-M18 may be used Motor Gasoline, minimum grade 95 with a maximum oxygen content of 2,7 % (m/m), up to the standard: PN EN 228, GOST R 51866 only after the modification of the engine in accordance with Manufacturer Technical Bulletin no. 143/S/2014.



SECTION: ADMINISTRATIVE**I. Acronyms and Abbreviations**

n/a

II. Type Certificate Holder Record

n/a

III. Change Record

Issue	Date	Changes	TC issue
Issue 01	29 March 2010	Initial Issue	Initial Issue
Issue 02	14 June 2013	Miscellaneous changes	
Issue 03	31 January 2014	Miscellaneous changes	
Issue 04	17.07.2014	Miscellaneous changes	

[insert rows as needed]

-END-



Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego
"PZL- Kalisz" Spółka Akcyjna
ul. Częstochowska 140
62- 800 Kalisz
tel. (062) 504 61 00 fax. (062) 503 24 33
Certyfikat EASA AP025

Утвердил

Главный Инженер
Технический Директор

Дата

.....

Бюллетень информационный № 131/S/2008

Название, Тип\Модель: АШ-62ИР-16,

По вопросу: Межремонтных ресурсов двигателей АШ-62ИР-16 серии
(устанавливаемых на самолетах АН-2)

Разработал:

Дата.....

.....

Главный Конструктор:

Дата.....

.....

Утверждено согласно с оригиналом на
польском языке

Калиш 2008 г.

1. Введение

В связи с систематическим развитием двигателя АШ-62ИР и его оснащения в том введении конструктивных и технологических изменений, а также применением в эксплуатации лучшего смазочного масла и топлива, межремонтные ресурсы двигателя и его оснащения в течение последних лет изменились.

В 2006 году на основе Бюллетеня сервистного № 128\С\ 2006 увеличено межремонтные ресурсы двигателя АШ-62ИР-М18 первой категории до 1400 часов, а после ремонтов до 1200 часов оставляя технический ресурс 6200 часов.

Настоящим бюллетенем вводится аналогично межремонтные ресурсы для двигателя АШ-62ИР – 16 серии предназначенного к установке на самолёте АН-2. (Смотри табл. 1)

2. Основание

Возможность продления межремонтных ресурсов двигателя АШ-62ИР – 16 серии возникла на основе приведенных информации из эксплуатации этих двигателей которым продлено ресурсы:

- в Иране по програму № 16\62\ТК\95 и бюллетену № 103\Е\97 к двигателям эксплуатированным через ЗУА Мелец.
- в Польше по бюллетену сервисном № 124/ С\ 2005 на основе которого продлено ресурсы в зависимости от технического состояния двигателей.

3. Межремонтные ресурсы двигателя АШ-62ИР – 16 серии (предназначенного к установке на самолёте АН-2.)

Таблица 1

Тип двигателя	Время работы в часах					Технический ресурс двигателя в часах
	Первой категории	После 1-го ремонта	После 2-го ремонта	После 3-го ремонта	После 4-го ремонта	
АШ-62ИР – 16	1400	1200	1200	1200	1200	6200

4. Изменения в технической документации:

4.1. Инструкция по эксплуатации ТУ-62.02.01

Стр. 4-7 в пункте 4.8.1 изменено таблицу « Период работы в часах » до согласия с Таблицей 1 из пункта № 3 настоящего бюллетеня.

Изменения в технической документации вводится через замену страниц.

5. Остальные условия

Бюллетень применяется к двигателям АШ-62ИР – 16 серии изготовленным и отремонтированным в ВСК « ПЗЛ - Калиш » С.А. после 01.01.2008 г.

Дополнительно настоящий бюллетень аннулирует бюллетень № 128\С\2006 в области двигателей АШ-62ИР – 16 серии.

Конец

Handwritten signature and date: 24.08.06

Бюллетень ввести в действие

УТВЕРЖДАЮ 24.08.06

Заместитель начальника Управления
надзора за поддержанием летной
годности ГВС ФСНСТ

Генеральный конструктор
ОАО ОКБ Моторостроения

Handwritten signature of Yu.I. Evdokimov

Ю.И. Евдокимов

« 13 » 04 2006г.

Handwritten signature and date: 13.04.06

« 21 » 02

А.Г. Баканов
2006г.

СОГЛАСОВАНО

Handwritten signature and date: 18.04.06

Заместитель генерального директора
ФГУП ГоеНИИТА

Handwritten signature of V.I. Barmin

В.И. Бармин

« 30 » 03 2006г.

