

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР**

КАРТА ДАННЫХ

СЕРТИФИКАТА ТИПА № СТ322-RRJ-95

**Издание 69
26 августа 2021 года**

Самолет RRJ-95

Модель RRJ-95B
Модель RRJ-95LR-100
Модель RRJ-95B-100

Держатель Сертификата типа:
Публичное акционерное общество
«Научно-производственная корпорация «Иркут»
Российская Федерация, 125315, г. Москва,
Ленинградский проспект, д. 68

Настоящая Карта данных является неотъемлемой частью Сертификата типа №СТ322-RRJ-95, определяет типовую конструкцию и предписывает условия и ограничения, при соблюдении которых образец авиационной техники, получивший указанный Сертификат типа, удовлетворяет требованиям летной годности Сертификационного базиса, указанного в Разделе I, п.п.4, 28.2 и в Разделе II, п.4 настоящей Карты данных.

Перечень действующих страниц:

стр	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17
изд	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69

стр	18	19	20	21
изд	69	69	69	69



СОДЕРЖАНИЕ**I. Модели RRJ-95B и RRJ-95B-100**

1. Разработчик - Держатель Сертификата типа.....	4
2. Категория	4
3. Дата подачи Заявки на Сертификат типа.....	4
4. Сертификационный базис	4
5. Шум на местности.....	4
6. Предприятие – Изготовитель	5
7. Маршевые двигатели, количество и тип.....	5
8. Вспомогательный двигатель (ВД)	6
9. Применяемые сорта топлива.....	6
10. Массовые характеристики самолета	6
11. Ограничения по приборной скорости и числу М	6
12. Диапазон центровок.....	7
13. Маневренные перегрузки, допустимые в эксплуатации	7
14. Максимальная эксплуатационная высота полета	7
15. Минимальный состав летного экипажа	7
16. Максимальное количество пассажиров	7
17. Класс аэродрома.....	7
18. Максимальная высота расположения аэродрома	7
19. Температура наружного воздуха у земли	7
20. Состояние ВПП	8
21. Минимум для посадки	8
22. Максимальные составляющие скорости ветра при взлете и посадке.....	8
23. Условия и маршруты полетов.....	8
24. Ресурсы, сроки службы самолета.....	9
25. Остальные эксплуатационные ограничения	9
26. Типовая конструкция.....	9
27. Эксплуатационная документация.....	9
28. Версия исполнения RRJ-95B-G и RRJ-95B-100-G – «Зеленый самолет».....	10

II. Модель RRJ-95LR-100

Краткое описание самолета	12
1. Разработчик - Держатель Сертификата типа.....	12
2. Категория	12
3. Дата подачи Заявки на Дополнение к Сертификату типа.....	12
4. Сертификационный базис	12
5. Шум на местности.....	12
6. Предприятие – Изготовитель	12
7. Маршевые двигатели, количество и тип.....	13
8. Вспомогательный двигатель (ВД)	13
9. Применяемые сорта топлива.....	13
10. Массовые характеристики самолета	13
11. Ограничения по приборной скорости и числу М	14
12. Диапазон центровок.....	14
13. Маневренные перегрузки, допустимые в эксплуатации	14
14. Максимальная эксплуатационная высота полета	15
15. Минимальный состав летного экипажа	15
16. Максимальное количество пассажиров	15
17. Класс аэродрома.....	15
18. Максимальная высота расположения аэродрома	15
19. Температура наружного воздуха у земли	15
20. Состояние ВПП	15



21. Минимум для посадки	15
22. Максимальные составляющие скорости ветра при взлете и посадке.....	15
23. Условия и маршруты полетов.....	16
24. Ресурсы, сроки службы самолета.....	17
25. Остальные эксплуатационные ограничения	17
26. Типовая конструкция.....	17
27. Эксплуатационная документация.....	17

III. Перечень одобренных Главных изменений	
 типовой конструкции самолета RRJ-95	18



I. Модели RRJ-95B и RRJ-95B-100

**1. Разработчик -
Держатель Сертификата типа:**

ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут»
Россия, 125315, г.Москва, Ленинградский
проспект, д.68,
филиал «Региональные самолеты»
Россия, 115280, Москва, ул. Ленинская Слобода,
д.26, стр. 5.
Первичный держатель Сертификата типа
№ СТ 322-RRJ-95 - Акционерное общество
«Гражданские самолеты Сухого».
Акционерное общество «Гражданские самолеты
Сухого» прекратило свою деятельность
17.02.2020 в результате присоединения к ПАО
«Корпорация «Иркут».

2. Категория:

Гражданский пассажирский самолет
транспортной категории.

