



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**Карта данных Сертификата типа
воздушного судна транспортной категории**

№ FATA-010110A

**Самолет:
DHC-8**

Модели:

- DHC-8-101	- DHC-8-311
- DHC-8-102	- DHC-8-314
- DHC-8-103	- DHC-8-315
- DHC-8-106	- DHC-8-400
- DHC-8-201	- DHC-8-401
- DHC-8-202	- DHC-8-402
- DHC-8-301	

**Издание 01
10 декабря 2020 г.**

Страница	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Издание	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Дата	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020

Страница	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Издание	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Дата	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020	10.12.2020

Страница	19
Издание	01
Дата	10.12.2020



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

Оглавление

Раздел I. Общие данные	4
Самолёт DHC-8-100	4
1. Разработчик:.....	4
2. Изготовитель:.....	4
3. Тип/Модель:.....	4
4. Краткое описание самолета:.....	4
5. Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:.....	4
6. Сертификационный базис:	4
7. Определение типовой конструкции:.....	4
8. Двигатели:.....	4
9. Воздушные винты:	4
10. Топливо и присадки:.....	5
11. Масло двигателей:	5
12. Ограничения скорости полета:	5
13. Диапазон центровок:.....	5
14. Ограничения веса самолета:.....	5
15. Количество топлива:.....	5
16. Минимальный состав летного экипажа:	5
17. Максимальное количество человек на борту:	5
18. Максимальный вес багажа и груза:	6
19. Максимальная эксплуатационная высота:.....	6
20. Ограничения летной годности:.....	6
21. Требуемое оборудование:	6
22. Эксплуатационные ограничения:	7
23. Шум на местности:	7
Раздел II. Общие данные.....	8
Самолёт DHC-8-200	8
1. Разработчик:.....	8
2. Изготовитель:.....	8
3. Тип/Модель:.....	8
4. Краткое описание самолета:.....	8
5. Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:.....	8
6. Сертификационный базис:	8
7. Определение типовой конструкции:.....	8
8. Двигатели:.....	8
9. Воздушные винты:	8
10. Топливо и присадки:.....	9
11. Масло двигателей:	9
12. Ограничения скорости полета:	9
13. Диапазон центровок:.....	9
14. Ограничения веса самолета:.....	9
15. Количество топлива:.....	9
16. Минимальный состав летного экипажа:	9
17. Максимальное количество человек на борту:	9
18. Максимальный вес багажа и груза:	9
19. Максимальная эксплуатационная высота:.....	9
20. Ограничения летной годности:.....	10
21. Требуемое оборудование:	10
22. Эксплуатационные ограничения:	10
23. Шум на местности:	11



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

Раздел III. Общие данные	12
Самолёт DHC-8-300	12
1. Разработчик:.....	12
2. Изготовитель:.....	12
3. Тип/Модель:.....	12
4. Краткое описание самолета:.....	12
5. Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:.....	12
6. Сертификационный базис:	12
7. Определение типовой конструкции:.....	12
8. Двигатели:.....	12
9. Воздушные винты:	13
10. Топливо и присадки:.....	13
11. Масло двигателей:	13
12. Ограничения скорости полета:	13
13. Диапазон центровок:.....	13
14. Ограничения веса самолета:.....	13
15. Количество топлива:.....	14
16. Минимальный состав летного экипажа:	14
17. Максимальное количество человек на борту:	14
18. Максимальный вес багажа и груза:	14
19. Максимальная эксплуатационная высота:.....	14
20. Ограничения летной годности:.....	14
21. Требуемое оборудование:	14
22. Эксплуатационные ограничения:	15
23. Шум на местности:	15
Раздел IV. Общие данные	16
Самолёт DHC-8-400	16
1. Разработчик:.....	16
2. Изготовитель:.....	16
3. Тип/Модель:.....	16
4. Краткое описание самолета:.....	16
5. Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:.....	16
6. Сертификационный базис:	16
7. Определение типовой конструкции:.....	16
8. Двигатели:.....	16
9. Воздушные винты:	16
10. Топливо и присадки:.....	17
11. Масло двигателей:	17
12. Ограничения скорости полета:	17
13. Диапазон центровок:.....	17
14. Ограничения веса самолета:.....	17
15. Количество топлива:.....	17
16. Минимальный состав летного экипажа:	17
17. Максимальное количество человек на борту:	18
18. Максимальный вес багажа и груза:	18
19. Максимальная эксплуатационная высота:.....	18
20. Ограничения летной годности:.....	18
21. Требуемое оборудование:	18
22. Эксплуатационные ограничения:	19
23. Шум на местности:	19
Раздел V. Дополнительная информация.....	19
1. Перечень изменений Сертификата типа и Карты данных сертификата типа	19



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

Раздел I. Общие данные

Самолёт DHC-8-100

1. **Разработчик:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
2. **Изготовитель:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
3. **Тип/Модель:** DHC-8-101, DHC-8-102, DHC-8-103, DHC-8-106
4. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
5. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** 8 мая 1997 года.
6. **Сертификационный базис:**

Нормы летной годности: Авиационные правила, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» (АП-25) с Поправками 1 – 3.
Примечание: вместо пунктов № 25.562 и № 25.785 АП-25 введены пункты № 5.11.1 и № 5.11.2 НЛГС-3.

