

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР

КАРТА ДАННЫХ

Сертификата типа № СТ148-B737-700

Издание 08

20 сентября 2017г.

Самолет:

Boeing 737-700

Держатель Сертификата типа:

The Boeing Company
1901 Oakesdale Ave SW
Renton, WA 98057-2623

Настоящая Карта данных является неотъемлемой частью Сертификата типа № СТ148-B737-700, определяет типовую конструкцию и содержит условия и ограничения, при соблюдении которых образец авиационной техники, на который выдан указанный Сертификат типа, удовлетворяет требованиям Сертификационного Базиса, указанного в п. 20 настоящей Карты данных.

Перечень действующих страниц:

Страница №	1	2	3	4	5	6
Издание №	08	08	08	08	08	08



Содержание

1.	Разработчик и изготовитель	3
2.	Краткое описание самолета	3
3.	Определение типовой конструкции	3
4.	Двигатели	3
4.1.	Ограничения по двигателям	3
5.	Вспомогательный двигатель	3
5.1.	Ограничения по вспомогательному двигателю	3
6.	Топливо	3
7.	Количество топлива	3
8.	Количество масла	3
9.	Минимальный состав летного экипажа	4
10.	Максимальное количество пассажиров	4
11.	Ограничения веса самолета	4
12.	Максимальный вес багажа и груза	4
13.	Диапазон центровок	4
14.	Максимальная эксплуатационная высота	4
15.	Ограничения скорости полета (приборная скорость)	4
16.	Ограничения лётной годности	4
17.	Требуемое оборудование	4
18.	Шум на местности	5
19.	Эксплуатационные ограничения	5
20.	Сертификационный базис	6
21.	STC (Supplemental Type Certificates), одобренные AP МАК	6



**1. Разработчик и
Изготовитель**

THE BOEING COMPANY
1901 Oakesdale Ave SW Renton, WA 98057-2623

**2. Краткое описание
самолета**

Пассажирский самолет транспортной категории.

**3. Определение
типовой
конструкции**

Сертификат типа AP МАК № СТ148-B737-700 распространяется на самолеты Boeing 737-700, типовая конструкция которых определяется:

1. Картой данных Сертификата типа № A16WE выданного FAA США;
2. Документом Boeing Top Drawing 001A0001-700 по состоянию на 19 декабря 1997г. и последующими его ревизиями;

3. Эксплуатационной документацией самолетов Boeing 737-700:

- Airplane Flight Manual D631A001 с Дополнением к Airplane Flight Manual S1AR, одобренными FAA;
- Model 737 Maintenance Review Board Report, одобренным FAA;
- Maintenance Planning Data Document (MPD) D626A001-CMR, Раздел 9, одобренным FAA;
- Weight and Balance Manual D043A570;
- Flight Crew Operations Manual D6-27370-TBC;
- Aircraft Maintenance Manual D633A101;
- Master Minimum Equipment List (MMEL) Boeing 737, разработанным FAA.

Примечание: Разработанный FAA Master Minimum Equipment List (MMEL) для самолетов Boeing 737 применим с учетом эксплуатационных требований государства эксплуатанта.

4. Дополнениями и изменениями, внесенными в типовую конструкцию в соответствии с п. 17 «Требуемое оборудование» настоящей Карты данных.

4. Двигатели

Два турбовентиляторных двигателя разработки компании CFMI:
CFM56-7B20, CFM56-7B22 или CFM56-7B24.

**4.1. Ограничения по
двигателям**

Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа двигателя №СТ144-АМД и в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001.

**5. Вспомогательный
двигатель**

Газотурбинный двигатель 131-9 или 131-9В разработки компании Honeywell.

**5.1. Ограничения по
вспомогательному
двигателю**

Характеристики и эксплуатационные ограничения вспомогательного двигателя приведены в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001.

6. Топливо

Топлива Jet-A, Jet A-1, соответствующие Спецификации ASTM D-1655, допущены к применению без ограничений.

Топливо РТ допущено к применению без ограничений.

Топливо ТС-1 допущено к применению в соответствии с указаниями Сервисного бюллетеня компании CFMI CFM56-7B S/B 73-0138, Revision 02 от 20 декабря 2010г.

Используемые присадки – в соответствии с Сервисным бюллетенем компании CFMI CFM56-7B S/B 73-0138, Revision 02 от 20 декабря 2010г.

**7. Количество
топлива**

Приведено в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001

8. Количество масла

Приведено в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001.



9. Минимальный состав летного экипажа

2 пилота (командир и второй пилот).

10. Максимальное количество пассажиров

149

11. Ограничения веса самолета

	кг	фунты
Максимальный рулежный вес (MTW)	69626	153500
Максимальный взлетный вес (MTOW)	69399	153000
Максимальный посадочный вес (MLW)	58059	128000
Максимальный вес без топлива (MZFW)	54657	120500

12. Максимальный вес багажа и груза

Приведен в Руководстве по загрузке и центровке (Weight and Balance Manual), документ Boeing D043A570.

13. Диапазон центровок

Приведен в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001.

14. Максимальная эксплуатационная высота

12497 м (41000 футов).

15. Ограничения скорости полета (приборная скорость)

	Узлы	Число М
V_{MO}/M_{MO} (максимальная эксплуатационная)	340	0,82

Прочие ограничения воздушной скорости указаны в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001.

16. Ограничения летной годности

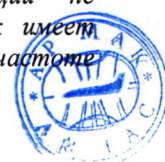
Сертификационные требования по техобслуживанию и ограничения ресурса указаны в документе компании Boeing Maintenance Planning Data Document (MPD) D626A001-CMR, Раздел 9 "Airworthiness Limitations (AWLs) and Certification Maintenance Requirements (CMRs)".

