



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ  
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР  
AVIATION REGISTER

# СЕРТИФИКАТ ТИПА

TYPE CERTIFICATE

№ СТ 184-АН-140

ИЗДЕЛИЕ  
*PRODUCT*

самолет Ан-140  
Ан-140-100

НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ ВЫДАН АВИАЦИОННОМУ научно-техническому  
*THIS CERTIFICATE IS ISSUED TO* комплексу им. О.К.Антонова  
г.Киев, Украина

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

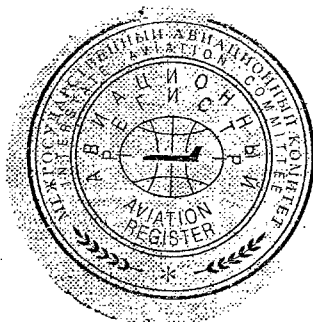
самолетов Ан-140 и Ан-140-100 соответствует требованиям  
Сертификационного базиса СБ-140 от 24.04.2000


ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ  
ТИПА СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ  
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*

25 апреля 2000г.  
г.Москва



  
А.Г.Круглов  
*ПОДПИСЬ, SIGNATURE*  
Председатель  
Авиарегистра МАК  
*ДОЛЖНОСТЬ, TITLE*



**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ  
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР**

**КАРТА ДАННЫХ**

**СЕРТИФИКАТА ТИПА № СТ 184-АН-140**

**Тип самолета:  
Ан-140, Ан-140-100**

**Держатель сертификата типа:  
Авиационный научно-технический комплекс имени О.К. Антонова  
03062, г. Киев, Украина**

Настоящая Карта Данных является неотъемлемой частью Сертификата типа № СТ 184-АН-140 и предписывает условия и ограничения, в соответствии, с которыми изделие, на которое выдан Сертификат типа, удовлетворяет требованиям летной годности Сертификационного базиса СБ-140, разработанного на основе норм летной годности самолетов транспортной категории, Авиационных правил, часть 25 (АП-25).

Издание 01 от 25 апреля 2000 года

Перечень действующих страниц:

Страница	1	2	3	4	5	6	7	x	x	x	x	x
Издание	01	01	01	01	01	01	01	x	x	x	x	x



1. Модель самолета: Ан-140, Ан-140-100  
турбовинтовой, двухдвигательный.
2. Категория: Транспортная.
3. Разработчик: Авиационный научно-технический комплекс имени О.К. Антонова
4. Назначение самолета: Пассажирские и пассажирско-грузовые перевозки
5. Дата подачи заявки на Сертификат типа: 14 мая 1996 года.
6. Сертификационный базис: СБ-140 от 24.04.2000г. включает требования Норм летной годности самолетов транспортной категории, являющиеся Частью 25 Авиационных правил, (АП-25) с поправками №№ 1,2,3 и Специальные технические условия.
7. Характеристики шума на местности: Самолет по уровням шума на местности соответствует требованиям Авиационных Правил АП-36 и Стандартам Приложения 16 ИКАО, Глава 3.  
Сертификат по шуму на местности № СШ 113-Ан-140 от 18.04.2000 г.
8. Маршевые двигатели:  
Тип: Турбовинтовой двигатель ТВЗ-117ВМА-СБМ1 имеет Сертификат Типа № СТ 183-АМД, от 31.03.2000г.

Количество на самолет:

Два

Основные данные :

Мощность на валу винта (л.с.)/  
ограничения времени работы (мин):  
на режимах :

- максимальный чрезвычайный	2750 / 2,5
- чрезвычайный в полете	1975 / 60
- взлетный	2475 / 5
-максимальный продолжительный	2075 / не ограничено
- максимальный крейсерский	1725 / не ограничено

Остальные ограничения и основные характеристики указаны в Карте данных к сертификату типа № СТ 183-АМД, от 31.03.2000г.