Охрана окружающей среды: Стандарты Главы 3, Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации, Издание 1, Том I «Авиационный шум».
7. **Определение типовой конструкции:** Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:
 1. Сертификате типа № А-142, выданного ТССА.
 2. Документе AEROC 8.1.AC.1 Definition of Certified Airplanes действующее издание.
 3. Модификациями, внесенными в указанную типовую конструкцию, а также дополнениями и изменениями, внесенными в эксплуатационную документацию и указанными в Section 100.24 документа AEROC 8.1.AC.1.
 4. Эксплуатационной документацией:
 - Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A;
 - Примечание:** модели -102(AR), -103(AR), -106(AR).
 - Maintenance Program Manual № PSM 1-8-7, Part 2.
8. **Двигатели:**

Два турбовинтовых двигателя компании Pratt & Whitney Canada	
Модель самолета:	Модель двигателя:
DHC-8-101	PW 120 / PW 120A
DHC-8-102	PW 120A / PW 121
DHC-8-103	PW 121
DHC-8-106	PW 121
- 8.1. **Ограничения по двигателям:**
 1. Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № 117-Д.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).
9. **Воздушные винты:** Два воздушных винта компании Hamilton Standard, модели 14SF-7.
 - 9.1. **Ограничения по воздушным винтам:**
 1. Характеристики и эксплуатационные ограничения воздушных винтов указаны в Карте данных Сертификата типа AP МАК на воздушный винт № 122-В.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

10. Топливо и присадки:

Одобрённые сорта топлив:		Одобрённые противообледенительные присадки:	
РТ		Жидкость И	ГОСТ 8313
		Жидкость И-М	ТУ-6-10-1458
ТС-1	ГОСТ 10227	Жидкость ТГФ	ГОСТ 17477
		Жидкость ТГФ-М	ТУ-6-10-1457

Сорта зарубежных топлив и противообледенительные присадки, одобренные для применения на самолете указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).

11. Масло двигателей:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).

12. Ограничения скорости полета:

V_{MO} Максимальная эксплуатационная скорость	Высота от уровня моря до 4270 м (14000 футов)	242 Узла
	от 4270 м (14000 футов) до 4570 м (15000 футов)	239 Узлов
	от 4570 м (15000 футов) до 6100 м (20000 футов)	223 Узла
	от 6100 м (20000 футов) до 7620 м (25000 футов)	207 Узлов
V_{FE} Максимальная допустимая скорость в полете с выпущенными закрылками	Закрылки выпущены на 5°	148 Узлов
	Закрылки выпущены на 15°	148 Узлов
	Закрылки выпущены на 35°	130 Узлов
V_{LO} Максимальная скорость при выпуске/уборке шасси		158 Узлов
V_{LE} Максимальная скорость при выпущенных шасси		172 Узла

13. Диапазон центровок:

Указан в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).

14. Ограничения веса самолета:

Максимальный взлётный вес (MTOW)	кг	фунты
DHC-8-101	14970	33000
DHC-8-102	15649	34500
DHC-8-103	15649	34500
DHC-8-103 с внедренной Модификацией MS 8Q420649	15966	35200
DHC-8-106	16466	36300

Остальные ограничения веса самолета указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).

15. Количество топлива:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-81-1A (одобренном ТССА).

16. Минимальный состав летного экипажа:

Командир и второй пилот.

17. Максимальное количество человек на борту:

Максимальное количество пассажиров на борту составляет 40 человек.

Примечание: общее количество человек на борту, включая 2-х пилотов, 1-го пилота-инспектора и 1-го бортпроводника составляет не более 44.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

18. Максимальный вес багажа и груза:

кг	фунты	примечание
454	1000	указан в Weight and Balance Manual для грузо-пассажирской конфигурации самолета
907	2000	с внедренной модификацией 8/0063 или 8/0083

19. Максимальная эксплуатационная высота:

7620 метров

25000 футов

20. Ограничения летной годности:

Сертификационные требования по техническому обслуживанию и ограничения ресурса самолета указаны в одобренном ТССА документе Maintenance Program Manual № PSM 1-8-7, Part 2.