**3. Дата подачи Заявки
на Сертификат типа:**

15 апреля 2004 года
(Заявка уточнена 24 апреля 2009 года).

4. Сертификационный базис:

Сертификационный базис российского
регионального самолета RRJ-95 №RRJ0000-LS-
204-021RU Revision G, утвержденный
Авиарегистром МАК 28 января 2011 года, с
Дополнениями к нему, на основе:
- Авиационных правил, Часть 25 «Нормы летной
годности самолетов транспортной категории» с
Поправками 1-5;
- Специальных технических условий;
- требований Авиационных правил, Часть 36
«Сертификация воздушных судов по шуму на
местности», Ступень 4 и Стандарта ИКАО,
Приложение 16 «Охрана окружающей среды»,
том 1 «Авиационный шум», Часть 2, Глава 4.

5. Шум на местности:

Самолет имеет Сертификат типа по шуму на
местности № СИ191-RRJ-95. Характеристики
шума на местности указаны в Карте данных
Сертификата типа по шуму на местности.



6. Предприятие - Изготовитель:

ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут», филиал «Региональные самолеты» (до 17.02.2020г. - АО «Гражданские самолеты Сухого»).

Действующий Сертификат одобрения производственной организации Авиарегистра МАК отсутствует(*).

7. Маршевые двигатели, количество и тип:

Для модели RRJ-95B:

Два турбовентиляторных двухконтурных двигателя разработки компании PowerJet S.A. (Франция) типа SaM146, модель SaM146-1S17 или модель SaM146-1S17C (для версии исполнения самолета RRJ-95B – «VIP 501»).

Двигатель имеет Сертификаты типа:

- EASA № E.034;

- Авиарегистра МАК № СТ315-АМД.

Для модели RRJ-95B-100:

Два турбовентиляторных двухконтурных двигателя разработки компании PowerJet S.A. (Франция) типа SaM146, модель SaM146-1S18.

Двигатель имеет Сертификаты типа:

- EASA № E.034;

- Авиарегистра МАК № СТ315-АМД.

**Установленные значения тяги
(H=0, V=0, MCA), daN:**

- максимальная взлетная (МТО)
- нормальная взлетная (НТО)

Для моделей RRJ-95B (RRJ-95B-100):

7684 (7900)

6982 (7332)

(поддерживаются в диапазоне до $t_{нв}=MCA+15^{\circ}C$)

- максимальная продолжительная

6637

(поддерживается в диапазоне до $t_{нв}=MCA+10^{\circ}C$)

Остальные ограничения и основные характеристики двигателя указаны в Карте данных Сертификата типа Авиарегистра МАК №СТ315-АМД и в одобренном Авиарегистром МАК Летном руководстве (ЛР) самолета.

(*) Примечание: По информации Разработчика Предприятием-Изготовителем по сертификату одобрения производственной организации Авиарегистра МАК № ОП 118-ПВС выпущены самолеты со следующими заводскими номерами:

- RRJ-95B: 95007, 95008, 95009, 95010, 95011, 95012, 95013, 95014, 95015, 95016, 95017, 95018, 95019, 95020, 95021, 95022, 95025, 95026, 95027, 95029, 95031, 95035, 95041, 95043, 95044, 95047, 95051, 95053, 95059, 95060, 95063, 95068, 95071, 95074, 95076, 95079, 95082, 95084, 95087, 95088, 95089, 95090, 95091, 95094, 95097, 95098, 95099, 95100, 95101, 95102, 95103, 95106, 95107, 95108, 95110.

- RRJ-95B-G (см. раздел 28): 95023, 95024, 95028, 95036, 95034, 95038, 95040, 95042, 95045, 95046, 95048, 95049, 95050, 95052, 95054, 95065, 95066, 95072, 95081, 95085, 95086, 95104, 95105, 95111, 95117, 95118, 95120.



8. **Вспомогательный двигатель (ВД):** Вспомогательный двигатель RE220(RJ) разработки компании Honeywell Inc. (США) имеет Сертификат типа AP МАК №СТ227-ВД. Ограничения и основные характеристики ВД указаны в Карте данных Сертификата типа Авиарегистра МАК №СТ227-ВД и в одобренном Авиарегистром МАК Летном руководстве (ЛР) самолета.

9. **Применяемые сорта топлив:**

ТС-1 и РТ (ГОСТ 10227),
Jet A-1 (ГОСТ Р 52050, ASTM D 1655 DEF
STAN 91-91, DCSEA 134),
Jet A (ASTM D 1655).