9. **Воздушный винт** АВ-140 шестилопастной, флюгерно-реверсивный. Сертификат типа № СТ 181-ВВ от 31.03.2000г. Ограничения и основные характеристики указаны в Карте данных СТ 181-ВВ.
10. **Вспомогательная силовая установка (ВСУ)** Вспомогательная силовая установка АИ9-3Б имеет Сертификат типа № СТ 185-ВД от 24.04.2000г. Ограничения и основные характеристики указаны в Карте данных СТ 185-ВД
11. **Применяемые сорта топлив:**  
 Отечественные сорта топлив:  
 ТС-1, РТ и Т-2, в соответствии с ГОСТ 10227-86  
 Зарубежные сорта топлив:  
 Типа Jet A-1 по спецификации DEF STAN № 91-91.
12. **Применяемые сорта масел:**  
 Основное:  
 ИПМ-10 по ТУ 381011299-90  
 Зарубежные :  
 Turbonycoil 210CA (AIR3514/A)  
 Modil Turbo 319A-2 (MIL-PRF-7808L, Gr.3).  
 Смешение масел различных марок не разрешается.

13. **Массовые характеристики самолета, кг:**

	Ан-140	Ан-140-100
Максимальная рулежная	21 100	21 600
Максимальная взлетная	21 000	21 500
Максимальная посадочная		21 000
Максимальная без топлива	19 100	19 200
Максимальная масса коммерческой нагрузки		6 000
Максимальная масса груза в пассажирско-грузовом варианте:		
на 36 пассажиров		1650
на 28 пассажиров		2650
на 20 пассажиров		3650



14. Ограничения по приборной скорости и числу М

Максимальная допустимая эксплуатационная скорость полета  $V_{MO}$ , ПР, км/ч.: 420

Максимальная допустимая скорость полета с выпущенными закрылками  $V_{FE}$ , ПР, км/ч.:

$\delta_3 = 10^\circ$  305

$\delta_3 = 15^\circ$  305

$\delta_3 = 25^\circ$  270

$\delta_3 = 40^\circ$  255

Максимальная скорость при полете с выпущенным шасси  $V_{LE}$ , ПР, км/ч.: 370

Максимальная скорость полета при уборке и выпуске шасси  $V_{LO}$ , ПР, км/ч.: 320

Максимальное допустимое эксплуатационное число М,  $M_{MO}$ . 0.5

15. Диапазон центровок, % САХ:

предельно-передняя (шасси убрано) 18

предельно-задняя (шасси выпущено) 32

16. Максимальная эксплуатационная высота, м.:

7600

17. Минимальный летный экипаж:

2 человека:  
(командир ВС, второй пилот)



18. Максимальное количество пассажиров:  
- в пассажирском варианте; 52  
- в пассажирско-грузовом вариантах. 36  
28  
20
19. Класс и категория аэродрома: Самолеты могут эксплуатироваться на аэродромах с искусственным покрытием ВПП классов А, Б, В, Г, Д и грунтовых аэродромах с прочностью покрытия не менее 8 кгс/см<sup>2</sup>
20. Высота расположения аэродрома, м.: до 2500
21. Температура наружного воздуха у земли, °С: От минус 55 до плюс 45
22. Состояние ВПП: Допускается эксплуатация самолета:  
(а) на состояниях ИВПП :  
- сухая, влажная, мокрая, с участка ми воды, и  
- покрытая слякотью, мокрым снегом толщиной до 12мм ;  
- покрытая свежес выпавшим снегом толщиной до 50мм ;  
- заснеженным с уплотненным слоем снега .  
(б) на состояниях ГВПП :  
- сухая,  
- покрытая свежес выпавшим снегом толщиной до 50мм  
- заснеженным с ( уплотненным слоем снега).