21. Требуемое оборудование:

- На самолете должно быть установлено следующее оборудование:
 - связанная радиостанция ДКМВ диапазона;
 - Примечание:** смотри подпункт 5 пункта 22 раздела I настоящей карты данных Сертификата типа № FATA-010110A.
 - аварийный бортовой регистратор параметрической информации;
 - аварийный бортовой регистратор звуковой информации с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени;
 - стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа, а также переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ»;
 - система TCAS-II;
 - система EGPWS с функцией сигнализации допустимого эксплуатационного угла крена;
 - звуковая сигнализация отключения автопилота;
 - вычислительная система самолетовождения (FMS);
 - резервный авиагоризонт, получающий резервное электропитание от аккумуляторной батареи.
 - аварийно-спасательная радиостанция, в количестве 1 штуки, работающая на частоте приёма-передачи 121,5 МГц, и расположенная на борту воздушного судна в месте, обеспечивающем её легкодоступность и легкоъемность в случае аварийной посадки или приводнения. Наличие и размещение радиостанции на борту является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

Примечание: установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийно-спасательный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте приёма-передачи 121,5 МГц.

- Питание Автоматического радиоконпаса (АРК) №1 должно осуществляться от левой шины постоянного тока, питающей существенные потребители.
 - Переключатели выбора источника статического давления должны быть законтрены.
 - Органы управления винтом должны быть доработаны в соответствии с Beta Lockout или Flight Idle Gate.
 - Все надписи и пояснения внутри и снаружи самолета, относящиеся к аварийно-спасательному и пассажирскому оборудованию а также средствам пожаротушения, включая надпись "EXIT" ("Выход"), должны быть на двух языках: на английском, и на русском.
 - На самолете должен быть установлен сигнализатор обледенения.
- Примечание:** на самолете должны быть выполнены все модификации типовой конструкции в соответствии с документом AEROC 8.1.AC.1, Section 100.24.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

22. Эксплуатационные ограничения:

1. Эксплуатация самолета разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже -54°C .

2. Выполнение полетов над водными пространствами продолжительностью более чем 30 минут от берега допускается при оснащении самолета необходимым спасательным оборудованием, соответствующем требованиям пункта № 5.11.12.3 Дополнения 25D Авиационных правил, Часть 25, и № 25.1411 (a)(b)(d) и № 25.1415 (a)(b)(c)(d) Авиационных правил, Часть 25.

Примечание: наличие на борту спасательного оборудования является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

3. Для осуществления навигации и захода на посадку с использованием Автоматического радиокompаса (АРК) самолет должен быть оборудован АРК в количестве, не менее двух штук, либо одним АРК, оснащенным двумя частотными селекторами.

4. Полеты разрешаются в воздушном пространстве, в котором обеспечивается вторичный радиолокационный контроль УВД в режиме RBS.

5. На самолетах выполняющих полеты по воздушным трассам, во время полета по которым связь в МВ диапазоне обеспечивается не полностью, самолет должен быть оборудован:

- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 1 штуки, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 5 минут;
- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 2 штук, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 1 час.

Остальные эксплуатационные ограничения указаны в Airplane Flight Manual № PSM 1-81-1A модели -102(AR), -103(AR), -106(AR) (одобренном ТССА).

23. Шум на местности:

Самолет имеет Сертификат типа AP МАК по шуму на местности от 28.04.1997 № 85.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

Раздел II. Общие данные

Самолёт DHC-8-200

1. **Разработчик:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
2. **Изготовитель:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
3. **Тип/Модель:** DHC-8-201, DHC-8-202
4. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
5. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** 8 мая 1997 года.
6. **Сертификационный базис:**

Нормы летной годности: Авиационные правила, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» (АП-25) с Поправками 1 – 3.
Примечание: вместо пунктов № 25.562 и № 25.785 АП-25 введены пункты № 5.11.1 и № 5.11.2 НЛГС-3.

Охрана окружающей среды:
 1. Авиационные правила, Часть 36 "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" (АП-36), Ступень 3.
 2. Стандарты Главы 3, Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации, Издание 3, Том I «Авиационный шум».
7. **Определение типовой конструкции:**

Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:

 1. Сертификате типа № A-142, выданного ТССА.
 2. Документе AEROC 8.1.AC.1 Definition of Certified Airplanes действующее издание.
 3. Модификациями, внесенными в указанную типовую конструкцию, а также дополнениями и изменениями, внесенными в эксплуатационную документацию и указанными в Section 200.24 документа AEROC 8.1.AC.1.
 4. Эксплуатационной документацией:
 - Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A;
 - Примечание:** модели -201(AR), -202(AR).
 - Maintenance Program Manual № PSM 1-82-7, Part 2.
8. **Двигатели:**

Два турбовинтовых двигателя компании Pratt & Whitney Canada	
Модель самолета:	Модель двигателя:
DHC-8-201	PW 123C
DHC-8-202	PW 123D
- 8.1. **Ограничения по двигателям:**
 1. Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № 117-Д.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).
9. **Воздушные винты:** Два воздушных винта компании Hamilton Standard, модели 14SF-23.
 - 9.1. **Ограничения по воздушным винтам:**
 1. Характеристики и эксплуатационные ограничения воздушных винтов указаны в Карте данных Сертификата типа AP МАК на воздушный винт № 122-В.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

10. Топливо и присадки:

Одобрённые сорта топлив:		Одобрённые противообледенительные присадки:	
РТ		Жидкость И	ГОСТ 8313
		Жидкость И-М	ТУ-6-10-1458
		Жидкость ТГФ	ГОСТ 17477
ТС-1	ГОСТ 10227	Жидкость ТГФ-М	ТУ-6-10-1457
Сорта зарубежных топлив и противообледенительные присадки, одобренные для применения на самолете указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).			

