

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР
AVIATION REGISTER

**СЕРТИФИКАТ
ТИПА**
TYPE CERTIFICATE

№ СТ199-В717-200

ИЗДЕЛИЕ
PRODUCT

самолет типа Боинг 717-200

НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ ВЫДАН
THIS CERTIFICATE IS ISSUED TO

компании Боинг
г. Лонг Бич, Соединенные Штаты Америки

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

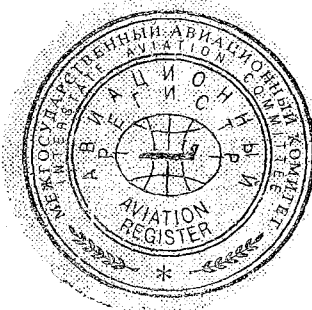
самолета Боинг 717-200 соответствует требованиям Авиационных
правил, Часть 25 (АП-25)

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

16 февраля 2001 г.
Москва



А.Г.Круглов

ПОДПИСЬ, SIGNATURE

ДОЛЖНОСТЬ, TITLE

Председатель
Авиарегистра МАК

**Межгосударственный Авиационный Комитет
Авиационный Регистр**

КАРТА ДАННЫХ

Сертификата типа № СТ199-В717-200

Самолет Boeing

Держатель Сертификата Типа:

THE BOEING COMPANY

P.O. Box 3703
Long Beach, CA 98124

Тип самолета:

BOEING 717-200

Настоящая Карта данных является частью Сертификата типа № СТ199-В717-200 и предписывает условия и ограничения, в соответствии с которыми изделие, на которое выдан Сертификат типа, удовлетворяет требованиям сертификационного базиса

Перечень действующих страниц:

Страница №	1	2	3	4	5
Изменение №					

I. Самолет типа 717-200

1. Двигатели:

Два турбовентиляторных двигателя BMW Rolls-Royce Aero Engines.
Модели: BR 700-715A1-30.

Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей смотри в Карте данных сертификата типа двигателя № СТ198-АМД от 30 января 2001 года.

2. Вспомогательный двигатель

Газотурбинный APS 2100
Изготовитель Auxiliary Power International Corporation (APIC), США

3. Максимальные веса:

Максимальный рулежный вес	122 000 фнт	55 338 кг
Максимальный взлетный вес	121 000 фнт	54 885 кг
Максимальный посадочный вес	110 000 фнт	49 895 кг
Максимальный вес без топлива	100 500 фнт	45 586 кг

4. Ограничения по максимальным эксплуатационным скоростям и числам Маха (Индикаторная земная скорость KCAS):

-Максимальная эксплуатационная скорость - VMO :	340 узлов
- Максимальное эксплуатационное число Маха - MMO:	0.82

5. Диапазон центровок

Зависимость центровки от веса самолета см. в одобренном FAA Руководстве по летной эксплуатации (AFM).

6. Максимальная эксплуатационная высота полета:

37 000 футов
барометрической высоты

7. Минимальный состав экипажа:

2 пилота

8. Максимальное количество пассажиров:

117

Другие сертификационные ограничения см. в одобренном FAA Руководстве по летной эксплуатации (AFM).

9. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

а) Эксплуатационные ограничения смотри в одобренном FAA Руководстве по летной эксплуатации (AFM) и документе MDC-01K9011, одобренном AP МАК.

б) Временные эксплуатационные ограничения

- эксплуатация самолета разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже -40°C (Действует до проведения наземных и летных испытаний самолета в условиях особо низких температур наружного воздуха).

в) Сертификационные требования по техобслуживанию и ограничения летной годности .

Сертификационные требования по техобслуживанию и ограничения летной годности указаны в одобренных FAA Certification Maintenance Requirements и Airworthiness Limitations Instructions (ALI) соответственно.

г) Применяемые сорта топлив и топливных присадок смотри в Карте данных сертификата типа двигателя № СТ198-АМД от 30 января 2001 года.

II. Сертификационный базис

1. Требования к летной годности:

Авиационные Правила, Часть 25 "Нормы летной годности самолетов транспортной категории", за исключением:

- § 25.562(с)(5) – для кресел командира воздушного судна (КВС), второго пилота, проверяющего, а также переднего ряда пассажирских кресел;
- § 25.562(с)(6) – для кресел командира воздушного судна(КВС), второго пилота и проверяющего.