23. **Максимальные составляющие скорости ветра при взлете и посадке, м/с:**
- встречная 25
  - попутная: 5
  - боковая (под углом 90° к оси ВПП): 15 ( 8 для  $\delta_3 = 40^\circ$ )
  - для сухой ВПП На ИВПП и ГВПП с уплотнением 8
  - снежным покровом, на ГВПП покрытой свежевыпавшим снегом 6
- Ограничения по боковой составляющей скорости ветра на других, разрешенных для эксплуатации состояниях ВПП, в соответствии с разделом 2.2.4. РЛЭ самолета.
24. **Полеты в условиях обледенения** При температуре наружного воздуха не ниже минус 30°С.
25. **Условия и маршруты полетов:** Допускаются полеты днем и ночью по правилам визуального полета и по приборам, над без ориентированной местностью, водным пространством, горной местностью, до 70° северной и 55° южной широт.
26. **Ресурсы, сроки службы самолета и другая информация по эксплуатационным ограничениям, методам пилотирования и обслуживания** Содержится в одобренной Авиарегистром МАК и введенной в действие Украиной эксплуатационной документации самолетов Ан-140, Ан-140-100(см. п. 28)
27. **Типовая конструкция:** Типовая конструкция самолетов определена:  
-в спецификации 140.00.0000.000.000;  
-в одобренных Руководствах по летной и технической эксплуатации и Регламенте технического обслуживания самолета;  
-в одобренных Технических Условиях на контроль, приемку и поставку самолетов 140.00.0000.000.000 ТУ
28. **Эксплуатационная документация:** Эксплуатация самолета должна выполняться в соответствии с одобренными Авиарегистром МАК и введенными в действие Украиной:
- для Ан-140:
- Руководством по летной эксплуатации - 140.00.0000.000.000 РЛЭ;
  - Руководством по загрузке и центровке -140.00.0000.000.000 РЗЦ;

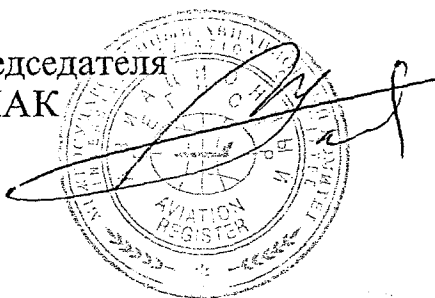


- Руководством по эксплуатации  
-140.00.0000.000.000 РЭ;
- Регламентом технического обслуживания  
-140.00.0000.000.000 РО

для Ан-140-100:

- Руководством по летной эксплуатации  
-140.00.0000.000.100 РЛЭ;
- Руководством по загрузке и центровке  
-140.00.0000.000.100 РЗЦ;
- Руководством по эксплуатации  
-140.00.0000.000.000 РЭ;
- Регламентом технического обслуживания  
-140.00.0000.000.000 РО.

Заместитель Председателя  
Авиарегистра МАК



Е.Ф. Жариков







МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ  
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР  
AVIATION REGISTER

# ДОПОЛНЕНИЕ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА

SUPPLEMENT TO TYPE CERTIFICATE

№ СТ 184-Ан-140/Д01

ИЗДЕЛИЕ  
*PRODUCT*

самолет Ан-140, Ан-140-100

НАСТОЯЩЕЕ ДОПОЛНЕНИЕ ВЫДАНО  
*THIS SUPPLEMENT IS ISSUED TO*

АНТК им. О.К. Антонова  
г. Киев, Украина

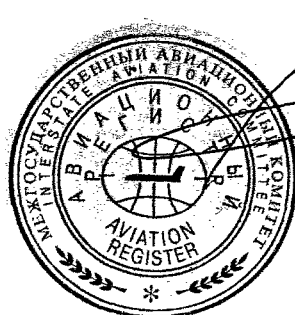
УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ  
*IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE TYPE DESIGN OF THE*

самолетов Ан-140, Ан-140-100 с Главным изменением по заявке от 22.02.2002 г. соответствует требованиям сертификационного базиса СБ-140, включая "Специальные технические условия (СТУ/140-007)" ОПИСАНИЕ ГЛАВНОГО ИЗМЕНЕНИЯ И НЕОБХОДИМЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ СОДЕРЖАТСЯ В ДОПОЛНЕНИИ К КАРТЕ ДАННЫХ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ДОПОЛНЕНИЕ К КАРТЕ ДАННЫХ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА.