БЮЛЛЕТЕНЬ № _____ (001/232/2006-АШ-62ИР)- БЭ

ИЗДЕЛИЕ – Двигатель АШ-62ИР

По вопросу: Установление ресурсов двигателям АШ-62ИР 14,15 и 16 серий

- межремонтный ресурс 800 часов
- назначенный ресурс 6000 часов

Основание: Решение №3. АШ-62.1.1/2-05/71

Настоящим бюллетенем информируются все эксплуатирующие и ремонтные организации в том, что

в соответствии с Решением №3 АШ-62.1.1/2-05/71 всем двигателям АШ-62ИР 14, 15 и 16 серий и их агрегатам, независимо от количества предыдущих ремонтов, установить ресурсы :

1. Двигателям АШ-62ИР 14, 15 и 16 серий и их агрегатам

- межремонтный ресурс 800 часов.
- назначенный ресурс 6000 часов
- срок службы 6 лет

2. Запальным свечам СД-48БСМ

- межремонтный ресурс 100 часов
- назначенный ресурс 500 часов

3. Установить допустимую наработку двигателя в течение межремонтного ресурса:

- на взлётном режиме - 3,4%,
- на номинальном режиме - 30%

В формулярах двигателей АШ-62ИР 14, 15 и 16 серий в разделе «Ресурсы, сроки службы, срок хранения и их изменения» сделать запись об установлении ресурсов двигателю за подписью ведущего формуляр.

Основание:

1. Решение №3 АШ-62.1.1/2-05/71

Акт проверки эффективности не требуется.

Документы конструкторские;

И.И. АШ - 5946

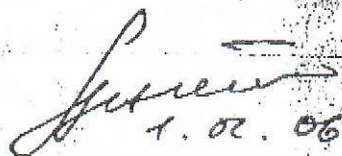
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ БЮЛЛЕТЕНЯ №001/232/2006-АШ-62ИР-Э

Ведущий конструктор



А. Р. Лурмес

Главный инженер


1.02.06

А. И. Антоненков

Начальник отд. эксплуатации



Н. А. Суханов



«Бюллетень ввести в действие»

Зам. Начальника Управления
поддержания лётной годности
гражданских воздушных судов
Росавиации

А.В. Девочкин
10.11.2009 г.

Утверждаю
Генеральный директор
«ВМЗ» - филиала ФГУП «ГКНПЦ
им. М.В. Хруничева»

А.В. Бондарь
10.12.2009 г.

Бюллетень № 002/106/2009-АШ-62ИР-БЭ

Изделие: Двигатель АШ-62ИР

По вопросу: Установление двигателям АШ-62ИР календарного срока службы 10 лет.

Настоящим бюллетенем информируются все эксплуатирующие, ремонтные предприятия и организации о том, что двигателям АШ-62ИР устанавливается календарный срок службы до очередного ремонта (межремонтный срок службы) 10 лет.

Бюллетень распространяется на двигатели АШ-62ИР, эксплуатируемые ГА России.

Действие данного бюллетеня также распространяется на двигатели, снятые с самолётов по истечению установленного календарного срока службы, имеющие остаточный ресурс, хранящиеся на складах (ангарах) в законсервированном состоянии и имеющие удовлетворительное состояние.

Бюллетень № 001/232/2006-АШ-62ИР-БЭ в части календарного срока службы, считать утратившим силу. Межремонтный срок службы исчисляется с даты принятия двигателя службой ОТК ремонтного завода.

С получением настоящего бюллетеня, эксплуатантам провести оценку технического состояния двигателей в соответствии с пунктами 4 и 5 «Программы оценки технического состояния двигателей ЛШ-62ИР для определения возможности установления им межремонтного календарного срока службы 6 лет», являющейся приложением к Распоряжению ФСВТ России от 06.06.2000 № 25.1.5-120. Оценка технического состояния двигателей проводится специалистами эксплуатирующих авиапредприятий под методическим руководством и непосредственным участии специалистов ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ АДиСУ ВС) и «ВМЗ» филиал ФГУП «ГКНПЦ им. М. В. Хруничева».

По каждому двигателю составляется технический акт. Технический акт, подписанный членами комиссий и утверждённый МТУ ВТ «Росавиации», прилагается к формуляру и является основанием для эксплуатации двигателя с календарным сроком службы 10 лет в пределах межремонтного ресурса.

В формулярах двигателей АШ-62ИР в раздел «Ресурсы, сроки службы, срок хранения и их изменения» сделать запись об увеличении срока службы двигателей за подписью ведущего формуляр.

Эксплуатацию двигателей после увеличения срока службы вести по действующей эксплуатационной документации.

Рассылку введённого в действие бюллетеня и публикацию информации о нём произвести в установленном порядке.

