



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Карта данных Сертификата типа
воздушного судна транспортной категории

№ FATA-010154A

Самолет:
CL-600 RJ

Модели:

- CL-600-2B19
- CL-600-2C10
- CL-600-2D24
- CL-600-2E25

Издание 01
07 апреля 2022 г.

Страница	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Издание	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Дата	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022

Страница	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Издание	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Дата	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022

Страница	19	20	21
Издание	01	01	01
Дата	07.04.2022	07.04.2022	07.04.2022



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Оглавление

Раздел I. Общие данные	3
Самолёт CL-600-2B19 (Regional Jet Series 100, 200, Challenger 850).....	3
Раздел II. Общие данные	8
Самолёт CL-600-2C10 (Regional Jet Series 700, 701 и 702)	8
Раздел III. Общие данные	12
Самолёт CL-600-2D24 (Regional Jet Series 900)	12
Раздел IV. Общие данные.....	16
Самолёт CL-600-2E25 (Regional Jet Series 1000).....	16
Раздел V. Дополнительная информация.....	20

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Раздел I. Общие данные

Самолёт CL-600-2B19 (Regional Jet Series 100, 200, Challenger 850)

(Применительно к серийным номерам самолетов (S/N) начиная с 7001 и далее последующие).

1. **Разработчик:** MHI RJ Aviation ULC.
12655 Boul. Henri-Fabre O
Mirabel, Quebec J7N 1E1
2. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
3. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** Сертификат типа № 125-CL-600 RJ выдан Авиарегистром МАК 1 мая 1997, переиздан Росавиацией 07.04.2022 № FATA-010154A.
4. **Сертификационный базис:**

Нормы летной годности: Авиационные правила, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» (АП-25) с Поправками 1 – 3.
Примечание: параграф 25.562 АП-25 заменен на параграф 5.11.2.2 (4.3.1.3, 4.3.1.4, 4.3.1.1) НЛГС-3.

Охрана окружающей среды:
 1. Авиационные правила, Часть 36, «Сертификация воздушных судов по шуму на местности» (АП-36).
 2. Стандарты Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды», Том 1, «Авиационный шум».
5. **Определение типовой конструкции:**

Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:

 1. Документе RAZ-601R-124, действующее Издание, «Дополнительные требования к типовой конструкции, одобренной AP МАК» (Additional Requirements for Aviation Register Type Design).

Примечание: Документ RAZ-601R-124 передается Bombardier Inc. каждому эксплуатанту самолета вместе с комплектом эксплуатационной документации, перечисленной ниже:

 2. Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренный TCCA) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.
 3. Aircraft Maintenance Manual CSP A-001 самолета CL-600-2B19 с Дополнениями AP МАК.
 4. Maintenance Requirements Manual CSP A-053 самолета CL-600-2B19 с Дополнением 2 AP МАК к Части 2 «Ограничения Летной Годности» (Airworthiness Limitations), с уточнением от 22.12.2017 № AW-CRJ/17/504.
 5. Flight Crew Operating Manual CSP A-013 самолета CL-600-2B19 с Дополнениями AP МАК.
 6. Flight Planning and Cruise Control Manual CSP A-083 самолета CL-600-2B19 с Дополнениями AP МАК.
 7. Обобщающий Сервисный Бюллетень (Collector Service Bulletin) SB 601R-20-001, разработанный с целью обеспечения соответствия типовой конструкции самолета требованиям AP МАК.

6. Двигатели:

Модель	Двигатель
Regional Jet Series 100	Два турбовентиляторных двигателя разработки компании General Electric модели CF-34-3A1. Сертификат типа AP МАК на двигатель от 25.04.1997 № 97-Д.
Regional Jet Series 200	Два турбовентиляторных двигателя разработки компании General Electric модели CF-34-3B1. Сертификат типа AP МАК на двигатель от 25.04.1997 № 97-Д.
Challenger 850	Два турбовентиляторных двигателя разработки компании General Electric модели CF-34-3B1. Сертификат типа AP МАК на двигатель от 25.04.1997 № 97-Д.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

6.1. Ограничения по двигателям: Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в:
 1. Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № 97-Д.
 2. Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.

7. Вспомогательный двигатель (ВСУ): Газотурбинный двигатель разработки компании Honeywell модели Garret GTCP-36-150 RJ.

7.1. Ограничения по ВСУ: Характеристики и эксплуатационные ограничения ВСУ указаны в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.

8. Топливо и присадки: Сорты топлив и присадок одобренных для применения на самолете, а также ограничения по температуре топлива указаны в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.

9. Количество топлива:

Используемое топливо	Емкость баков		Вес*	
	литров	галлов США	килограмм	фунтов
Каждый из 2-х главных баков	2650	700.0	2159	4760
Центральный бак	2782	735.0	2267	4998
Всего	8082	2135.0	6585	14518

*Примечание: Принимается, что плотность топлива равна 0.8028 кг/л или 6.75 фунтов/галлон США.