11. Масло двигателей:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).

12. Ограничения скорости полета:

V_{MO} Максимальная эксплуатационная скорость	Высота от уровня моря до 4270 м (14000 футов)	242 Узла
	от 4270 м (14000 футов) до 4570 м (15000 футов)	239 Узлов
	от 4570 м (15000 футов) до 6100 м (20000 футов)	223 Узла
	от 6100 м (20000 футов) до 7620 м (25000 футов)	207 Узлов
V_{FE} Максимальная допустимая скорость в полете с выпущенными закрылками	Закрылки выпущены на 5°	148 Узлов
	Закрылки выпущены на 15°	148 Узлов
	Закрылки выпущены на 35°	130 Узлов
V_{LO} Максимальная скорость при выпуске/уборке шасси		158 Узлов
V_{LE} Максимальная скорость при выпущенных шасси		172 Узла

13. Диапазон центровок:

Указан в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).

14. Ограничения веса самолета:

Максимальный взлётный вес (MTOW)	кг	фунты
	16466	36300
Остальные ограничения веса самолета указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).		

15. Количество топлива:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-82-1A (одобренном ТССА).

16. Минимальный состав летного экипажа:

Командир и второй пилот.

17. Максимальное количество человек на борту:

Максимальное количество пассажиров на борту составляет 40 человек.

Примечание: общее количество человек на борту, включая 2-х пилотов, 1-го пилота-инспектора и 1-го бортпроводника составляет не более 44.

18. Максимальный вес багажа и груза:

кг	фунты	примечание
907	2000	указан в Weight and Balance Manual для грузо-пассажирской конфигурации самолета

19. Максимальная эксплуатационная высота:

7620 метров

25000 футов



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

**20. Ограничения
летной годности:**

Сертификационные требования по техническому обслуживанию и ограничения ресурса самолета указаны в одобренном ТССА документе Maintenance Program Manual № PSM 1-82-7, Part 2.

**21. Требуемое
оборудование:**

1. На самолете должно быть установлено следующее оборудование:
 - связная радиостанция ДКМВ диапазона;
 - Примечание:** смотри подпункт 5 пункта 22 раздела II настоящей карты данных Сертификата типа № FATA-010110A.
 - аварийный бортовой регистратор параметрической информации;
 - аварийный бортовой регистратор звуковой информации с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени;
 - стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа, а также переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ»;
 - система TCAS-II;
 - система EGPWS с функцией сигнализации допустимого эксплуатационного угла крена;
 - звуковая сигнализация отключения автопилота;
 - вычислительная система самолетовождения (FMS);
 - резервный авиагоризонт, получающий резервное электропитание от аккумуляторной батареи.
 - аварийно-спасательная радиостанция, в количестве 1 штуки, работающая на частоте приёма-передачи 121,5 МГц, и расположенная на борту воздушного судна в месте, обеспечивающем её легкодоступность и легкоъемность в случае аварийной посадки или приводнения. Наличие и размещение радиостанции на борту является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

Примечание: установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийно-спасательный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте приёма-передачи 121,5 МГц.

2. Питание Автоматического радиокompаса (АРК) №1 должно осуществляться от левой шины постоянного тока, питающей существенные потребители.
3. Переключатели выбора источника статического давления должны быть законтрены.
4. Органы управления винтом должны быть доработаны в соответствии с Beta Lockout или Flight Idle Gate.
5. Все надписи и пояснения внутри и снаружи самолета, относящиеся к аварийно-спасательному и пассажирскому оборудованию а также средствам пожаротушения, включая надпись "EXIT" ("Выход"), должны быть на двух языках: на английском, и на русском.
6. На самолете должен быть установлен сигнализатор обледенения.

Примечание: на самолете должны быть выполнены все модификации типовой конструкции в соответствии с документом AEROC 8.1.AC.1, Section 200.24.

**22. Эксплуатационные
ограничения:**

1. Эксплуатация самолета разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже -54°C .
2. Выполнение полетов над водными пространствами продолжительностью более чем 30 минут от берега допускается при оснащении самолета необходимым спасательным оборудованием, соответствующем требованиям пункта № 5.11.12.3 Дополнения 25D Авиационных правил, Часть 25, и № 25.1411 (a)(b)(d) и № 25.1415 (a)(b)(c)(d) Авиационных правил, Часть 25.