Основание:

1. Решение № 106-09-69-066

Акт проверки эффективности
не требуется.

Документы конструкторские
ИИ №

Главный конструктор «ВМЗ» филиал ФГУП «ГКНПЦ им. М. В. Хруничева»

А.И. Шелякин

Главный конструктор авиатеchnики «ВМЗ»

М. А. Баканов



WYTWÓRNA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO „PZL - KALISZ” Spółka Akcyjna

ul. Częstochowska 140

62-800 Kalisz

Polska

President of the Board
tel.: +48 62 504 62 00
fax: +48 62 503 24 33
e-mail:
president@wsk.kalisz.pl

Member of the Board
tel.: +48 62 504 66 30
fax: +48 62 503 66 59

Commercial Director
tel.: +49 62 504 67 70
fax: +48 62 504 67 77

Local Court Poznań – Nowe
Miasto i Wilda at Poznań
IX Economic Department
Commercial Court Register
Number
0000071223

NIP
PL6180042077

REGON
250658668

Bank Account Number
mBANK S.A.

KALISZ CORPORATE BRANCH
EUR.
PL 61 1140 1993 0000 2766 4500 1002
USD
PL 34 1140 1993 0000 2766 4500 1003

Initial paid up capital
66 150 680 PLN

<http://www.wsk.kalisz.pl>

salesdept@wsk.kalisz.pl

CERTIFICATES

„PART - 145”
PL .145.004

„PART - 21”
PL . 21G.0006



ISO 9001
AQAP 2110 AS 9100

Z-10/201.

*Головобрушко В.В.
Хисматуллин Р.И.*

Администрация ГА
Республики Казахстан.

АО «Авиаремонтный завод №406» ГА.

Авиакомпания самолётов Ан-2
Казахстана

HM-3/ 638 /2020

10.02.2020

Комментарий по эксплуатации двигателей АИШ-62ИР 16 серии в СНГ без учёта календарного срока ремонта.

Государственный авиационный завод WSK PZL-Kalisz S.A., Польша-разработчик и производитель двигателей АИШ-62ИР 16 серии предлагает вниманию Администрации ГА Казахстана, АО «Авиаремонтный завод №406» ГА и авиакомпаниям краткий комментарий по эксплуатации двигателей АИШ-62ИР-16 без календарного срока между ремонтами.

1.Завод WSK PZL-Kalisz S.A., Польша на двигателях АИШ-62ИР 16 серии устанавливал только часовой межремонтный ресурс без учёта календарного срока при условии работы двигателей на авиационном бензине, масле AeroShell и ремонтах только на заводе-производителе в Польше (в Казахстане таких двигателей только-4(четыре) в авиакомпании «Южное Небо»).

2.МГА СССР после получения двигателей АИШ-62ИР 16 серии из Польши, а также после ремонта на АРЗ СССР устанавливало межремонтный календарный срок, учитывалось также, что двигатели в СССР работали только на масле МС-20, данное положение применяется и сейчас в странах СНГ.

3.Однако некоторые страны СНГ без согласования с WSK PZL-Kalisz S.A. отменили календарный межремонтный срок эксплуатации двигателей АИШ-62ИР 16 серии, прошедших ремонт в АРЗ СНГ и даже в СССР, работающих на автомобильном бензине и масле МС-20, что противоречит требованиям завода-производителя двигателей.

4.Закключение. WSK PZL-Kalisz S.A., Польша-разработчик и производитель двигателей АИШ-62ИР 16 серии предлагает Администрации ГА Казахстана, АО «Авиаремонтный завод №406» ГА и руководителям авиакомпаний привести в строгое соответствие имеющиеся эксплуатационные и ремонтные требования по двигателям АИШ-62ИР 16 серии в части применения календарного (без календарного) межремонтного срока.

С уважением,

Директор маркетинга и торговли

Б.Вильчински.

DYREKTOR
MARKETINGU I HANDLU

Bogusław Wilczyński

WYTWÓRNA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO
»PZL - KALISZ« Spółka Akcyjna
REGON 250658668, NIP 618-00-42-077
ul. Częstochowska 140
62-800 K A L I S Z
(3)

*6x81
07.10.02.2020*

Суть метода состоит в том, что винты АВ-2 - изменяемого шага поэтому работающий с ним совместно двигатель АШ-62ИР может и другую мощность при одинаковых частоте вращения и давлении наддува взлетном режиме.

Происходит это потому, что настроенный на максимальную частоту вращения $n = 2200$ об/мин регулятор оборотов будет поддерживать эту частоту и, следовательно, давление наддува и на двигателе с меньшей мощностью за счет автоматической перестройки угла установки лопастей винта на уменьшение вплоть до минимальных 17° .