Для механизма управления стабилизатором вместо § 25.671 (с)(1) АП 25 применить § 5.2.3.4; 5.2.9.8 НЛГС-3.

2. Требования к охране окружающей среды:

Авиационные Правила, Часть 36 (АП-36) "Сертификация воздушных судов по шуму на местности".

III. Типовая конструкция

Сертификат Типа № СТ199-В717-200, выданный AP МАК, распространяется на самолеты Boeing 717-200 , типовая конструкция которых определяется:

а) базовой конструкцией, соответствующей Сертификату типа № А6WE, выданному FAA;

б) эксплуатационной документацией самолетов Boeing:

Airplane Flight Manual
Operations Manual
Quick Reference Handbook
Maintenance Review Board Report

Master Minimum Equipment List
Maintenance Manual
On-Aircraft Maintenance Planning
Dispatch Deviation Guide
Airworthiness Limitation Instruction

в) доработками, внесенными в указанную типовую конструкцию в соответствии с документом MDC-01K9011, одобренном AP МАК

Примечание: Документ MDC-01K9011 является неотъемлемой частью эксплуатационной документации, перечисленной в пункте (б) данного раздела и передается компанией Боинг каждому эксплуатанту СНГ вместе с комплектом указанной документации.

VI. Специальные обязательные условия

1. На самолетах, предназначенных для эксплуатации в СНГ, должны быть выполнены все доработки конструкции и эксплуатационной документации, содержащиеся в документе MDC-01K9011, включая:

1.1 На самолете должно быть установлено следующее оборудование:

1.1.1 Необходимое количество связных радиостанций КВ-диапазона в зависимости от ожидаемых условий эксплуатации (AFM, раздел Limitations, стр. L-14A).

1.1.2 Одна аварийно-спасательная радиостанция МВ/ДМВ диапазона R-855A1 российского производства внутри нижнего отсека, расположенного в передней части консоли G-1; и, как минимум, один аварийно-спасательный радиомаяк (ELT), работающий в системе КОСПАС-САРСАТ.

1.1.3 -два АРК;
-компьютер VIA, чертежный номер 4081570-904 и последующие;
-компьютер FCC, чертежный номер 4083700-902 и последующие.

1.1.4 Два мегафона, расположенные в носовой и хвостовой частях пассажирской кабины.

1.2. Полеты должны выполняться только по трассам, обслуживаемым УВД в режиме RBS (AFM, раздел Limitations, стр.L-14A).

1.3. Запрещается использование вертикальных и горизонтальных режимов работы FMS при полетах ниже эшелона перехода по процедурам QFE (AFM, раздел Limitations, стр.L-14).

1.4. Запрещается использование кнопки BAROSET в позиции QFE (FCOM, раздел Limitations, стр.L.30.4).

1.5. На самолете должны быть внедрены следующие программные опции (G0100D025 от 08.01.00):

- DELETION OF QFE MODE
- BANK ANGLE ANNUNCIATION

1.6. На самолете должны быть исключены следующие программные опции (G0100D025 от 08.01.00):

- DELETE ALTITUDE ADVISORY TONE AT ACQUISITION
- FULL TIME HEADING-UP PRESENTATION

1.7. На самолетах, предназначенных для эксплуатации в СНГ в обязательном порядке должна быть выполнена директива летной годности FAA 2000-15-15.

1.8. К полетам над водным пространством допускаются самолеты оснащенные следующим аварийно-спасательным оборудованием:

1.8.1. При продолжительности полета менее 30 мин. от берега – индивидуальными спасательными плавсредствами – спасательными жилетами для взрослых и детей, а также демонстрационными жилетами;

1.8.2. При продолжительности полета более 30 мин. от берега, дополнительно к пункту 1.8.1, групповыми спасательными плавсредствами – надувными спасательными плотами и аварийными запасами к ним со средствами жизнеобеспечения и аварийной сигнализации.

2. Лица, входящие в состав летного и кабинного экипажей эксплуатанта СНГ, должны пройти курс подготовки и тренировки в центрах обучения, одобренных FAA, и получить соответствующие свидетельства.

Примечание 1 Программа технического обслуживания и ремонтная документация, а также любые их изменения (до одобрения их авиационными властями СНГ) должны быть согласованы с фирмой Боинг.

Начальник отдела АР МАК



И.Б.Козлова