10. Ограничения скорости полета:

Максимальная скорость (приборная)	Узлы
Максимальная эксплуатационная скорость V_{MO} от уровня моря до 2439 метров (8000 футов)*	330
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 8°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 20°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 30°)	196
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 30°) Примечание: для серийных номеров самолетов (S/N) начиная с 7904 и последующих, либо для ранее выпущенных серийных номеров самолетов с внедренным Сервисным бюллетенем SB601R-11-080.	185
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 45°)	191
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 45°) Примечание: для серийных номеров самолетов (S/N) начиная с 7904 и последующих, либо для ранее выпущенных серийных номеров самолетов с внедренным Сервисным бюллетенем SB601R-11-080.	170
V_{LO} (при уборке шасси)	200
V_{LO} (при выпуске шасси)	250
V_{LE} (с выпущенным шасси)	250

* V_{MO}/M_{MO} по высоте от 2439 метров (8000 футов) и выше указаны в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.
 Примечание: для определения скорости маневрирования V_A в зависимости от барометрической высоты и веса самолета - смотри Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

11. Диапазон центровок: Указан в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.

12. Максимальный вес багажа и груза:

1587 килограмм	3500 фунтов
----------------	-------------

13. Ограничения веса самолета: Максимальный взлетный вес для базовой конфигурации самолета составляет 21523 килограмм (47450 фунтов). Ограничения максимального взлетного веса при внедрении соответствующих модификаций типовой конструкции, а также значения ограничений других характерных весов самолета указаны в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации в зависимости от конкретной конфигурации самолета.

14. Минимальный состав летного экипажа: Командир и второй пилот.

15. Максимальное количество людей на борту:

Модель	Количество человек
Regional Jet Series 100	55*
Regional Jet Series 200	55*
Challenger 850	22*

* включая экипаж и бортпроводников.
Примечание: Для модели Challenger 850 при перелете самолета из Bombardier в Доводочный Центр для установки пассажирского интерьера допускается количество людей на борту в соответствии с количеством кресел, оснащенных привязными ремнями и при наличии трафаретов-инструкций по установке кресел в безопасное положение.

16. Максимальная эксплуатационная высота:

12500 метро	41000 футов
-------------	-------------

17. Ограничения летной годности: Указаны в Maintenance Requirements Manual CSP A-053 самолета CL-600-2B19 с Дополнением 2 AP МАК к Части 2 «Ограничения Летной Годности» (Airworthiness Limitations) с уточнением от 22.12.2017 № AW-CRJ/17/504.

18. Эксплуатационные ограничения: По температуре наружного воздуха:
 В соответствии с указанными значениями в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном ТССА) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации.

- По максимальной высоте расположения аэродрома:**
 Для взлета и посадки - 3049 метров (10000 футов).
- Другие эксплуатационные ограничения:**
1. Полеты над водным пространством допускаются при продолжительности полета менее 30 минут от берега на крейсерской скорости.
 2. Выполнение полетов с одним установленным FMS в условиях RNP-10 и NAT MNPS запрещено.
 3. Полеты в полярных регионах вне зон действия МВ радиостанций разрешаются только при благоприятном прогнозе распространения радиоволн в ДКМВ диапазоне.
 4. Полеты не разрешаются в воздушном пространстве, в котором вторичный радиолокационный контроль УВД обеспечивается только в режиме «УВД».
 5. Осуществление захода на посадку по двум приводным радиостанциям допускается только при условии оборудования самолета двумя автоматическими радиокompасами (АРК) или одним АРК с двумя частотными селекторами.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

6. Лица, входящие в состав летного и кабинного экипажей эксплуатанта, должны пройти курс подготовки и тренировки в одобренных Transport Canada Центрах обучения и получить соответствующие Свидетельства.

7. Самолеты CL-600-2B19 одобрены для захода на посадку по метеоминимуму CAT II, при внедрении опции 34-380 (установка Head-Up Guidance System (HGS)) - по метеоминимуму CAT IIIA.

Другие эксплуатационные ограничения указаны в Airplane Flight Manual CSP A-012 самолета CL-600-2B19 (одобренном TCCA) с Дополнением Temporary Revisions (TR) RJ/166-3 и RJ/183 для эксплуатантов в Российской Федерации и Flight Crew Operating Manual CSP A-013 самолета CL-600-2B19 с Дополнениями AP MAK.

19. Шум на местности:

Самолеты CL-600-2B19 сертифицированы на соответствие требованиям:

1. Ступени 4 Авиационных правил, Часть 36 (АП-36).
2. Стандарта Главы 4 Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» Том I «Авиационный шум».

Уровни шума на местности указаны в Карте данных Сертификата типа AP MAK по шуму на местности № 83 с Дополнениями № 83/Д-01 и № 83/Д02.

20. Требуемое оборудование:

1. На самолете должно быть установлено следующее оборудование:
 - дополнительный резервный метрический высотомер (опция CR34-363);
 - вычислительная система самолетовождения FMS;
 - две курсовертикали;
 - один стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа и один переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ»;

- TCAS-II;

- GPWS с функцией сигнализации допустимого эксплуатационного угла крена (опция CR34-328).