Мощность двигателя, при которой двигатель может эксплуатироваться, должна составлять в соответствии с Указанием N 121/У не менее 880 л.с.

4.12. К выполнению работ по п.п. 4.2...4.10. и принятию решения о возможности эксплуатации двигателей с календарным сроком службы 6 лет могут быть привлечены специалисты ГосНИИ ГА на договорной основе.

5. Оценка параметров работы двигателя.

5.1. Произвести опробование двигателя в соответствии с указаниями, изложенными в РЛЭ самолета Ан-2 (стр. 53...56), в процессе опробования проконтролировать параметры работы двигателя.

5.2. Выполнить контрольный полет по программе облета после замены двигателя для оценки параметров и стабильности его работы.

5.3. Выполнить работы по Регламенту технического обслуживания в соответствии с техническими указаниями после контрольного облета с вновь установленным двигателем (п.п. 2.02.40...2.02.47 Регламента).

6. Оформление результатов работы и ее реализация.

6.1. По результатам оценки технического состояния и проведения всего комплекса работ составляется акт на каждый двигатель. Акт подписывается членами комиссии и утверждается руководителем эксплуатирующего предприятия. При участии в работе представителей ГосНИИ ГА и ОКБМ акт подписывается также этими представителями.

6.2. При положительных результатах работ двигателям продлевается срок службы до 6 лет.

6.3. Технический акт прикладывается к формуляру и является основанием для эксплуатации двигателя с календарным сроком службы 6 лет в пределах ресурса до первого ремонта или межремонтного. Один экземпляр акта направляется в ГосНИИ ГА.

6.4. Двигатели АШ-62ИР с календарным сроком службы 6 лет эксплуатируются по действующей ЭТД до окончания этого срока. В дальнейшем срок службы может быть продлен до 10 лет в соответствии с порядком, установленным Указанием ФАС РФ от 29.12.98, N 25.15-248.

6.5. В случае возникновения дефектов в работе двигателей информация о них направляется в ГосНИИ ГА, эксплуатация на них приостанавливается для выяснения причин дефектов, их устранения и принятия решения о возможности дальнейшей эксплуатации.

Заместитель директор НЦ исследований
АД и СУ ВС ГосНИИ ГА

В.И.Бармин

Начальник 123 отдела ГосНИИ ГА

А.И.Сергеев

Главный специалист
123 отдела ГосНИИ ГА

М.В.Рудой

Приложение
к Указанию УТВЕРЖИГ ГВС ФСВТ
от 06.06.2000
N 25.1.5-128

"УТВЕРЖДАЮ"
Начальник ГосНИИ ГА

В.А.Горячев

1999г.

"УТВЕРЖДАЮ"
Генеральный конструктор
ОКБМ

А.Г.Баканов

1999г.

ПРОГРАММА

оценки технического состояния двигателей АШ-62ИР для определения возможности установления им межремонтного календарного срока службы 6 лет.

1.Цель исследований.

Оценка технического состояния и параметров работы двигателей АШ-62ИР самолетов Ан-2 для определения возможности эксплуатации их с календарным сроком службы 6 лет.

2.Объект исследования.

Двигатели АШ-62ИР, находившиеся в эксплуатации или хранящиеся на складе авиапредприятия, срок эксплуатации и хранения (суммарно) которых составляет от 5 до 6 лет и на которых в полном объеме выполнялось техническое обслуживание и переконсервация в соответствии с требованиями эксплуатационно-технической документации.

3.Оценка технического состояния двигателей.

Оценка технического состояния двигателей производится специалистами эксплуатирующего авиапредприятия под контролем начальника смены и инженера ОТК. При необходимости по просьбе эксплуатирующего предприятия к работе могут быть привлечены специалисты ГосНИИ ГА и ОКБМ.

4.Перечень работ по оценке технического состояния двигателей и методика их выполнения.

4.1. Произвести техническое обслуживание и устранение неисправностей на двигателях, предназначенных для эксплуатации со сроком службы 6 лет в объеме формы 4 Регламента технического обслуживания самолета Ан-2.

4.2. Снять все цилиндры с двигателя и осмотреть поршни и гильзы цилиндров на отсутствие задиров. Осмотреть детали цилиндрово-поршневой группы и кривошипно-шатунного механизма на отсутствие коррозии. При наличии в авиапредприятии эндоскопа разрешается снять цилиндр N 1, а осмотр гильз остальных цилиндров производится через съёмные отверстия при помощи эндоскопа. Консультацию по вопросам использования эндоскопа можно получить в ГосНИИ ГА на безвозмездной основе.