*THE CONTENT OF MAJOR CHANGE AND REQUIRED LIMITATIONS ARE CONTAINED IN SUPPLEMENT TO TYPE CERTIFICATE DATA SHEET. SUPPLEMENT TO DATA SHEET IS AN INTEGRAL PART OF THIS DOCUMENT.*

ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ  
*DATE AND PLACE OF ISSUANCE*

31 января 2003г.  
г. Москва



  
Е.Ф. Жариков  
*ПОДПИСЬ, SIGNATURE*

ДОЛЖНОСТЬ, TITLE  
Заместитель Председателя  
Авиарегистра МАК

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ  
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР

ДОПОЛНЕНИЕ №01 К КАРТЕ ДАННЫХ  
СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ТИПА №184-Ан-140

**ГЛАВНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ – Установка системы  
предупреждения и предотвращения  
столкновений в воздухе TCAS-94 на самолете  
Ан-140/140-100**

**ДЕРЖАТЕЛЬ ДОПОЛНЕНИЯ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА №184-Ан-140  
АНТК имени О.К. Антонова, Украина, г.Киев**

*Дополнение распространяется на самолеты:*

- Ан-140,
- Ан-140-100.

В связи с требованиями Евроконтроля (Европейский регион) и Федеральной Авиационной Администрации США (FAA), а также в связи с рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ICAO), изложенными в Приложении 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, с целью обеспечения осуществления полетов самолетов Ан-140, Ан-140-100 в воздушном пространстве государств, требующих функционирования на борту самолета системы предотвращения столкновений в воздухе, в состав оборудования самолета Ан-140, Ан-140-100 введена бортовая система предотвращения столкновений ВС в воздухе типа TCAS-94 (версия программного обеспечения (ПО) 7.0) разработки компании Rockwell Collins (США).

Система TCAS-94 предназначена для анализа воздушной обстановки, выявления и отображения на индикаторах, установленных в кабине пилотов самолетов Ан-140, Ан-140-100, воздушных судов, представляющих потенциальную угрозу опасного сближения и для выдачи экипажу консультативных сообщений по разрешению конфликта путем изменения вертикального интервала между ВС до безопасного значения.

Данное изменение типовой конструкции и ЭД самолета Ан-140/140-100 является Главным, необязательным. Система TCAS-94 устанавливается на самолет Ан-140/140-100 по требованию заказчика.

## 1. ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

### 1.1. Кабина экипажа

Блоки бортовой системы TCAS-94 размещены следующим образом:

- 1.1.1. Левый индикатор вертикальной скорости и воздушной обстановки TVI-920 – на левой приборной доске, вместо вариометра ДА-30П (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7705.100.000 СБ).
- 1.1.2. Правый индикатор вертикальной скорости и воздушной обстановки TVI-920 – на правой приборной доске, вместо вариометра ДА-30П (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7705.300.000 СБ).
- 1.1.3. Пульт управления адресным ответчиком RBS/S TDR-94D из состава TCAS-94 (CTL-92) – на центральном пульте пилотов (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7706.100.000 СБ).
- 1.1.4. Пульт управления TCAS-94 (CTL-92Т) – на центральном пульте пилотов (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7706.100.000 СБ).

### 1.2. Фюзеляж

Блоки бортовой системы TCAS-94 размещены следующим образом:

- 1.2.1. Вычислитель TCAS-94 TTR-921 – 8 шпангоут по левому борту (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7283.020.000 СБ).
- 1.2.2. Ответчик RBS/S TDR-94D – 9 шпангоут по правому борту (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7283.020.000 СБ).
- 1.2.3. Нижняя направленная антенна TCAS TRE-920– между 6 и 7 шпангоутами в нижней части фюзеляжа (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7173.054.000 СБ).
- 1.2.4. Верхняя направленная антенна TCAS TRE-920– между 8 и 9 шпангоутами в верхней части фюзеляжа (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7173.054.000 СБ).
- 1.2.5. Нижняя антенна ответчика RBS/S S-65-5366-7L– между 27 и 28 шпангоутами в нижней части фюзеляжа (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7173.054.000 СБ).
- 1.2.6. Верхняя антенна ответчика RBS/S S-65-5366-7L– между 10 и 11 шпангоутами в верхней части фюзеляжа (установочный чертеж АНТК им. О.К. Антонова № 140.00.7173.054.000 СБ).

## 2. ИЗМЕНЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА СБ-140

В Сертификационный базис СБ-140 в связи с установкой системы TCAS-94 введены Специальные Технические Условия № СТУ/140-007 (TCAS).