2. Для осуществления полетов, в процессе которых непрерывная радиосвязь посредством штатных МВ радиостанций не обеспечивается, самолет должен быть оборудован:

- одной связной радиостанцией ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, не превышающих 1 часа полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);

- двумя связными радиостанциями ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, превышающих 1 час полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

3. Все надписи и трафареты внутри самолета, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию, за исключением табло «Exit», должны быть выполнены на двух языках: английском и русском.

Примечание: Для самолета Challenger 850 при перелете из Bombardier в Доводочный Центр для установки интерьера, трафареты и табло могут быть только на английском языке.

4. На самолете должна находиться одна аварийно-спасательная радиостанция, работающая на частоте 121,5 МГц и расположенная в месте, обеспечивающем легкодоступность и легкосъемность в случае аварийной посадки или приводнения. Наличие и размещение радиостанции на борту является ответственностью эксплуатанта.

Примечание: Установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте 121,5 МГц.

5. В типовую конструкцию самолета должны входить:

- аварийный бортовой регистратор параметрической информации (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);

- аварийный бортовой регистратор звуковой информации (бортовой диктофон) с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

6. Самолеты CRJ100/CRJ200 должны быть оборудованы дверью кабины пилотов в соответствии с Обобщающим Сервисным Бюллетенем (Collector Service Bulletin) SB 601R-20-001.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Примечание: Система сигнализации обледенения является частью базовой типовой конструкции.

21. Опции, одобренные АР МАК в дополнение к обязательным, указанным в разделе 21:

№ п/п	Название опции	Номер опции	Модель самолета
1	Head-Up Guidance System (HGS) Примечание: Для осуществления ручного захода на посадку в условиях IIIA категории с использованием HGS летный экипаж должен пройти специальную подготовку для выполнения данного режима.	34-380	CH 850
2	Dual Flight Management System	34-336	CL-600-2B19 Series 100/200 and CH 850
3	Two Inertial Reference System (IRS)	34-320	CL-600-2B19 Series 100/200 and CH 850

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Раздел II. Общие данные

Самолёт CL-600-2C10 (Regional Jet Series 700, 701 и 702)

1. **Разработчик:** MHI RJ Aviation ULC.
12655 Boul. Henri-Fabre O
Mirabel, Quebec J7N 1E1
2. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
3. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** Сертификат типа № 125-CL-600 RJ выдан Авиарегистром МАК 1 мая 1997, переиздан Росавиацией 07.04.2022 № FATA-010154A.
4. **Сертификационный базис:**

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

Охрана окружающей среды:
 1. Авиационные правила, Часть 36, «Сертификация воздушных судов по шуму на местности» (АП-36).
 2. Стандарты Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды», Том 1, «Авиационный шум».
5. **Определение типовой конструкции:**

Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:

 1. Описание типовой конструкции RAZ-BA670-128, действующее Издание, (Одобреное ТССА) и соответствующее Сертификату типа № А- 131, выданному Transport Canada для самолета CL-600-2C10.
 2. Дополнительное одобренное AP МАК описание типовой конструкции IAC Aviation Register Approved Type Design Definition for CRJ 700/900/1000 Series Aircraft RAZ-BA670-143, действующее Издание.
 3. Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренный ТССА) с Дополнением AP МАК RS-212.
 4. Aircraft Maintenance Manual CSP B-001 самолета CRJ700/900/1000 с Дополнениями AP МАК АММ Temporary Revision 05-0056.
 5. Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 самолета CRJ700/900/1000, действующее Издание.
 6. Master Minimum Equipment List (Одобреной ТССА) «Canadair CL- 600-2B19/-2C10/-2D15/-2D24/-2E25», действующее Издание, с Дополнением AP МАК «MMEL Supplement for IAC AR Certified Aircraft Canadair Regional Jet CL- 600-2C10, CL-600-2D24, CL-600-2E25» от 29.08.2012.

Примечание: На самолете должна быть выполнена доработка конструкции предкрылков в соответствии с модификацией 670T014094.
6. **Двигатели:** Два турбовентиляторных двигателя разработки компании General Electric модели CF-34-8C5B1. Сертификат типа AP МАК на двигатель от 17.08.2012 № СТ332-АМД.
- 6.1. **Ограничения по двигателям:** Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в:
 1. Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № СТ332-АМД.
 2. Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном ТССА) с Дополнением AP МАК RS-212.
7. **Вспомогательный двигатель (ВСУ):** Газотурбинный двигатель разработки компании Honeywell модели Allied Signal RE-220 RJ.
- 7.1. **Ограничения по ВСУ:** Характеристики и эксплуатационные ограничения ВСУ указаны в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном ТССА) с Дополнением AP МАК RS-212.
8. **Топливо и присадки:** Сорты топлив и присадок одобренных для применения на самолете, а также ограничения по температуре топлива указаны в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном ТССА) с Дополнением AP МАК RS-212.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

9. Количество топлива:

Используемое топливо	Емкость баков		Вес*	
	литров	галлов США	килограмм	фунтов
Каждый из 2-х главных баков	4202	1110	3399	7493
Центральный бак	2585	683	2091	4610
Всего	10989	2903	8889	19596

*Примечание: Принимается, что плотность топлива равна 0.8028 кг/л или 6.75 фунтов/галлон США.