Примечание: наличие на борту спасательного оборудования является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

3. Для осуществления навигации и захода на посадку с использованием Автоматического радиокompаса (АРК) самолет должен быть оборудован АРК в количестве, не менее двух штук, либо одним АРК, оснащенным двумя частотными селекторами.
4. Полеты разрешаются в воздушном пространстве, в котором обеспечивается вторичный радиолокационный контроль УВД в режиме RBS.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

5. На самолетах выполняющих полеты по воздушным трассам, во время полета по которым связь в МВ диапазоне обеспечивается не полностью, самолет должен быть оборудован:

- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 1 штуки, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 5 минут;
- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 2 штук, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 1 час.

Остальные эксплуатационные ограничения указаны в Airplane Flight Manual № PSM 1-82-1A модели -201(AR), -202(AR) (одобренном ТССА).

23. Шум на местности:

Самолет имеет Сертификат типа AP МАК по шуму на местности от 28.04.1997 № 85.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

Раздел III. Общие данные

Самолёт DHC-8-300

1. **Разработчик:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
2. **Изготовитель:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
3. **Тип/Модель:** DHC-8-301, DHC-8-311, DHC-8-314, DHC-8-315
4. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
5. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** 8 мая 1997 года.
6. **Сертификационный базис:**
- Нормы летной годности:** Авиационные правила, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» (АП-25) с Поправками 1 – 3.
Примечание: вместо пунктов № 25.562 и № 25.785 АП-25 введены пункты № 5.11.1 и № 5.11.2 НЛГС-3.
- Охрана окружающей среды:**
- | | |
|----------------------|--|
| DHC-8-301, -311, 314 | Стандарты Главы 3, Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации, Издание 1, Том I «Авиационный шум». |
| DHC-8-315 | Стандарты Главы 3, Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации, Издание 3, Том I «Авиационный шум». |
| | Авиационные правила, Часть 36 "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" (АП-36), Ступень 3. |
7. **Определение типовой конструкции:**
- Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:
1. Сертификате типа № A-142, выданного ТССА.
 2. Документе AEROC 8.1.AC.1 Definition of Certified Airplanes действующее издание.
 3. Модификациями, внесенными в указанную типовую конструкцию, а также дополнениями и изменениями, внесенными в эксплуатационную документацию и указанными в Section 300.24 документа AEROC 8.1.AC.1.
 4. Эксплуатационной документацией:
 - Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A;
 - Примечание:** модели -301(AR), -311(AR), -314(AR), -315(AR).
 - Maintenance Program Manual № PSM 1-83-7, Part 2.
8. **Двигатели:**
- | | |
|---|--------------------------|
| Два турбовинтовых двигателя компании Pratt & Whitney Canada | |
| Модель самолета: | Модель двигателя: |
| DHC-8-301 | PW123 |
| DHC-8-311 | PW123 |
| DHC-8-314 | PW123B |
| DHC-8-315 | PW123E |
- 8.1. **Ограничения по двигателям:**
1. Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № 117-Д.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

9. Воздушные винты:

Два воздушных винта компании Hamilton Standard.	
Модель самолета:	Модель воздушного винта:
DHC-8-301	14SF-15/14SF-23
DHC-8-311	14SF-15/14SF-23
DHC-8-314	14SF-15/14SF-23
DHC-8-315	14SF-23

9.1. Ограничения по воздушным винтам:

1. Характеристики и эксплуатационные ограничения воздушных винтов указаны в Карте данных Сертификата типа AP МАК на воздушный винт № 122-B.
2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).

10. Топливо и присадки:

Одобрённые сорта топлив:		Одобрённые противообледенительные присадки:	
РТ		Жидкость И	ГОСТ 8313
		Жидкость И-М	ТУ-6-10-1458
ТС-1	ГОСТ 10227	Жидкость ТГФ	ГОСТ 17477
		Жидкость ТГФ-М	ТУ-6-10-1457
Сорта зарубежных топлив и противообледенительные присадки, одобренные для применения на самолете указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).			

11. Масло двигателей:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).

12. Ограничения скорости полета:

V_{MO} Максимальная эксплуатационная скорость	Высота от уровня моря до 5180 м (17000 футов)	243 Узла
	от 5180 м (17000 футов) до 6100 м (20000 футов)	232 Узла
	от 6100 м (20000 футов) до 7620 м (25000 футов)	214 Узлов
V_{FE} Максимальная допустимая скорость в полете с выпущенными закрылками	Закрылки выпущены на 5°	163 Узла
	Закрылки выпущены на 10°	154 Узла
	Закрылки выпущены на 15°	150 Узлов
	Закрылки выпущены на 35°	138 Узлов
V_{LO} Максимальная скорость при выпуске/уборке шасси	DHC-8-301	158 Узлов
	DHC-8-311	163 Узла
	DHC-8-314	163 Узла
	DHC-8-315	163 Узла
V_{LE} Максимальная скорость при выпущенных шасси		173 Узла

13. Диапазон центровок:

Указан в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).