### 3. ИЗМЕНЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

- 3.1. Изменение № 51 (Главное) к Руководству по летной эксплуатации самолета Ан-140, утвержденное АНТК им. О.К. Антонова 28 января 2003г. и введенное в действие “Укравиатрансом” 28 января 2003г.
- 3.2. Изменение № 16 (Главное) к Руководству по летной эксплуатации самолета Ан-140-100, утвержденное АНТК им. О.К. Антонова 28 января 2003г. и введенное в действие “Укравиатрансом” 28 января 2003г.
- 3.3. Дополнение № 032РЭ (Главное изменение) к Руководству по технической эксплуатации самолета Ан-140 (действует для самолетов Ан-140, Ан-140-100), утвержденное АНТК им. О.К. Антонова 28 января 2003г. и введенное в действие “Укравиатрансом” 28 января 2003г.
- 3.4. Дополнение № 08РО (Главное изменение) к Регламенту технического обслуживания самолета Ан-140 (действует для самолетов Ан-140, Ан-140-100), утвержденное АНТК им. О.К. Антонова 29 мая 2002г. и введенное в действие “Укравиатрансом” 08 июня 2002г.

### 4. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Не допускается эксплуатация самолетов Ан-140, Ан-140-100, не оборудованных системой TCAS-94 (версия ПО 7.0) в воздушном пространстве государств, требующих функционирование на борту системы предотвращения столкновений в воздухе TCAS-II (ACAS-II).

Консультант



Р.А. Данилов

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ  
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР**

**КАРТА ДАННЫХ  
СЕРТИФИКАТА ТИПА № СТ 184-АН-140**

**Тип самолета:  
АН-140, АН-140-100**

**Держатель сертификата типа:**  
Авиационный научно-технический комплекс имени О.К. Антонова  
03062, г. Киев, Украина

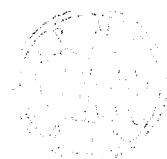
Настоящая Карта Данных является неотъемлемой частью Сертификата типа № СТ 184-АН-140 и предписывает условия и ограничения, в соответствии, с которыми изделие, на которое выдан Сертификат типа, удовлетворяет требованиям летной годности Сертификационного базиса СБ-140, разработанного на основе норм летной годности самолетов транспортной категории, Авиационных правил, часть 25 (АП-25).

Издание 03 от 15 декабря 2006 года

Перечень действующих страниц:

Страница	1	2	3	4	5	6	7	x	x	x	x	x
Издание	03	02	02	01	01	03	01	x	x	x	x	x

1. **Модель самолета:** Ан-140, Ан-140-100  
турбовинтовой, двухдвигательный.
2. **Категория:** Транспортная.
3. **Разработчик:** Авиационный научно-технический комплекс имени О.К. Антонова
4. **Изготовители:** 1. Харьковское государственное авиационное производственное предприятие.  
г. Харьков, Украина.  
2. ОАО «Авиакор – Авиационный завод».  
г. Самара, Россия.
5. **Назначение самолета** Пассажирские и пассажирско-грузовые перевозки
6. **Дата подачи заявки на Сертификат типа:** 14 мая 1996 года.
7. **Сертификационный базис:** СБ-140 от 24.04.2000г. включает требования Норм летной годности самолетов транспортной категории, являющиеся Частью 25 Авиационных правил, (АП-25) с поправками №№ 1,2,3 и Специальные технические условия.
8. **Характеристики шума на местности** Самолет по уровням шума на местности соответствует требованиям Авиационных Правил АП-36 и Стандартам Приложения 16 ИКАО, Глава 3.  
Сертификат по шуму на местности № СШ 113-Ан-140 от 18.04.2000 г.
9. **Маршевые двигатели:**
- Тип: Турбовинтовой двигатель  
ТВ3-117ВМА-СБМ1 имеет Сертификат Типа № СТ 183-АМД, от 31.03.2000г.
- Количество на самолет: Два
- Основные данные :  
Мощность на валу винта (л.с.) / ограничения времени работы (мин): на режимах :
- максимальный чрезвычайный 2750 / 2,5
  - чрезвычайный в полете 1975 / 60
  - взлетный 2475 / 5