10. Ограничения скорости полета:

Максимальная скорость (приборная)	Узлы
Максимальная эксплуатационная скорость V_{MO} от уровня моря до 2439 метров (8000 футов)*	330
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 1°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 8°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 20°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 30°)	185
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 45°)	170
V_{LO} (при выпуске шасси)	220
V_{LO} (при уборке шасси)	200
V_{LE} (с выпущенным шасси)	220

* V_{MO}/M_{MO} по высоте от 2439 метров (8000 футов) и выше указаны в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212.

Примечание: для определения скорости маневрирования V_A в зависимости от барометрической высоты и веса самолета - смотри Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212.

11. Диапазон центровок:

Указан в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212.

12. Максимальный вес багажа и груза:

Указан в Weight and Balance Manual CSP B-041.

13. Ограничения веса самолета:

Максимальный взлетный вес для базовой конфигурации самолета составляет 32999 килограмм (72750 фунтов). Ограничения максимального взлетного веса при внедрении соответствующих модификаций типовой конструкции, а также значения ограничений других характерных весов самолета указаны в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212 в зависимости от конкретной конфигурации самолета.

14. Минимальный состав летного экипажа:

Командир и второй пилот.

15. Максимальное количество человек в пассажирской кабине:

Модель	Количество человек
CRJ700	68
CRJ701	70
CRJ702	78

16. Максимальная эксплуатационная высота:

12500 метров	41000 футов
--------------	-------------

17. Ограничения летной годности:

Указаны в Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 самолета CRJ700/900/1000, действующее Издание.
Примечание: Руководство CSP B-053, Издание 12 действительно для самолетов CRJ 700 (модели 700, 701 и 702) до достижения наработки 26000 полетных циклов.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

18. Эксплуатационные ограничения:

По температуре наружного воздуха:

В соответствии с указанными значениями в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212.

По максимальной высоте расположения аэродрома:

Для взлета и посадки:

2439 метров (8000 футов) без внедрения модификации 670T82357;

2926 метров (9600 футов) с внедренной модификацией 670T82357;

3048 метров (10000 футов) с внедренной модификацией 670T82391.

Другие эксплуатационные ограничения:

1. Самолеты CL-600-2C10 одобрены для захода на посадку по метеоминимуму CAT II.

2. Полеты над водным пространством допускаются при продолжительности полета менее 30 минут от берега на крейсерской скорости.

3. Полеты в полярных регионах вне зон действия МВ радиостанций разрешаются только при благоприятном прогнозе распространения радиоволн в ДКМВ диапазоне.

4. Полеты не разрешаются в воздушном пространстве, в котором вторичный радиолокационный контроль УВД обеспечивается только в режиме «УВД».

5. Осуществление захода на посадку по двум приводным радиостанциям допускается только при условии оборудования самолета двумя автоматическими радиокompасами (АРК) или одним АРК с двумя частотными селекторами.

6. Лица, входящие в состав летного и кабинного экипажей эксплуатанта, должны пройти курс подготовки и тренировки в одобренных Transport Canada Центрах обучения и получить соответствующие Свидетельства.

Другие ограничения указаны в Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212.

19. Шум на местности:

Самолеты CL-600-2C10 сертифицированы на соответствие требованиям:

1. Ступени 4 Авиационных правил, Часть 36 (АП-36).

2. Стандарта Главы 4 Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» Том 1 «Авиационный шум».

Уровни шума на местности указаны в Supplement 1 Airplane Flight Manual CSP B-012 самолета CL-600-2C10 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-212.

20. Требуемое оборудование:

На самолете должно быть установлено следующее оборудование:

1. Озоновый конвертер (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

2. Один стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа и один переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ» (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

3. Для осуществления полетов, в процессе которых непрерывная радиосвязь посредством штатных МВ радиостанций не обеспечивается, самолет должен быть оборудован:

– одной связной радиостанцией ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, не превышающих 1 часа полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);

– двумя связными радиостанциями ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, превышающих 1 час полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

4. Все надписи и трафареты внутри самолета, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию, за исключением табло «Exit», должны быть выполнены на двух языках: английском и русском.

5. На самолете должна находиться одна аварийно-спасательная радиостанция, работающая на частоте 121,5 МГц и расположенная в месте, обеспечивающем легкодоступность и легкосъемность в случае аварийной посадки или приводнения (модификация КВА-670-406 Kit).

Примечание: Установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте 121,5 МГц.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

6. В типовую конструкцию самолета должны входить:
- аварийный бортовой регистратор параметрической информации (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);
 - аварийный бортовой регистратор звуковой информации (бортовой диктофон) с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

Примечание: На самолетах CL-600-2C10 серийных номеров до 10302 должна быть выполнена доработка конструкции по переключению на аварийные шины электропитания по переменному и постоянному току регистратора параметрической информации FDR.

7. Пол гермокабины самолета должен заменяться в соответствии с Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 "Airworthiness Limitations" самолета CRJ700/900/1000, процедура № 53-41-111.