10. **Массовые характеристики самолета, кг:**

Максимальная рулежная масса	46 055
Максимальная взлетная масса	45 880
Максимальная посадочная масса	41 000
Минимальная полетная масса	27 400
Максимальная масса заправляемого топлива (при удельном весе топлива 0,78 кг/л):	
- без дополнительной топливной системы	12 327
- с дополнительной топливной системой	15 440
Максимальная коммерческая нагрузка	12 245

11. **Ограничения по приборной скорости и числу М:**

Максимальная эксплуатационная скорость полета (V_{MO}), узлы (kt)	308
Максимальное эксплуатационное число М (M_{MO})	0,81

Максимальная допустимая скорость полета с выпущенными предкрылками и закрылками V_{FE} , узлы (kt):

$\delta_{пр} / \delta_3 = 18^\circ / 3^\circ$	250
$\delta_{пр} / \delta_3 = 18^\circ / 9^\circ$	230
$\delta_{пр} / \delta_3 = 24^\circ / 16^\circ$	200
$\delta_{пр} / \delta_3 = 24^\circ / 25^\circ$	190
$\delta_{пр} / \delta_3 = 24^\circ / 36^\circ$	180

Максимальная скорость при полете с выпущенным шасси V_{LE} , узлы (kt) 255

Максимальная скорость полета при выпуске шасси V_{LO} , узлы (kt) 255



- Максимальная скорость полета при уборке шасси V_{LO} , узлы (kt) 215
12. **Диапазон центровок:** Указан в Летном руководстве (ЛР) самолета, одобренном Авиарегистром МАК
13. **Маневренные перегрузки, допустимые в эксплуатации:**
- а) с убранными закрылками и предкрылками:
- максимальная 2,5
- минимальная минус 1,0
- б) с выпущенными закрылками и предкрылками:
- максимальная 2,0
- минимальная 0
14. **Максимальная эксплуатационная высота полета, футы (метры):** 40 000 (12 200)
15. **Минимальный состав летного экипажа:** Два пилота:
- командир ВС,
- второй пилот.
16. **Максимальное количество пассажиров:** 103
17. **Класс аэродрома:** Самолет может эксплуатироваться на аэродромах с искусственным покрытием ВПП с шириной не менее 30 м.
Другие ограничения – в соответствии с Летным руководством (ЛР) самолета, одобренным Авиарегистром МАК.
18. **Максимальная высота расположения аэродрома, футы (метры):**
- Для модели RRJ-95B 8466 (2580)
- Для модели RRJ-95B-100 5000 (1524)
19. **Температура наружного воздуха у земли, °C:**
- максимальная +40
(для самолетов, не доработанных по СБ №RRJ-21-00143-БД);
- +45
- минимальная минус 54



20. Состояние ВПП:

- сухая;
- влажная;
- мокрая с отдельными участками стоячей воды толщиной не более 3 мм;
- покрытая слоем слякоти толщиной не более 13мм для самолета RRJ-95B;
- покрытая слоем слякоти толщиной не более 12мм для самолета RRJ-95B-100;
- покрытая слоем стоячей воды толщиной не более 15 мм (только для посадки);
- покрытая слоем мокрого снега толщиной не более 15 мм;
- покрытая слоем сухого снега толщиной не более 60 мм.

Примечание: при всех состояниях ВПП нормативный коэффициент сцепления должен быть не менее 0,3.

21. Минимум для посадки:

Самолет сертифицирован для выполнения посадки в условиях метеоминимума вплоть до категории IIIA ИКАО с Нвпр=15м.

22. Максимальные составляющие скорости ветра при взлете и посадке, м/с:

- встречная

25

- при заходе на посадку в метеоусловиях минимумов категории II, IIIA

15

- попутная

5

- боковая (под углом 90° к оси ВПП):

- при нормативном коэффициенте сцепления $\mu \geq 0,55$

18

- при нормативном коэффициенте сцепления μ от 0,55 до 0,3

Ограничения по боковой составляющей скорости ветра в соответствии с Летным руководством (ЛР) самолета, одобренным Авиарегистром МАК.

- при заходе на посадку по категории II без автоматической посадки;

8

- при заходе на посадку и автоматической посадке по категории IIIA

10

23. Условия и маршруты полетов:

Допускаются полеты:

- в условиях обледенения;
- над водным пространством при наличии спасательного оборудования;
- на аэродромы, расположенные в диапазоне от 72° северной широты до 60° южной