<p>-максимальный продолжительный - максимальный крейсерский</p>	<p>2075 / не ограничено 1725 / не ограничено</p>																														
<p>Остальные ограничения и основные характеристики указаны в Карте данных к сертификату типа № СТ 183-АМД, от 31.03.2000г.</p>																															
<p>10. <b>Воздушный винт</b></p>	<p>АВ-140 шестилопастной, флюгерно-реверсивный. Сертификат типа № СТ 181-ВВ от 31.03.2000г. Ограничения и основные характеристики указаны в Карте данных СТ 181-ВВ.</p>																														
<p>11. <b>Вспомогательная силовая установка (ВСУ)</b></p>	<p>Вспомогательная силовая установка АИ9-3Б имеет Сертификат типа № СТ 185-ВД от 24.04.2000г. Ограничения и основные характеристики указаны в Карте данных СТ 185-ВД</p>																														
<p>12. <b>Применяемые сорта топлив:</b></p>	<p>Отечественные сорта топлив: ТС-1, РТ и Т-2, в соответствии с ГОСТ 10227-86 Зарубежные сорта топлив: Типа Jet A-1 по спецификации DEF STAN № 91-91.</p>																														
<p>13. <b>Массовые характеристики самолета, кг:</b></p>																															
	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Ан-140</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Ан-140-100</td> </tr> <tr> <td>Максимальная рулежная</td> <td style="text-align: center;">21 100</td> <td style="text-align: center;">21 600</td> </tr> <tr> <td>Максимальная взлетная</td> <td style="text-align: center;">21 000</td> <td style="text-align: center;">21 500</td> </tr> <tr> <td>Максимальная посадочная</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">21 000</td> </tr> <tr> <td>Максимальная без топлива</td> <td style="text-align: center;">19 100</td> <td style="text-align: center;">19 200</td> </tr> <tr> <td>Максимальная масса коммерческой нагрузки</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">6 000</td> </tr> <tr> <td>Максимальная масса груза в пассажирско-грузовом варианте:</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">на 36 пассажиров</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">1650</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">на 28 пассажиров</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">2650</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">на 20 пассажиров</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">3650</td> </tr> </table>		Ан-140	Ан-140-100	Максимальная рулежная	21 100	21 600	Максимальная взлетная	21 000	21 500	Максимальная посадочная	21 000		Максимальная без топлива	19 100	19 200	Максимальная масса коммерческой нагрузки	6 000		Максимальная масса груза в пассажирско-грузовом варианте:			на 36 пассажиров	1650		на 28 пассажиров	2650		на 20 пассажиров	3650	
	Ан-140	Ан-140-100																													
Максимальная рулежная	21 100	21 600																													
Максимальная взлетная	21 000	21 500																													
Максимальная посадочная	21 000																														
Максимальная без топлива	19 100	19 200																													
Максимальная масса коммерческой нагрузки	6 000																														
Максимальная масса груза в пассажирско-грузовом варианте:																															
на 36 пассажиров	1650																														
на 28 пассажиров	2650																														
на 20 пассажиров	3650																														



**14. Ограничения по приборной скорости и числу М**

Максимальная допустимая эксплуатационная скорость полета  $V_{MO}$ , ПР, км/ч.: 420

Максимальная допустимая скорость полета с выпущенными закрылками  $V_{FE}$ , ПР, км/ч.:

$\delta_3 = 10^\circ$  305

$\delta_3 = 15^\circ$  305

$\delta_3 = 25^\circ$  270

$\delta_3 = 40^\circ$  255

Максимальная скорость при полете с выпущенным шасси  $V_{LE}$ , ПР, км/ч.: 370

Максимальная скорость полета при уборке и выпуске шасси  $V_{LO}$ , ПР, км/ч.: 320