Примечание: Система сигнализации обледенения является частью базовой типовой конструкции.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Раздел III. Общие данные

Самолёт CL-600-2D24 (Regional Jet Series 900)

1. **Разработчик:** MHI RJ Aviation ULC.
12655 Boul. Henri-Fabre O
Mirabel, Quebec J7N 1E1
2. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
3. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** Сертификат типа № 125-CL-600 RJ выдан Авиарегистром МАК 1 мая 1997, переиздан Росавиацией 07.04.2022 № FATA-010154A.
4. **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. Авиационные правила, Часть 36, «Сертификация воздушных судов по шуму на местности» (АП-36).
 2. Стандарты Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды», Том 1, «Авиационный шум».
5. **Определение типовой конструкции:**

Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:

 1. Описание типовой конструкции RAZ-BA690-129, действующее Издание, (Одобреное ТССА) и соответствующее Сертификату типа № А- 131, выданному Transport Canada для самолета CL-600-2D24.
 2. Дополнительное одобрение AP МАК описание типовой конструкции IAC Aviation Register Approved Type Design Definition for CRJ 700/900/1000 Series Aircraft RAZ-BA670-143, действующее Издание.
 3. Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный ТССА) с Дополнением AP МАК RS-208.
 4. Aircraft Maintenance Manual CSP B-001 самолета CRJ700/900/1000 с Дополнениями AP МАК AMM Temporary Revision 05-0056.
 5. Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 самолета CRJ700/900/1000, действующее Издание.
 6. Master Minimum Equipment List (Одобреноый ТССА) «Canadair CL-600-2B19/-2C10/-2D15/-2D24/-2E25», действующее Издание, с Дополнением AP МАК «MMEL Supplement for IAC AR Certified Aircraft Canadair Regional Jet CL- 600-2C10, CL-600-2D24, CL-600-2E25» от 29.08.2012.

Примечание: На самолете должна быть выполнена доработка конструкции предкрылков в соответствии с модификацией 670T014094.
6. **Двигатели:** Два турбовентиляторных двигателя разработки компании General Electric модели CF-34-8C5 или модели CF-34-8C5A1. Сертификат типа AP МАК на двигатель от 17.08.2012 № СТ332-АМД.
 - 6.1. **Ограничения по двигателям:** Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в:
 1. Карте данных Сертификата типа AP МАК на двигатель № СТ332-АМД.
 2. Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный ТССА) с Дополнением AP МАК RS-208.
7. **Вспомогательный двигатель (ВСУ):** Газотурбинный двигатель разработки компании Honeywell модели Allied Signal RE-220 RJ.
 - 7.1. **Ограничения по ВСУ:** Характеристики и эксплуатационные ограничения ВСУ указаны в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный ТССА) с Дополнением AP МАК RS-208.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

8. **Топливо и присадки:** Сорты топлив и присадок одобренных для применения на самолете, а также ограничения по температуре топлива указаны в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.

9. **Количество топлива:**

Используемое топливо	Емкость баков		Вес*	
	литров	галлов США	килограмм	фунтов
Каждый из 2-х главных баков	4202	1110	3398	7492
Центральный бак	2585	683	2091	4610
Всего	10989	2903	8888	19595

*Примечание: Принимается, что плотность топлива равна 0.8028 кг/л или 6.75 фунтов/галлон США.

10. **Ограничения скорости полета:**

Максимальная скорость (приборная)	Узлы
Максимальная эксплуатационная скорость V_{MO} от уровня моря до 2439 метров (8000 футов)*	330
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 1°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 8°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 20°)	220
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 30°)	185
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 45°)	170
V_{LO} (при выпуске шасси)	220
V_{LO} (при уборке шасси)	200
V_{LE} (с выпущенным шасси)	220

* V_{MO}/M_{MO} по высоте от 2439 метров (8000 футов) и выше указаны в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.
Примечание: для определения скорости маневрирования V_A в зависимости от барометрической высоты и веса самолета - смотри Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.

11. **Диапазон центровок:**

Указан в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.

12. **Максимальный вес багажа и груза:**

Указан в Weight and Balance Manual CSP C-041.

13. **Ограничения веса самолета:**

Максимальный взлетный вес для базовой конфигурации самолета составляет 36514 килограмм (80500 фунтов).
Ограничения максимального взлетного веса при внедрении соответствующих модификаций типовой конструкции, а также значения ограничений других характерных весов самолета указаны в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208 в зависимости от конкретной конфигурации самолета.

14. **Минимальный состав летного экипажа:**

Командир и второй пилот.

15. **Максимальное количество пассажиров:**

90

16. **Максимальная эксплуатационная высота:**

12500 метро	41000 футов
-------------	-------------

17. **Ограничения летной годности:**

Указаны в Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 самолета CRJ700/900/1000, действующее Издание.

Примечание: Руководство CSP B-053, Издание 12 действительно для самолетов CRJ 900 до достижения наработки 26000 полетных циклов.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

18. Эксплуатационные ограничения:

По температуре наружного воздуха:

В соответствии с указанными значениями в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.

По максимальной высоте расположения аэродрома:

Для взлета и посадки:

2439 метров (8000 футов) без внедрения модификации 670T82357;

2926 метров (9600 футов) с внедренной модификацией 670T82357;

3048 метров (10000 футов) с внедренной модификацией 670T82391.