- широты;
- по трассам, оборудованным вторичными обзорными радиолокаторами (БОРЛ), работающими в режиме «RBS»;
 - с допустимыми разрывами в полях МВ связи:
 - 1) не более 1 часа полета при наличии на борту одной ДКМВ радиостанции;
 - 2) более 1 часа полета при наличии на борту двух ДКМВ радиостанций;
 - в условиях RNAV-5 (B-RNAV);
 - в системах зональной навигации RNAV1 и P-RNAV;
 - в условиях минимума вертикального эшелонирования 300м (1000ft) (RVSM).
 - для осуществления навигации и захода на посадку с использованием АРК самолет должен быть оборудован двумя автоматическими радиокompасами.
24. **Ресурсы, сроки службы самолета:** Ресурсы и сроки службы самолета указаны в одобренном Авиарегистром МАК Разделе 04 «Ограничения летной годности» Руководства по технической эксплуатации самолета RRJ-95, документ № M7.92.0AMM.004.IAC.RU.
25. **Остальные эксплуатационные ограничения:** Содержатся в одобренной Авиарегистром МАК эксплуатационной документации (Раздел I, п.п. 27 и 28.8).
26. **Типовая конструкция:** Определена:
 - в документе «Типовая конструкция самолета RRJ-95B. Перечень перечней документации № T7.TD.0000.000.000.13/J».
27. **Эксплуатационная документация:** Эксплуатация самолета должна осуществляться в соответствии с одобренными Авиарегистром МАК:
 - Летным руководством (ЛР) самолета RRJ-95 № M7.92.0AFM.000.000.RU, Ревизия D;
 - Руководством по загрузке и центровке самолета RRJ-95B № M7.92.0WBM.000.000.RU, Ревизия B;
 - Руководством по технической эксплуатации самолета RRJ-95 № M7.92.0AMM.000.000.RU, Издание 02 и последующими изменениями;
 - Исходными требованиями к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95 № M7.92.MRBR.000.000, Издание 7 с дополнениями;



- Главным перечнем минимального состава оборудования (ГПМО) самолета RRJ-95 № M7.92.MMEL.000.000.RU, Выпуск 10.

28. Версии исполнения RRJ-95B-G и RRJ-95B-100-G – «Зеленый самолет»

28.1. Краткое описание самолета:

Самолет без установки интерьера и оборудования пассажирского салона, с балластным грузом, размещенным на местах установки пассажирских кресел в виде стальных плит, обеспечивающим диапазон положения центра тяжести самолета в соответствии с эксплуатационной документацией.

28.2. Сертификационный базис:

Сертификационный базис российского регионального самолета RRJ-95 №RRJ0000-LS-204-021RU Revision G, утвержденный Авиарегистром МАК 28 января 2011 года, с Дополнениями к нему, на основе:

- Авиационных правил, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» с Поправками 1-5;
- Специальных технических условий;
- требований Авиационных правил, Часть 36 «Сертификация воздушных судов по шуму на местности», Ступень 4 и Стандарта ИКАО, Приложение 16 «Охрана окружающей среды», том 1 «Авиационный шум», Часть 2, Глава 4.

28.3. Максимальная коммерческая нагрузка:

Перевозка грузов и пассажиров запрещена.

28.4. Минимальный остаток топлива, кг:

3100

28.5. Общий вес балластного груза, размещенного на местах пассажирских кресел в виде стальных плит, кг:

1514

28.6. Максимальное количество пассажиров:

0



28.7. Типовая конструкция

Определена:

- в документе «Типовая конструкция самолета RRJ-95B. Перечень перечней документации № Т7.TD.0000.000.000.13/J» с введенным Перечнем перечней конструкторской документации Т7.AR.0000.000.000.13.

28.8. Эксплуатационная документация:

Эксплуатация самолета должна осуществляться в соответствии с одобренными Авиарегистром МАК:

- Летным Руководством (ЛР) самолета RRJ-95 №М7.92.0AFM.000.000.RU, Ревизия D;

- Руководством по загрузке и центровке самолета RRJ-95B №М7.92.0WBM.000.000.RU, Ревизия В;

- Руководством по технической эксплуатации самолета RRJ-95 № М7.92.0AMM.000.000.RU, Издание 02 с Дополнением М7.92.0AMM.000.000.RU1844-12 ;

- Исходными требованиями к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95 № М7.92.MRBR.000.000, Издание 7 с дополнениями.

Действие Главного перечня минимального состава оборудования (ГПМО) не распространяется на самолеты версий исполнения RRJ-95B-G и RRJ-95B-100-G – «Зеленый самолет».

**28.9. Пункты Раздела I настоящей
Карты данных Сертификата типа
№СТ322-RRJ-95,**

**распространяемые на версии
исполнения RRJ-95B-G и RRJ-95B-
100-G – «Зеленый самолет» без
изменений:**

1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19,
20, 21, 22, 23, 24, 25.



II. Модель RRJ-95LR-100

Краткое описание самолета

RRJ-95LR-100 - модификация модели RRJ-95B, отличающаяся от нее установкой модифицированных двигателей SaM146-1S18 и увеличенным на 3570 кг взлетным весом.