14. Ограничения веса самолета:

Максимальный взлётный вес (MTOW)	кг	фунты
DHC-8-301	18643	41100
DHC-8-311		
DHC-8-314		
DHC-8-315		
DHC-8-311, -314, -315 с внедренной Модификацией CR803SO0001	18997	41880



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

DHC-8-311, -314, -315 с внедренной Модификацией CR803SO00002	19505	43000
Остальные ограничения веса самолета указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).		

- 15. Количество топлива:** Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).
- 16. Минимальный состав летного экипажа:** Командир и второй пилот.
- 17. Максимальное количество человек на борту:** Максимальное количество пассажиров на борту составляет 56 человек.
Примечание: общее количество человек на борту, включая 2-х пилотов, 1-го пилота-инспектора и 2-х бортпроводников составляет не более 61.
- 18. Максимальный вес багажа и груза:** Указан в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-83-1A (одобренном ТССА).
- 19. Максимальная эксплуатационная высота:** 7620 метров 25000 футов
- 20. Ограничения летной годности:** Сертификационные требования по техническому обслуживанию и ограничения ресурса самолета указаны в одобренном ТССА документе Maintenance Program Manual № PSM 1-83-7, Part 2.
- 21. Требуемое оборудование:**
- На самолете должно быть установлено следующее оборудование:
 - связная радиостанция ДКМВ диапазона;
Примечание: смотри подпункт 5 пункта 22 раздела III настоящей карты данных Сертификата типа № FATA-010110A.
 - аварийный бортовой регистратор параметрической информации;
 - аварийный бортовой регистратор звуковой информации с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени;
 - стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа, а также переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ»;
 - система TCAS-II;
 - система EGPWS с функцией сигнализации допустимого эксплуатационного угла крена;
 - звуковая сигнализация отключения автопилота;
 - вычислительная система самолетовождения (FMS);
 - резервный авиагоризонт, получающий резервное электропитание от аккумуляторной батареи.
 - аварийно-спасательная радиостанция, в количестве 1 штуки, работающая на частоте приёма-передачи 121,5 МГц, и расположенная на борту воздушного судна в месте, обеспечивающем её легкодоступность и легкосъемность в случае аварийной посадки или приводнения. Наличие и размещение радиостанции на борту является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.
- Примечание:** установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийно-спасательный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте приёма-передачи 121,5 МГц.
- Питание Автоматического радиоконпаса (АРК) №1 должно осуществляться от левой шины постоянного тока, питающей существенные потребители.
 - Переключатели выбора источника статического давления должны быть законтрены.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

4. Органы управления винтом должны быть доработаны в соответствии с Beta Lockout или Flight Idle Gate.

5. Все надписи и пояснения внутри и снаружи самолета, относящиеся к аварийно-спасательному и пассажирскому оборудованию а также средствам пожаротушения, включая надпись "EXIT" ("Выход"), должны быть на двух языках: на английском и на русском.

6. На самолете должен быть установлен сигнализатор обледенения.

Примечание: на самолете должны быть выполнены все модификации типовой конструкции в соответствии с документом AEROC 8.1.AC.1, Section 300.24:

22. Эксплуатационные ограничения:

1. Эксплуатация самолета разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже -54°C .

2. Выполнение полетов над водными пространствами продолжительностью более чем 30 минут от берега допускается при оснащении самолета необходимым спасательным оборудованием, соответствующем требованиям пункта № 5.11.12.3 Дополнения 25D Авиационных правил, Часть 25, и № 25.1411 (a)(b)(d) и № 25.1415 (a)(b)(c)(d) Авиационных правил, Часть 25.

Примечание: наличие на борту спасательного оборудования является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

3. Для осуществления навигации и захода на посадку с использованием Автоматического радиокompаса (АРК) самолет должен быть оборудован АРК в количестве, не менее двух штук, либо одним АРК, оснащенным двумя частотными селекторами.

4. Полеты разрешаются в воздушном пространстве, в котором обеспечивается вторичный радиолокационный контроль УВД в режиме RBS.

5. На самолетах выполняющих полеты по воздушным трассам, во время полета по которым связь в МВ диапазоне обеспечивается не полностью, самолет должен быть оборудован:

- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 1 штуки, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 5 минут;
- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 2 штук, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 1 час.

Остальные эксплуатационные ограничения указаны в Airplane Flight Manual № PSM 1-83-1A модели -301(AR), -311(AR), -314(AR), -315(AR) (одобренном ТССА).

23. Шум на местности:

Самолет имеет Сертификат типа AP МАК по шуму на местности от 28.04.1997 № 85.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

Раздел IV. Общие данные

Самолёт DHC-8-400

1. **Разработчик:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
2. **Изготовитель:** De Havilland Aircraft of Canada Limited.
123 Garratt Boulevard Toronto, Ontario Canada, M3K 1Y5.
3. **Тип/Модель:** DHC-8-400, DHC-8-401, DHC-8-402
4. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
5. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** 6 июня 2012 года.
6. **Сертификационный базис:**

Нормы летной годности: Авиационные правила, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» (АП-25) с Поправками 1 – 3.