Другие эксплуатационные ограничения:

1. Самолеты CL-600-2D24 одобрены для захода на посадку по метеоминимуму CAT II.

2. Полеты над водным пространством допускаются при продолжительности полета менее 30 минут от берега на крейсерской скорости.

3. Полеты в полярных регионах вне зон действия МВ радиостанций разрешаются только при благоприятном прогнозе распространения радиоволн в ДКМВ диапазоне.

4. Полеты не разрешаются в воздушном пространстве, в котором вторичный радиолокационный контроль УВД обеспечивается только в режиме «УВД».

5. Осуществление захода на посадку по двум приводным радиостанциям допускается только при условии оборудования самолета двумя автоматическими радиокompасами (АРК) или одним АРК с двумя частотными селекторами.

6. Лица, входящие в состав летного и кабинного экипажей эксплуатанта, должны пройти курс подготовки и тренировки в одобренных Transport Canada Центрах обучения и получить соответствующие Свидетельства.

Другие ограничения указаны в Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.

19. Шум на местности:

Самолеты CL-600-2D24 сертифицированы на соответствие требованиям:

1. Ступени 4 Авиационных правил, Часть 36 (АП-36).

2. Стандарта Главы 4 Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» Том I «Авиационный шум».

Уровни шума на местности указаны в Supplement 1 Airplane Flight Manual CSP C-012 самолета CL-600-2D24 (одобренном TCCA) с Дополнением AP MAK RS-208.

20. Требуемое оборудование:

На самолете должно быть установлено следующее оборудование:

1. Озоновый конвертер (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

2. Один стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа и один переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ» (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

3. Для осуществления полетов, в процессе которых непрерывная радиосвязь посредством штатных МВ радиостанций не обеспечивается, самолет должен быть оборудован:

– одной связной радиостанцией ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, не превышающих 1 часа полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);

– двумя связными радиостанциями ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, превышающих 1 час полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

4. Все надписи и трафареты внутри самолета, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию, за исключением табло «Exit», должны быть выполнены на двух языках: английском и русском.

5. На самолете должна находиться одна аварийно-спасательная радиостанция, работающая на частоте 121,5 МГц и расположенная в месте, обеспечивающем легкодоступность и легкосъемность в случае аварийной посадки или приводнения (модификация КВА-690-406 Kit).

Примечание: Установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте 121,5 МГц.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

6. В типовую конструкцию самолета должны входить:
- аварийный бортовой регистратор параметрической информации (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);
 - аварийный бортовой регистратор звуковой информации (бортовой диктофон) с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

Примечание: На самолетах CL-600-2D24 серийных номеров до 15260 должна быть выполнена доработка конструкции по переключению на аварийные шины электропитания по переменному и постоянному току регистратора параметрической информации FDR.

7. Пол гермокабины самолета должен заменяться в соответствии с Maintenance Requirements Manual самолета CRJ700/900/1000 CSP B-053 Part 2 "Airworthiness Limitations", процедура № 53-41-111.

Примечание: Система сигнализации обледенения является частью базовой типовой конструкции.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Раздел IV. Общие данные

Самолёт CL-600-2E25 (Regional Jet Series 1000)

1. **Разработчик:** MHI RJ Aviation ULC.
12655 Boul. Henri-Fabre O
Mirabel, Quebec J7N 1E1
2. **Краткое описание самолета:** Самолет транспортной категории.
3. **Дата первоначальной сертификации в Российской Федерации:** Сертификат типа № 125-CL-600 RJ выдан Авиарегистром МАК 1 мая 1997, переиздан Росавиацией 07.04.2022 № FATA-010154A.
4. **Сертификационный базис:**

Нормы летной годности: Авиационные правила, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» (АП-25) с Поправками 1 - 5.

Охрана окружающей среды:
 1. Авиационные правила, Часть 36, «Сертификация воздушных судов по шуму на местности» (АП-36).
 2. Стандарты Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды», Том 1, «Авиационный шум».
5. **Определение типовой конструкции:**

Типовая конструкция самолета описана в следующих документах:

 1. Описание типовой конструкции RAZ-BA698-009, действующее Издание, (Одобреное ТССА) и соответствующее Сертификату типа № А- 131, выданному Transport Canada для самолета CL-600-2E25.
 2. Дополнительное одобренное АР МАК описание типовой конструкции IAC Aviation Register Approved Type Design Definition for CRJ 700/900/1000 Series Aircraft RAZ-BA670-143, действующее Издание.
 3. Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный ТССА) с Дополнением АР МАК RS-41.
 4. Aircraft Maintenance Manual CSP B-001 самолета CRJ700/900/1000 с Дополнениями АР МАК АММ Temporary Revision 05-0056.
 5. Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 самолета CRJ700/900/1000, действующее Издание.
 6. Master Minimum Equipment List (Одобреноый ТССА) «Canadair CL-600-2B19/-2C10/-2D15/-2D24/-2E25», действующее Издание, с Дополнением АР МАК «MMEL Supplement for IAC AR Certified Aircraft Canadair Regional Jet CL-600-2C10, CL-600-2D24, CL-600-2E25» от 29.08.2012.