1. Разработчик - Держатель Сертификата типа:

ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут»
Россия, 125315, г.Москва, Ленинградский проспект, д.68,
филиал «Региональные самолеты»
Россия, 115280, Москва, ул. Ленинская Слобода, д.26, стр. 5.
Первичный держатель Сертификата типа № СТ 322-RRJ-95 - Акционерное общество «Гражданские самолеты Сухого».
Акционерное общество «Гражданские самолеты Сухого» прекратило свою деятельность 17.02.2020 в результате присоединения к ПАО «Корпорация «Иркут».

2. Категория:

Гражданский пассажирский самолет транспортной категории.

3. Дата подачи Заявки на Дополнение к Сертификату типа:

24 мая 2012 года.

4. Сертификационный базис:

Сертификационный базис российского регионального самолета RRJ-95 №RRJ0000-LS-204-021RU Revision G, утвержденный Авиарегистром МАК 28 января 2011 года, с Дополнениями к нему, на основе:

- Авиационных правил, Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории» с Поправками 1-5;
- Специальных технических условий;
- требований Авиационных правил, Часть 36 «Сертификация воздушных судов по шуму на местности», Ступень 4 и Стандарта ИКАО, Приложение 16 «Охрана окружающей среды», том 1 «Авиационный шум», Часть 2, Глава 4.

5. Шум на местности:

Самолет имеет Сертификат типа по шуму на местности № СИИ191-RRJ-95. Характеристики шума на местности указаны в Карте данных Сертификата типа по шуму на местности.



6. Предприятие - Изготовитель:

ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут», филиал «Региональные самолеты» (до 17.02.2020г. - АО «Гражданские самолеты Сухого»).

Действующий Сертификат одобрения производственной организации Авиарегистра МАК отсутствует(*).

7.

**Маршевые двигатели,
количество и тип:**

Два турбовентиляторных двухконтурных двигателя разработки компании PowerJet S.A. (Франция) типа SaM146, модель SaM146-1S18 или SaM146-1S18C.

Двигатель имеет Сертификаты типа:

- EASA № E.034;

- Авиарегистра МАК № СТ315-АМД.

**Установленные значения тяги
(H=0, V=0, MCA), daN:**

- максимальная взлетная (МТО)

7900

- нормальная взлетная (НТО)

7332

(поддерживаются в диапазоне до $t_{нв}=MCA+15^{\circ}C$)

- максимальная продолжительная

6637

(поддерживается в диапазоне до $t_{нв}=MCA+10^{\circ}C$)

Остальные ограничения и основные характеристики двигателя указаны в Карте данных Сертификата типа Авиарегистра МАК №СТ315-АМД и в одобренном Авиарегистром МАК Летном руководстве (ЛР) самолета.

8. Вспомогательный двигатель (ВД):

Вспомогательный двигатель RE220(RJ) разработки компании Honeywell Inc. (США) имеет Сертификат типа AP МАК № СТ227-ВД, Издание 2.

Ограничения и основные характеристики ВД указаны в Карте данных Сертификата типа AP МАК №СТ227-ВД и в одобренном Авиарегистром МАК Летном руководстве (ЛР) самолета.

9. Применяемые сорта топлив:

ТС-1 и РТ (ГОСТ 10227),
Jet A-1 (ГОСТ Р 52050, ASTM D 1655 DEF
STAN 91-91, DCSEA 134),
Jet A (ASTM D 1655).

(*)По информации Разработчика Предприятием-Изготовителем по сертификату одобрения производственной организации Авиарегистра МАК № ОП 118-ПВС выпущены самолеты со следующими заводскими номерами: RRJ-95LR-100: 95033; 95055; 95056; 95057; 95058, 95061, 95062, 95064, 95067, 95069, 95070, 95073, 95077, 95078, 95080, 95083 95092, 95093, 95095, 95096, 95114, 95115, 95116.



10. Массовые характеристики
самолета, кг:

Максимальная рулежная масса	49 650
Максимальная взлетная масса	49 450
Максимальная посадочная масса	41 000
Минимальная полетная масса	27 400

Максимальная масса заправляемого
топлива при удельном весе топлива
0,78 кг/л:

- без дополнительной топливной системы	12 327
- с дополнительной топливной системой	15 440

Максимальная коммерческая нагрузка	12 245
------------------------------------	--------

11. Ограничения по приборной
скорости и числу М:

Максимальная эксплуатационная скорость полета (V_{MO}), узлы (kt)	308
--	-----

Максимальное эксплуатационное число М (M_{MO})	0,81
---	------

Максимальная допустимая скорость
полета с выпущенными предкрылками
и закрылками V_{FE} , узлы (kt):