Охрана окружающей среды:
 1. Авиационных Правил, Часть 36 "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" (АП-36), Ступень 4.
 2. Стандартам Главы 4, Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации, Издание 3, Том I «Авиационный шум».
7. **Определение типовой конструкции:** Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:
 1. Сертификате типа № А-142, выданного ТССА.
 2. Документе AEROC 8.1.AC.1 Definition of Certified Airplanes действующее издание.
 3. Модификациями, внесенными в указанную типовую конструкцию, а также дополнениями и изменениями, внесенными в эксплуатационную документацию и указанными в Section 400.42 документа AEROC 8.1.AC.1.
 4. Эксплуатационной документацией:
 - Airplane Flight Manual № PSM 1-84-1A, Rev. 190H и последующие Ревизии, с дополнением Amendment № 16, For Aircraft Certified by Federal Air Transport Agency (FATA);
 - Aircraft Maintenance Manual № PSM 1-84-2;
 - Maintenance Program Manual № PSM 1-84-7, Part 2;
 - Maintenance Requirements Manual № PSM 1-84-7, Part 2 (MRB Report);
 - Task Cards Manual № PSM 1-84-7TC.
8. **Двигатели:** Два турбовинтовых двигателя PW150A компании Pratt & Whitney Canada.
 - 8.1. **Ограничения по двигателям:**
 1. Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № СТ329-АМД.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобренном ТССА).
9. **Воздушные винты:** Два воздушных винта компании Dowty Aerospace, модели R408/6-123-F/17.
 - 9.1. **Ограничения по воздушным винтам:**
 1. Характеристики и эксплуатационные ограничения воздушных винтов указаны в Карте данных Сертификата типа AP МАК на воздушный винт № СТ328-ВВ.
 2. Указаны в документе Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобренном ТССА).



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

10. Топливо и присадки:

Одобрённые сорта топлив:		Одобрённые противообледенительные присадки:	
РТ		Жидкость И	ГОСТ 8313
		Жидкость И-М	ТУ-6-10-1458
ТС-1	ГОСТ 10227	Жидкость ТГФ	ГОСТ 17477
		Жидкость ТГФ-М	ТУ-6-10-1457
Сорта зарубежных топлив и противообледенительных присадок одобрённых для применения на самолёте указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобрённом ТССА).			

11. Масло двигателей:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобрённом ТССА).

12. Ограничения скорости полета:

V _{MO} Максимальная эксплуатационная скорость	Высота от уровня моря до 2440 м (8000 футов)	245 Узлов
	от 2440 м (8000 футов) до 3050 м (10000 футов)	282 Узлов
	от 3050 м (10000 футов) до 5490 м (18000 футов)	286 Узлов
	от 5490 м (18000 футов) до 6100 м (20000 футов)	275 Узлов
	от 6100 м (20000 футов) до 7620 м (25000 футов)	248 Узлов
V _{LO} Максимальная скорость при выпуске/уборке шасси		200 Узлов
V _{LE} Максимальная скорость при выпущенных шасси		215 Узлов
Остальные ограничения скорости самолёта указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобрённом ТССА).		

13. Диапазон центровок:

Указан в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобрённом ТССА).

14. Ограничения веса самолёта:

Максимальный взлётный вес (MTOW)	кг	фунты
С модификацией Modsum 4-201539 – Basic Gross Weight	27987	61700
С модификацией Modsum 4-308807 – Intermediate Gross Weight	28998	63930
С модификацией Modsum 4-308907 – High Gross Weight	29257	64500
С модификацией Modsum 4-309238 – Enhanced High Gross Weight	29574	65200
Остальные ограничения веса самолёта указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобрённом ТССА).		

15. Количество топлива:

Указано в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобрённом ТССА).

16. Минимальный состав летного экипажа:

Командир и второй пилот.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

17. Максимальное количество человек на борту:

DHC-8-400	Максимальное количество пассажиров на борту составляет 68 человек. Примечание: общее количество человек на борту, включая 2-х пилотов, 1-го пилота-инспектора и 3-х бортпроводников составляет не более 74. Минимальное количество бортпроводников 2.
DHC-8-401	Максимальное количество пассажиров на борту составляет 70 человек. Примечание: общее количество человек на борту, включая 2-х пилотов, 1-го пилота-инспектора и 3-х бортпроводников составляет не более 76. Минимальное количество бортпроводников 2.
DHC-8-402	Максимальное количество пассажиров на борту составляет 80 человек. Примечание: общее количество человек на борту, включая 2-х пилотов, 1-го пилота-инспектора и 3-х бортпроводников составляет не более 86. Минимальное количество бортпроводников 2.

18. Максимальный вес багажа и груза:

Указан в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобренном ТССА).

19. Максимальная эксплуатационная высота:

7620 метров

25000 футов

20. Ограничения летной годности:

Инструкции по поддержанию летной годности указаны в:

- Aircraft Maintenance Manual № PSM 1-84-2;
- Maintenance Requirements Manual № PSM 1-84-7, Part 1 (MRB Report);
- Task Cards Manual № PSM 1-84-7TC.