Максимальное допустимое эксплуатационное число М,  $M_{MO}$ . 0.5

**15. Диапазон центровок, % САХ:**

предельно-передняя (шасси убрано) 18

предельно-задняя (шасси выпущено) 32

**16. Максимальная эксплуатационная высота, м.:** 7600

**17. Минимальный летный экипаж:** 2 человека:  
(командир ВС, второй пилот)





18. **Максимальное количество пассажиров:**
- в пассажирском варианте; 52
  - в пассажирско-грузовом вариантах. 36  
28  
20
19. **Класс и категория аэродрома:** Самолеты могут эксплуатироваться на аэродромах с искусственным покрытием ВПП классов А, Б, В, Г, Д и грунтовых аэродромах с прочностью покрытия не менее 8 кгс/см<sup>2</sup>
20. **Высота расположения аэродрома, м.:** до 2500
21. **Температура наружного воздуха у земли, °С:** От минус 55 до плюс 45
22. **Состояние ВПП:**
- Допускается эксплуатация самолета:
- (а) на состояниях ИВПП :
- сухая, влажная, мокрая, с участками воды, и
  - покрытая слякотью, мокрым снегом толщиной до 12мм ;
  - покрытая свежевывпавшим снегом толщиной до 50мм ;
  - заснеженным с уплотненным слоем снега .
- (б) на состояниях ГВПП :
- сухая,
  - покрытая свежевывпавшим снегом толщиной до 50мм
  - заснеженным с ( уплотненным слоем снега).

23. **Максимальные составляющие скорости ветра при взлете и посадке, м/с:**
- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| - встречная                                    | 25                                 |
| - попутная:                                    | 5                                  |
| - боковая (под углом 90° к оси ВПП):           |                                    |
| для сухой ВПП                                  | 15 ( 8 для $\delta_3 = 40^\circ$ ) |
| На ИВПП и ГВПП с уплотненным снежным покровом, | 8                                  |
| на ГВПП покрытой свежавывавшим снегом          | 6                                  |
- Ограничения по боковой составляющей скорости ветра на других, разрешенных для эксплуатации состояниях ВПП, в соответствии с разделом 2.2.4. РЛЭ самолета.
24. **Полеты в условиях обледенения** При температуре наружного воздуха не ниже минус 30°С.
25. **Условия и маршруты полетов:** Допускаются полеты: днем и ночью по правилам визуального полета и по приборам, над без ориентированной местностью, водным пространством, горной местностью, до 70° северной и 55° южной широт, в высоких широтах до 73° северной широты при напряженности горизонтальной составляющей магнитного поля Земли 0,06 Эрстед (по трассам оборудованным связью в диапазоне МВ с разрывом в полях связи не более 5 мин, определенным для 80% эффективного радиогоризонта).
26. **Ресурсы, сроки службы самолета и другая информация по эксплуатационным ограничениям, методам пилотирования и обслуживания** Содержится в одобренной Авиарегистром МАК и введенной в действие Укравиацией эксплуатационной документации самолетов Ан-140, Ан-140-100(см. п. 28)
27. **Типовая конструкция:** Типовая конструкция самолетов определена:  
-в спецификации 140.00.0000.000.000;  
-в одобренных Руководствах по летной и технической эксплуатации и Регламенте технического обслуживания самолета;  
-в одобренных Технических Условиях на контроль, приемку и поставку самолетов 140.00.0000.000.000 ТУ
28. **Эксплуатационная документация:** Эксплуатация самолета должна выполняться в соответствии с одобренными Авиарегистром

МАК и введенными в действие Украиной:

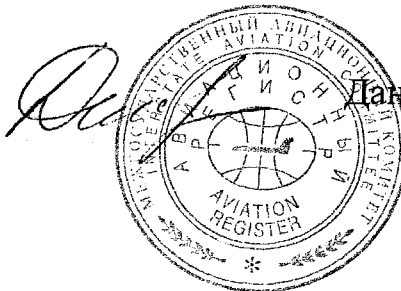
для Ан-140:

- Руководством по летной эксплуатации -  
140.00.0000.000.000 РЛЭ;
- Руководством по загрузке и центровке -  
140.00.0000.000.000 РЗЦ;
- Руководством по эксплуатации  
-140.00.0000.000.000 РЭ;
- Регламентом технического обслуживания  
-140.00.0000.000.000 РО

для Ан-140-100:

- Руководством по летной эксплуатации -  
140.00.0000.000.100 РЛЭ;
- Руководством по загрузке и центровке -  
140.00.0000.000.100 РЗЦ;
- Руководством по эксплуатации -  
140.00.0000.000.000 РЭ;
- Регламентом технического обслуживания  
-140.00.0000.000.000 РО.

Начальник отдела



Данилов Р.А.