$\delta_{пр} / \delta_z = 18^\circ / 3^\circ$	250
$\delta_{пр} / \delta_z = 18^\circ / 9^\circ$	210
$\delta_{пр} / \delta_z = 24^\circ / 16^\circ$	200
$\delta_{пр} / \delta_z = 24^\circ / 25^\circ$	190
$\delta_{пр} / \delta_z = 24^\circ / 36^\circ$	180

Максимальная скорость при полете с выпущенным шасси V_{LE} , узлы (kt)	255
---	-----

Максимальная скорость полета при выпуске шасси V_{LO} , узлы (kt)	255
--	-----

Максимальная скорость полета при уборке шасси V_{LO} , узлы (kt)	215
---	-----

12. Диапазон центровок:

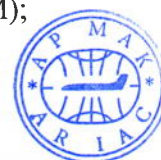
Указан в Летном руководстве (ЛР) самолета,
одобренном Авиарегистром МАК



13. **Маневренные перегрузки, допустимые в эксплуатации:**
а) с убранными закрылками и предкрылками:
-максимальная 2,5
-минимальная минус 1,0
б) с выпущенными закрылками и предкрылками:
-максимальная 2,0
-минимальная 0
14. **Максимальная эксплуатационная высота полета, футы (метры):** 40 000 (12 200)
15. **Минимальный состав летного экипажа:** Два пилота:
- командир ВС,
- второй пилот.
16. **Максимальное количество пассажиров:** 103
17. **Класс аэродрома:** Самолет может эксплуатироваться на аэродромах с искусственным покрытием ВПП с шириной не менее 42 м.
Другие ограничения – в соответствии с Летным руководством (ЛР) самолета, одобренным Авиарегистром МАК.
18. **Максимальная высота расположения аэродрома, футы (метры):** 5 000 (1524)
19. **Температура наружного воздуха у земли, °С:**
- максимальная +45
- минимальная минус 54
20. **Состояние ВПП:**
- сухая;
- влажная;
- мокрая с отдельными участками стоячей воды толщиной не более 3 мм;
- покрытая слоем слякоти толщиной не более 12мм;
- покрытая слоем стоячей воды толщиной не более 15 мм (только для посадки);
- покрытая слоем мокрого снега толщиной не более 15 мм;
- покрытая слоем сухого снега толщиной не более 60 мм.
Примечание: при всех состояниях ВПП нормативный коэффициент сцепления должен быть не менее 0,3.



21. **Минимум для посадки:** Самолет сертифицирован для выполнения посадки в условиях метеоминимума вплоть до категории IIIA ИКАО с Нвпр=15м.
22. **Максимальные составляющие скорости ветра при взлете и посадке, м/с:**
- **встречная** 25
 - при заходе на посадку в метеоусловиях минимумов категории II, IIIA 15
 - **попутная** 5
 - **боковая** (под углом 90° к оси ВПП):
 - при нормативном коэффициенте сцепления $\mu \geq 0,55$:
 - при взлете 15
 - при заходе на посадку 18
 - при нормативном коэффициенте сцепления μ от 0,55 до 0,3 Ограничения по боковой составляющей скорости ветра в соответствии с Летным руководством (ЛР) самолета, одобренным Авиарегистром МАК.
 - при заходе на посадку по категории II без автоматической посадки 8
 - при заходе на посадку и автоматической посадке по категории IIIA 10
23. **Условия и маршруты полетов:** Допускаются полеты:
- в условиях обледенения;
 - над водным пространством при наличии спасательного оборудования;
 - на аэродромы, расположенные в диапазоне от 72° северной широты до 60° южной широты;
 - по трассам, оборудованным вторичными обзорными радиолокаторами (БОРЛ), работающими в режиме «RBS»;
 - с допустимыми разрывами в полях МВ связи:
 - не более 1 часа полета при наличии на борту одной ДКМВ радиостанции;
 - более 1 часа полета при наличии на борту двух ДКМВ радиостанций;
 - в условиях RNAV-5 (B-RNAV);
 - в системах зональной навигации RNAV1 и PRNAV;
 - в условиях минимума вертикального эшелонирования 300м (1000ft) (RVSM);



