



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР
AVIATION REGISTER

СЕРТИФИКАТ

ТИПА

TYPE CERTIFICATE

№ 130-114

ИЗДЕЛИЕ
PRODUCT

самолет типа Ил-114

НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ ВЫДАН
THIS CERTIFICATE IS ISSUED TO

Авиационному комплексу
им.С.В.Ильюшина
г.Москва, Россия

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

самолета Ил-114 соответствует требованиям
Сертификационного базиса № 114-1/96

ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ
ТИПА СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМ-
ЛЕМОЙ 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

24 апреля 1997г.
г.Москва




ПОДПИСЬ, SIGNATURE

В.В.Сушко

ДОЛЖНОСТЬ, TITLE
Председатель
Авиарегистра МАК

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР**

КАРТА ДАННЫХ

сертификата типа N 130-114

Настоящая Карта Данных является частью сертификата типа N130-114 и предписывает условия и ограничения, в соответствии с которыми самолет Ил-114, на который выдан Сертификат типа, удовлетворяет требованиям Сертификационного базиса самолета Ил-114.

1. Держатель Сертификата типа

ОАО "Авиационный комплекс им.С.В.Ильюшина
125190, г.Москва, Ленинградский проспект,45"Г"

2. Модель самолета

Турбовинтовой двухдвигательных самолет для перевозки пассажиров и грузов на местных линиях Ил-114.

3. Двигатель

Турбовинтовой ТВ7-117С.
Двигатель имеет Сертификат типа N 114-Д от 20.01.97г.

4. Воздушный винт

Шестилопастной СВ-34.
Воздушный винт имеет Сертификат типа N 115-В от 17.04.97г.

5. Основные данные двигателя ТВ7-117С

Максимальная мощность, л.с. 2500.
Остальные характеристики двигателя ТВ7-117С указаны в Карте Данных к Сертификату типа N 114-Д от 20.01.97г.

6. Применяемые топлива

Эксплуатация двигателей осуществляется на отечественных марках топлив ТС-1 и РТ, а также и на зарубежных и их смесях.

7. Применяемые масла

Эксплуатация двигателей осуществляется на марках масел:
основное - ЛЗ-240, дублирующее - Б-3В.

8. Минимальный состав экипажа

Минимальный состав экипажа - 2 чел. (командир самолета, второй пилот).

9. Максимальное количество людей на борту

Максимальное количество людей на борту при условии обеспечения сидениями с привязными ремнями, средствами эвакуации и спасения составляет 67 человек (в варианте на 64 пассажирских места).

10. Класс и категория аэродрома

Эксплуатация самолета допускается на аэродромах с искусственным покрытием.

Класс аэродрома

А,Б,В,Г

Высота аэродрома относительно уровня моря, м от - 300 до 1000

Состояние поверхности ВПП с искусственным покрытием:

- сухая, влажная, мокрая, залитая (толщина слоя воды до 5 мм);
- покрытая слякотью, мокрым снегом (толщина слоя до 5 мм);
- заснеженная (толщина сухого снега до 15 мм).

11. Высота полета

Максимальная высота полета, м

7600

12. Температура воздуха

Допускается эксплуатация самолета в зоне температур наружного воздуха.

В наземных условиях

от - 39°C до + 38°C

В полете

- 40°C

13. Предельный ветер

Руление самолета разрешается с максимально допустимым ветром любого направления, м/с

Максимально допустимая скорость ветра на взлете и посадке, м/с:	
- боковая составляющая на сухой полосе	15
- боковая составляющая на влажной полосе	12
- боковая составляющая на мокрой полосе	7
- попутная составляющая	5
- боковая составляющая на полосе, покрытой слякотью и снегом	5

14. Массовые характеристики самолета

Максимальная взлетная масса самолета, кг	23500
Максимальная посадочная масса самолета, кг	23500
Максимальная масса самолета без топлива, кг	22600
Максимальная масса топлива ($\gamma=0,775$ г/см), кг	6480
Максимальная масса коммерческой нагрузки, кг	6500

15. Ограничения по приборной скорости и числу М

Максимально допустимая скорость при нормальной эксплуатации, км/ч ПР	460
Максимальное число М	046
Максимальная скорость при уборке и выпуске шасси в нормальной эксплуатации км/ч ПР	300
Максимальная скорость при выпущенном шасси "-"	460
Максимальная скорость при выпуске шасси в особых ситуациях км/ч ПР	460
Максимальная допустимая скорость при выпущенных закрылках км/ч ПР	$\alpha=10^\circ$ 340
	$\alpha=20^\circ$ 260

16. Допустимый угол крена ± 30

17. Допустимые перегрузки

Диапазон маневренных перегрузок в полете:

с убранными закрылками	от -1 до 2,5
с выпущенными закрылками	от 0 до 2,0

18. Допустимые центровки

Предельно передняя, % САХ (шасси убрано)	14
Предельно задняя, % САХ (шасси выпущено)	32

19. Эксплуатация в условиях обледенения

Эксплуатация самолета в условиях обледенения запрещена.

20. Другие ограничения изложены:

- в РЛЭ самолета, утвержденном Генеральным конструктором ОАО "АК им.С.В.Ильюшина" 18.04.97г., согласованное АСЦ ГосНИИ ГА, СЦ ГосНИИ АН 22.04.97г.

- в РЭ самолета, утвержденном Генеральным конструктором ОАО "АК им.С.В.Ильюшина" 18.04.97г., согласованное АСЦ ГосНИИ ГА, СЦ ГосНИИ АН 22.04.97г.

- в РО самолета, утвержденном Главным конструктором ОАО "АК им.С.В.Ильюшина" 29.11.96г., согласованное АСЦ ГосНИИ ГА 18.04.97г. и СЦ ГосНИИ АН 22.04.97г.

21. Типовая конструкция самолета Ил-114 отражена в комплекте

рабочей конструкторской документации Рег.№ 11401-01-МФ, согласно "Базовому комплекту рабочей конструкторской документации", Рег.№114-00007-168-27. Указанный комплект проверен в установленном порядке и хранится у Изготовителя на ГАО ТАПО и Ч г. Ташкент.

22. Сертификационный базис

Сертификационный базис N 114-1/96 создан на основе Норм летной годности гражданских самолетов НЛГС-3 с учетом 38 изменений и поправок, внесенных в НЛГС-3 на февраль 1996 год а и отдельных требований АП-25, а также требований к окружающей среде АП-36 Приложение С.

Сертификационный базис N 114-1/96 одобрен 10.06.96 года.

Заместитель начальника отдела
сертификации воздушных судов
транспортной категории
Авиарегистра МАК



Ю.С.Воеводин