Примечание: На самолете должна быть выполнена доработка конструкции предкрылков в соответствии с модификацией 698T014094.
6. **Двигатели:** Два турбовентиляторных двигателя разработки компании General Electric моделей: CF-34-8C5, CF-34-8C5A1, CF-34-8C5A2. Сертификат типа АР МАК на двигатель от 17.08.2012 № СТ332-АМД.
- 6.1. **Ограничения по двигателям:** Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в:
 1. Карте данных Сертификата типа АР МАК на двигатель № СТ332-АМД.
 2. Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный ТССА) с Дополнением АР МАК RS-41.
7. **Вспомогательный двигатель (ВСУ):** Газотурбинный двигатель разработки компании Honeywell модели Allied Signal RE-220 RJ.
- 7.1. **Ограничения по ВСУ:** Характеристики и эксплуатационные ограничения ВСУ указаны в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный ТССА) с Дополнением АР МАК RS-41.
8. **Топливо и присадки:** Сорты топлив и присадок одобренных для применения на самолете, а также ограничения по температуре топлива указаны в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный ТССА) с Дополнением АР МАК RS-41.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

9. Количество топлива:

Используемое топливо	Емкость баков		Вес*	
	литров	галлов США	килограмм	фунтов
Каждый из 2-х главных баков	4217	1114	3410	7517
Центральный бак	2688	710	2175	4795
Всего	11117	2937	8994	19828

*Примечание: Принимается, что плотность топлива равна 0.8028 кг/л или 6.75 фунтов/галлон США.

10. Ограничения скорости полета:

Максимальная скорость (приборная)	Узлы
Максимальная эксплуатационная скорость V_{MO} от уровня моря до 2439 метров (8000 футов)*	330
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 1°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 8°)	230
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 20°)	220
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 30°)	185
V_{FE} (с закрылками, выпущенными на 45°)	170
V_{LO} (при выпуске шасси)	220
V_{LO} (при уборке шасси)	200
V_{LE} (с выпущенным шасси)	220

* V_{MO}/M_{MO} по высоте от 2439 метров (8000 футов) и выше указаны в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41.
Примечание: для определения скорости маневрирования V_A в зависимости от барометрической высоты и веса самолета - смотри Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41.

11. Диапазон центровок:

Указан в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41.

12. Максимальный вес багажа и груза:

Указан в Weight and Balance Manual CSP D-041.

13. Ограничения веса самолета:

Максимальный взлетный вес для базовой конфигурации самолета составляет 40823 килограмм (90000 фунтов).
Ограничения максимального взлетного веса при внедрении соответствующих модификаций типовой конструкции, а также значения ограничений других характерных весов самолета указаны в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41 в зависимости от конкретной конфигурации самолета.

14. Минимальный состав летного экипажа:

Командир и второй пилот.

15. Максимальное количество пассажиров:

104

16. Максимальная эксплуатационная высота:

12500 метро	41000 футов
-------------	-------------

17. Ограничения летной годности:

Указаны в Maintenance Requirements Manual CSP B-053 Part 2 самолета CRJ700/900/1000, действующее Издание.

Примечание: Руководство CSP B-053, Издание 12 действительно для самолетов CRJ1000 до достижения наработки 24000 полетных циклов.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

18. Эксплуатационные ограничения:

По температуре наружного воздуха:

В соответствии с указанными значениями в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41.

По максимальной высоте расположения аэродрома:

Для взлета и посадки:

- 2439 метров (8000 футов) без внедрения модификации 670T82357;
- 2926 метров (9600 футов) с внедренной модификацией 670T82357;
- 3048 метров (10000 футов) с внедренной модификацией 670T82391.

Другие эксплуатационные ограничения:

1. Самолеты CL-600-2E25 одобрены для захода на посадку по метеоминимуму CAT II.
2. Полеты над водным пространством допускаются при продолжительности полета менее 30 минут от берега на крейсерской скорости.
3. Полеты в полярных регионах вне зон действия МВ радиостанций разрешаются только при благоприятном прогнозе распространения радиоволн в ДКМВ диапазоне.
4. Полеты не разрешаются в воздушном пространстве, в котором вторичный радиолокационный контроль УВД обеспечивается только в режиме «УВД».
5. Осуществление захода на посадку по двум приводным радиостанциям допускается только при условии оборудования самолета двумя автоматическими радиокompасами (АРК) или одним АРК с двумя частотными селекторами.
6. Лица, входящие в состав летного и кабинного экипажей эксплуатанта, должны пройти курс подготовки и тренировки в одобренных Transport Canada Центрах обучения и получить соответствующие Свидетельства.

Другие ограничения указаны в Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41.

19. Шум на местности:

Самолеты CL-600-2E25 сертифицированы на соответствие требованиям:

1. Ступени 4 Авиационных правил, Часть 36 (АП-36).
2. Стандарта Главы 4 Приложения 16 ИКАО «Охрана окружающей среды» Том 1 «Авиационный шум».