- для осуществления навигации и захода на посадку с использованием АРК самолет должен быть оборудован двумя автоматическими радиокompасами.
24. **Ресурсы, сроки службы самолета:** Ресурсы и сроки службы самолета указаны в одобренном Авиарегистром МАК Разделе 04 «Ограничения летной годности» Руководства по технической эксплуатации самолета RRJ-95, документ № M7.92.0AMM.004.IAC.RU.
25. **Остальные эксплуатационные ограничения :** Содержатся в одобренной Авиарегистром МАК эксплуатационной документации (Раздел II, п.27).
26. **Типовая конструкция:** Определена:
 - в документе «Типовая конструкция самолета RRJ-95B Перечень перечней документации № T7.TD.0000.000.000.13/J» с включенным в него Перечнем перечней конструкторской документации №T7.TD.0000.000.140.13;
27. **Эксплуатационная документация:** Эксплуатация самолета должна осуществляться в соответствии с одобренными Авиарегистром МАК:
 - Летным руководством (ЛР) самолета RRJ-95 № M7.92.0AFM.000.000.RU, Ревизия D;
 - Руководством по загрузке и центровке самолета RRJ-95B № M7.92.0WBM.000.000.RU, Ревизия В с Изменением 5 (для самолета RRJ-95LR-100) и последующими изменениями;
 - Руководством по технической эксплуатации самолета RRJ-95 № M7.92.0AMM.000.000.RU, Издание 02;
 - Исходными требованиями к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95 № M7.92.MRBR.000.000, Издание 7 с дополнениями;
 - Главным перечнем минимального состава оборудования (ГПМО) самолета RRJ-95 №M7.92.MMEL.000.000.RU, Выпуск 10.



III. Перечень одобренных Главных изменений типовой конструкции самолета RRJ-95:

Описание изменения типовой конструкции	Применимость	Номер и дата издания Дополнения к СТ/Одобрения Главного изменения
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95B Главного перечня минимального состава оборудования (MMEL).	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д01 (21.04.2011г.)
Реализация функции системы TAWS в части адаптивных зон срабатывания сигнализации режима CPA и реализации режима AVOID TERRAIN.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д02 (30.05.2011г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95B Главного перечня минимального состава оборудования (выпуск 2).	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д03 (01.02.2012г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95B Исходных требований к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95B, Издание 2.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д04 (05.03.2012г.)
Расширение условий эксплуатации самолета RRJ-95B при высоких температурах наружного воздуха.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д05 (02.05.2012г.)
Самолет RRJ-95B без установки интерьера и оборудования пассажирского салона (версия исполнения RRJ-95B-G – “Зеленый самолет”).	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д06 (20.09.2012г.)
Расширение условий эксплуатации по выполнению полетов в условиях северных широт.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д07 (02.11.2012г.)
Расширение условий эксплуатации самолета RRJ-95B при низких температурах наружного воздуха.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д08 (02.11.2012г.)
Расширение эксплуатационных ограничений самолета RRJ-95B по состоянию РД и ВПП.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д09 (29.12.2012г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95B Главного Перечня Минимального Состава Оборудования, Выпуск 3.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д10 (14.01.2013г.)
Установка метеолокатора с функцией обнаружения сдвига ветра.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д11 (24.04.2013г.)
Внедрение версий ПО системы авионики V520/V521.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д12 (24.04.2013г.)
Установление самолету назначенного ресурса 6000 полетов, 9000 летных часов и начального срока службы 10 лет.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д13 (29.04.2013г.)
Расширение условий эксплуатации самолета RRJ-95B по высоте расположения аэродрома базирования.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д14 (06.06.2013г.)
Замена материала уплотнителей в обозначенном 2D объеме мотогондолы.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д15 (06.06.2013г.)
Самолет с увеличенным взлетным весом RRJ-95LR-100.	RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/Д16 (20.08.2013г.)



Расширение условий эксплуатации в части ограничений по величине бокового ветра более 15м/с при базировании на сухой ВПП.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д17 (27.12.2013г.)
Увеличение пассажироместимости самолетов RRJ-95B и RRJ-95LR-100 до 103 мест.	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/Д18 (27.12.2013г.)
Улучшение характеристик системы управления самолетом RRJ-95B (версия ПО 5.02).	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д19 (27.12.2013г.)
Внедрение версии ПО систем авионики V530 на модели RRJ-95B.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д20 (27.12.2013г.)
Выпуск ИТПТО, Издание 4.	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/Д21 (03.02.2014г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного перечня минимального состава оборудования, Выпуск 4.	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/Д22 (19.03.2014г.)
Расширение условий эксплуатации по выполнению полетов в системах зональной навигации RNAV1 и P-RNAV.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д23 (19.03.2014г.)
Расширение условий эксплуатации в части ограничения по величине бокового ветра на ВПП с низким коэффициентом сцепления.	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/Д24 (20.05.2014г.)
Расширение условий эксплуатации в части обеспечения эксплуатации с узкой ВПП (ширина 30м).	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д25 (10.06.2014г.)
Выполнение автоматического захода на посадку по категории IIIA.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д26 (19.06.2014г.)
Улучшение характеристик начального набора высоты после отрыва за счет модификации створок основной опоры шасси.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д27 (25.07.2014г.)
Введение в состав самолета RRJ-95 (модели RRJ-95B, RRJ-95LR-100) программного обеспечения FADEC маршевых двигателей силовой установки версии v.5.1 (для моделей двигателя SaM 146-1A17/1S18).	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-28 (30.07.2014г.)
Взлет при пониженном уровне тяги двигателей МСУ.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д29 (01.10.2014г.)
Выполнение автоматического захода самолета RRJ-95LR-100 на посадку по категории IIIA.	RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-30 (01.10.2014г.)
Обеспечение функции вертикальной навигации (VNAV)	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/Д31 (20.11.2014г.)
Внедрение компоновки пассажирской кабины повышенной комфортности - Т7.92.7500.501.000.01 (Вариант исполнения RRJ-95B – «VIP-501»).	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-32 (28.11.2014г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного перечня минимального состава оборудования, Выпуск 5.	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-33 (07.05.2015г.)
Выпуск ИТПТО, Издание 5.	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-34 (05.08.2015г.)
Увеличение пассажироместимости компоновки пассажирской кабины повышенной комфортности Т7.92.7500.501.000.01. до 18 человек	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-35 (25.09.2015г.)