*Примечание: Maintenance Planning Data Document (MPD) D626A001-CMR, Раздел 9 применим при условии отслеживания компанией Boeing реальной эксплуатации самолетов в государствах – участниках Минского соглашения.***17. Требуемое оборудование**

1. На самолете должно быть установлено следующее оборудование:

- аварийный бортовой регистратор параметрической информации;
- аварийный бортовой регистратор звуковой информации (бортовой диктофон) с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени;
- EGPWS с функцией сигнализации допустимого эксплуатационного угла крена;
- TCAS-II;
- один стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) MB/ДМВ диапазона, работающий в системе "КОСПАС-САРСАТ", приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа, и один переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) MB/ДМВ диапазона, работающий в системе "КОСПАС-САРСАТ";

2. 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 (если применяется радиостанция Р-855А1 российского производства, она размещается в соответствии с чертежом Boeing №232W4111 "Stowage Instl – Emergency Radio").

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

3. На самолете в системе Altitude Alerting System должна быть реализована функция предупреждения об отклонении от заданного эшелона с внутренним порогом 60 м (200 фт).
4. Все надписи и трафареты внутри самолета, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию, за исключением табло "Exit", должны быть на двух языках: на английском и на языке государства эксплуатанта.
5. Самолеты **не должны** комплектоваться связными радиостанциями УКВ диапазона VHF-700 разработки компании Collins, чертежные номера 622-5219-XXX.

18. Шум на местности

Самолет одобрен на соответствие требованиям:

- Ступени 3 Авиационных Правил, Часть 36 (АП-36) "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" и Стандарта Главы 3 Приложения 16 ИКАО "Охрана окружающей среды", Том 1, "Авиационный шум";
- Ступени 4 Авиационных Правил, Часть 36 (АП-36) "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" и Стандарта Главы 4 Приложения 16 ИКАО "Охрана окружающей среды", Том 1, "Авиационный шум" в аэродинамической компоновке с Winglets и без них при условии внедрения доработок в соответствии с Опциями, указанными в таблице:

Модель двигателя	Опция без Winglets	Опция с Winglets
CFM56-7B20	97204	97204W
CFM56-7B22	97224	97224W
CFM56-7B24	9744	9744W

Установленные при сертификации уровни шума на местности приведены в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001.

19. Эксплуатационные ограничения

Приведены в одобренном FAA Летном руководстве (Airplane Flight Manual), документ Boeing D631A001 с Дополнением к Airplane Flight Manual S1AR, в частности:

1. Эксплуатация самолета разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 50°C и не выше 50°C.

Примечание: При температуре наружного воздуха у земли ниже минус 42°C время пребывания на земле между посадкой и взлетом ограничено 3 часами при обязательном выполнении процедур обслуживаемой стоянки, указанных в Aircraft Maintenance Manual.

2. Самолет сертифицирован для выполнения полетов в условиях сокращенного минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 футов) между эшелонами 290 и 410 (RVSM).

3. Самолет одобрен для выполнения автоматических заходов на посадку по CAT IIIa с высотой принятия решения 15 м (50 футов).

4. Надежность и характеристики типовой конструкции самолета Boeing 737-700 были признаны пригодными для полетов увеличенной дальности для двухдвигательных самолетов (ETOPS) продолжительностью до 180 минут, при эксплуатации и обслуживании в соответствии с документом компании Boeing D044A007 "737-600/-700/-700C/-800/-900/-900ER ETOPS CONFIGURATION, MAINTENANCE AND PROCEDURES".

Однако данное одобрение не отменяет необходимости эксплуатационного одобрения возможности осуществления полетов по ETOPS применительно к конкретному эксплуатанту.

5. Для полетов над обширными водными пространствами самолет должен быть оснащен спасательными плотами. Количество плотов, их вместимость и месторасположение должны удовлетворять требованиям п.п. 25.1411(a)(b)(d) и 25.1415(a)(b)(c)(d) АП-25.

6. Для осуществления навигации и захода на посадку с использованием АРК самолет должен быть оборудован не менее, чем двумя автоматическими радиокompасами, либо одним АРК с двумя частотными селекторами.

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



20. Сертификационный базис

Авиационные Правила, Часть 25 (АП-25) “Нормы летной годности самолетов транспортной категории”, Поправки 1 - 3.
Авиационные Правила, Часть 36 (АП-36) “Сертификация воздушных судов по шуму на местности”.
Стандарты Приложения 16 ИКАО “Охрана окружающей среды”, Том 1, “Авиационный шум”.

21. STC (Supplemental Type Certificates), одобренные АР МАК

№ п/п	Название STC	Держатель STC	Номер STC	Кем выдан
1	Winglet or Partial Wing Retrofit Installation	Aviation Partners Boeing, 2811 South 102 nd Street, Suite 200, Seattle, WA 98168	ST00830SE	FAA
2	Installation of a CMC Electronics Class 3 Electronic Flight Bag (EFB) System ¹⁾	Electronic Cable Specialist Inc. 5300 W, Franklin Drive, Franklin, WI 53132	ST03007CH	FAA

Примечания:

- 1) Содержание электронных Руководств и другая информация, загружаемая в Electronic Flight Bag эксплуатантом или по требованию эксплуатанта, подлежит одобрению в порядке, установленном авиационными властями государства эксплуатанта.

Начальник отдела самолетов
Авиарегистра МАК