Компоненты самолета с ограниченным ресурсом указаны в Maintenance Requirements Manual № PSM 1-84-7, Part 2 (одобренный ТССА).

21. Требуемое оборудование:

1. На самолете должно быть установлено следующее оборудование:

- связная радиостанция ДКМВ диапазона;

Примечание: смотри подпункт 5 пункта 22 раздела IV настоящей карты данных Сертификата типа № FATA-010110A.

- аварийный бортовой регистратор параметрической информации;
- аварийный бортовой регистратор звуковой информации с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени;
- стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа, а также переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, в количестве 1 штуки, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ»;
- система TCAS-II;
- система EGPWS с функцией сигнализации допустимого эксплуатационного угла крена;
- аварийно-спасательная радиостанция, в количестве 1 штуки, работающая на частоте приёма-передачи 121,5 МГц, и расположенная на борту воздушного судна в месте, обеспечивающем её легкодоступность и легкосъемность в случае аварийной посадки или приводнения. Наличие и размещение радиостанции на борту является ответственностью эксплуатанта воздушного судна;

Примечание: установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийно-спасательный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте приёма-передачи 121,5 МГц

- сигнализатор обледенения.

Примечание: система обнаружения обледенения входит в типовую конструкцию воздушного судна DHC-8-400 и указана в документе AEROC 8.1.AC.1.

2. Все надписи и пояснения внутри и снаружи самолета, относящиеся к аварийно-спасательному и пассажирскому оборудованию а также средствам пожаротушения, включая надпись "EXIT" ("Выход"), должны быть на двух языках: на английском и на русском.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010110A	01	10 декабря 2020

3. На самолетах с серийными номерами № 4007 – 4010, № 4012 – 4015, № 4018 – 4029, № 4033– 4036 должен быть выполнен Сервисный Бюллетень № 84-34-04.

Примечание: на самолете должны быть выполнены все модификации типовой конструкции в соответствии с документом AEROC 8.1.AC.1, Section 400.42.

22. Эксплуатационные ограничения:

1. Эксплуатация самолета разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже – 54 °С.

2. Выполнение полетов над водными пространствами продолжительностью более чем 30 минут от берега допускается при оснащении самолета необходимым спасательным оборудованием, соответствующем требованиям пункта № 5.11.12.3 Дополнения 25D Авиационных правил, Часть 25, и № 25.1411 (a)(b)(d) и № 25.1415 (a)(b)(c)(d) Авиационных правил, Часть 25.

Примечание: наличие на борту спасательного оборудования является ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

3. Для осуществления навигации и захода на посадку с использованием Автоматического радиоконпаса (АРК) самолет должен быть оборудован АРК в количестве, не менее двух штук, либо одним АРК, оснащенным двумя частотными селекторами.

4. Полеты разрешаются в воздушном пространстве, в котором обеспечивается вторичный радиолокационный контроль УВД в режиме RBS.

5. На самолетах выполняющих полеты по воздушным трассам, во время полета по которым связь в МВ диапазоне обеспечивается не полностью, самолет должен быть оборудован:

- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 1 штуки, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 5 минут;
- связной радиостанцией ДКМВ диапазона, в количестве 2 штук, если разрывы в полях связи МВ диапазона превышают 1 час.

Остальные эксплуатационные ограничения указаны в Airplane Flight Manual № PSM 1-84-1A, Rev. 190H и последующие Ревизии, с дополнением Amendment № 16, For Aircraft Certified by Federal Air Transport Agency (FATA).

23. Шум на местности:

Самолет ДНС-8 моделей -400, -401, -402 одобрен на соответствие требованиям:

1. Авиационных Правил, Часть 36 "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" (АП-36), Ступень 4.

2. Стандартам Главы 4, Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации, Том I «Авиационный шум». Установленные при сертификации уровни шума на местности для конкретных модификаций самолета указаны в Airplane Flight Manual (AFM) № PSM 1-84-1A (одобренном ТССА).

Раздел V. Дополнительная информация

Базовая сертификация самолёта ДНС-8 в Российской Федерации проведена Авиарегистром МАК. Сертификат типа АР МАК от 08.05.1997 № 127-ДНС-8.

1. Перечень изменений Сертификата типа и Карты данных сертификата типа

Изд. СТ	Изд. КДСТ	Дата	Описание	Применимость
1	01-06	-	Издание Сертификата типа АР МАК, а также соответствующих изданий Карты данных Сертификата типа	Все модели
1	1	10.12.2020	Перевыпуск Сертификата типа и Карты данных Сертификата типа АР МАК Росавиацией в связи с Одобрением главного изменения, а также оформление Сертификата типа и Карты данных Сертификата типа в соответствии с установленным в Росавиации форматом СТ и КДСТ.	Все модели

* * *

Заместитель руководителя