Установление самолету RRJ-95B (заводской № 95022 и последующие) назначенного ресурса 10000 полетов, 15000 летных часов и назначенного срока службы 15 лет.	RRJ-95B	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-36 (30.11.2015г.)
Дополнение № М7.92.MRBR.000.000.RUS1722-15 к Исходным требованиям к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95 для компоновки пассажирской кабины повышенной комфортности Т7.92.7500.501.000.01	RRJ-95B RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-37 (09.12.2015г.)
Самолет RRJ-95B-100 с двигателями SaM146-1S18	RRJ-95B-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-38 (09.12.2015г.)
Внедрение компоновки пассажирской кабины Т7.92.7500.505.000.01	RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-39 (21.06.2016г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного Перечня Минимального Состава Оборудования Выпуск 6	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-40 (27.06.2016г.)
Внедрение в типовую конструкцию самолета RRJ-95 программного обеспечения FADEC v.5.2 двигателей МСУ	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-41 (21.10.2016г.)
Расширение условий эксплуатации в части границы предельно передних центровок на крейсерских режимах полета	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-42 (09.11.2016г.)
Модернизированная бортовая кабельная сеть	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-43 (09.11.2016г.)
Внедрение изменений программного обеспечения блоков электронной системы управления (версия ПО СДУ 6.0)	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-44 (03.03.2017г.)
Внедрение версии ПО авионики V601	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-45 (03.03.2017г.)
Внедрение конвертируемой компоновки пассажирской кабины Т7.92.7500.502.000.01	RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-46 (20.03.2017г.)
Внедрение конвертируемой компоновки пассажирской кабины Т7.92.7500.504.000.01	RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-47 (20.03.2017г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного Перечня Минимального Состава Оборудования Выпуск 7	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-48 (28.04.2017г.)
Снижение скорости захода на посадку V_{ref} в конфигурации FLAPS FULL (для самолетов с версией ПО авионики V601)	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-49 (11.07.2017г.)



Внедрение альтернативной конструкции системы EPAS пассажирских и сервисных дверей	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-50 (25.08.2017г.)
Самолет с дополнительной топливной системой	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-51 (25.08.2017г.)
Применение безводильной буксировки	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-52 (25.08.2017г.)
Установка блока управления тормозами колес P/N 556-5-2 с программным обеспечением версии 4.1	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-53 (14.11.2017г.)
Внедрение компоновки пассажирской кабины T7.92.7500.011.000.01	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-54 (11.12.2017г.)
Внедрение в типовую конструкцию самолета RRJ-95 программного обеспечения FADEC v.5.3 двигателей МСУ	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-55 (20.12.2017г.)
Введение в состав эксплуатационной документации Исходных требований к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95, Издание 6	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-56 (26.01.2018г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного Перечня Минимального Состава Оборудования Выпуск 8	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-57 (14.06.2018г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного Перечня Минимального Состава Оборудования Выпуск 9	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-58 (12.08.2019г.)
Введение в состав эксплуатационной документации Исходных требований к плановому техническому обслуживанию самолета RRJ-95, Издание 7	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-59 (24.08.2020г.)
Внедрение версии ПО систем авионики S.A.W.	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-60 (16.02.2021г.)
Введение в состав эксплуатационной документации самолета RRJ-95 Главного Перечня Минимального Состава Оборудования Выпуск 10	RRJ-95B RRJ-95B-100 RRJ-95LR-100	СТ 322-RRJ-95/ОГИ-61 (26.08.2021г.)

Начальник отдела самолетов
Авиареистра МАК