Уровни шума на местности указаны в Supplement 1 Airplane Flight Manual CSP D-012 самолета CL-600-2E25 (одобренный TCCA) с Дополнением AP MAK RS-41.

20. Требуемое оборудование:

На самолете должно быть установлено следующее оборудование:

1. Озоновый конвертер (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).
2. Один стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ», приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа и один переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе «КОСПАС-САРСАТ» (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).
3. Для осуществления полетов, в процессе которых непрерывная радиосвязь посредством штатных МВ радиостанций не обеспечивается, самолет должен быть оборудован:
 - одной связной радиостанцией ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, не превышающих 1 часа полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);
 - двумя связными радиостанциями ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, превышающих 1 час полета (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).
4. Все надписи и трафареты внутри самолета, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию, за исключением табло «Exit», должны быть выполнены на двух языках: английском и русском.
5. На самолете должна находиться одна аварийно-спасательная радиостанция, работающая на частоте 121,5 МГц и расположенная в месте, обеспечивающем легкодоступность и легкоосъемность в случае аварийной посадки или приводнения (модификация КВА-698-406 Kit).

Примечание: Установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте 121,5 МГц.



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

6. В типовую конструкцию самолета должны входить:
- аварийный бортовой регистратор параметрической информации (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier);
 - аварийный бортовой регистратор звуковой информации (бортовой диктофон) с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени (в соответствии со списком опций/модификаций компании Bombardier).

Примечание: Система сигнализации обледенения является частью базовой типовой конструкции.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

Раздел V. Дополнительная информация

Базовая сертификация самолёта CL-600 RJ в Российской Федерации проведена Авиарегистром МАК. Сертификат типа AP МАК от 01.05.1997 № 125-CL-600 RJ. Сертификат типа был выдан компании: Bombardier Inc., Канада.

1. Перечень Дополнительных сертификатов типа (STC) одобренных Авиарегистром МАК

№	Название STC	Держатель STC	Номер STC	Кем выдан	Модель самолета
1.	Safe Auto Throttle System	Aero Consulting Services Ltd, Canada	SA 03-43	Transport Canada	CH 850
2.	Tow Bar Stowage	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-21	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
3.	Equipment Bay Forward Catwalk	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-22	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
4.	Main Wheel Stowage	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-6	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
5.	Installation of Fin Mounted Radome/Antenna System (Structural Provisions Only)	SIDDHIS Aeronautical Design Corporation, Canada	SA 07-71	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
6.	Iridium Antenna Installation	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-9	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
7.	Equipment Bay Door Steps	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-3	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
8.	Ladder Stowage	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-4	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
9.	Installation of a two tank Auxiliary Fuel System	PATS Aircraft, LLC, USA	SA 06-9 ST00365NY	Transport Canada FAA	CH 850
10.	Tow Bar Head Stowage	Elisen Technologies Inc, Canada	SA 07-5	Transport Canada	CL-600-2B19 Series 100/200 и CH 850
11.	Passenger Interior	Lufthansa Technic, Germany	AS 01619	EASA	CH 850
12.	Установка VIP- интерьера	ЗАО "АФРУС", Россия	ДСТ-CL600-2B19/25-001	AP МАК	CH 850
13.	Установка VIP- интерьера	ЗАО "АФРУС", Россия	ДСТ-CL600-2B19/25-002	AP МАК	CH 850
14.	Установка VIP- интерьера	ЗАО "АФРУС", Россия	ДСТ-СБ600-2B19/25-003	AP МАК	CH 850
15.	Installation Complete Custom Aircraft Interior	Flying Colours Corp.	C-LSA10- 019D	Transport Canada	CH 850
16.	Installation, Equipment Bay Access Door Steps	Flying Colours Corp.	SA10-65	Transport Canada	CH 850
17.	Installation, Equipment Bay Catwalk	Flying Colours Corp.	SA10-66	Transport Canada	CH 850
18.	Equipment Bay Ladder Stowage Provisions	Flying Colours Corp.	SA10-67	Transport Canada	CH 850
19.	Installation, DR27921T Main and DR15112T Nose Gear Tyres	Dunlop Aircraft Tyres Ltd, United Kingdom	10038094	EASA	CL-600-2B19 Series 100/200



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-010154A	01	07 апреля 2022

2. Перечень главных изменений

Описание изменения типовой конструкции	Применимость	Номер и дата издания Дополнения к СТ/Одобрения главного изменения
<i>Зарезервировано</i>	<i>Зарезервировано</i>	<i>Зарезервировано</i>

3. Перечень изменений Сертификата типа и Карты данных сертификата типа

Изд. СТ	Изд. КДСТ	Дата	Описание
00	01-13	-	Издание Сертификата типа AP МАК, а также соответствующих изданий Карты данных Сертификата типа
01	01	07.04.2022	Перевыпуск Сертификата типа (СТ) и Карты данных Сертификата типа (КДСТ) AP МАК Росавиацией в связи со сменой держателя Сертификата типа (Циркуляр ТССА от 09.06.2020 № RDIMS #16576448-v3).

* * *

Заместитель руководителя



О.Г. Сторчевой