



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ БРАЗИЛИИ  
АВИАЦИОННОЕ КОМАНДОВАНИЕ  
DEPARTAMENTO PESQUISAS E DESENVOLVIMENTO  
CENTRO TÉCNICO AEROESPACIAL  
**INSTITUTO DE FOMENTO E COORDENAÇÃO INDUSTRIAL**  
**CERTIFICADO HOMOLOGAÇÃO TIPO**  
(Сертификат типа)

**AERONAVE IMPORTADA (ИМПОРТИРОВАННЫЙ САМОЛЕТ)**

NÚMERO: **2005T15**  
(Номер)

Este Certificado, emitido com base na Lei 7565 "Código Brasileiro de Aeronáutica", de 19 de dezembro de 1986, é conferido a (Данный Сертификат, выданный на основании Закона 7565 "Código Brasileiro de Aeronáutica" от 19 декабря 1986 г. предоставляется

**АВИАЦИОННОЙ КОМПАНИИ БЕРИЕВ**

por ter o projeto de tipo do produto abaixo citado satisfeito às condições de aeronavegabilidade do Regulamento Brasileiro de Homologação на типовую конструкцию изделия, упомянутого ниже, отвечающего требованиям летной годности «Regulamento Brasileiro de Homologação»

Aeronáutica RBHA nº 23 desde que sejam observadas as limitações operacionais e demais condições prescritas neste regulamento e Aeronáutica RBHA № 23, при условии не превышения эксплуатационных ограничений и других условий, предписанных в Правилах и

na Especificação AERONAVE (САМОЛЕТ) n<sup>o</sup> **EA-2005T15**  
В Карте данных сертификата типа №

Modelos (Типы): **Be-103**

Este Certificado e respectiva Especificação **AERONAVE (САМОЛЕТ)** do qual faz parte serão válidos até que Данный Сертификат и его Карта данных сертификата типа, которая является его частью, должны остаться в силе до тех пор, пока sejam cancelados por devolução, suspensos, revogados ou um prazo limite seja estabelecido pelo Centro Técnico Aeroespacial. не будут сданы, приостановлены, отменены или иным способом будет установлена дата их завершения Centro Técnico Aeroespacial.)

Data do Pedido de Homologação: **22 de novembro 2004** Data de Emissão: **03 agosto de 2005**  
(Дата подачи заявки) (ноябрь) Дата выдачи: (август)

**GERALDO CURCIO NETO Ten Cel Av**  
**Chefe da Divisão de Certificação de Aviação Civil**  
(Начальник Отдела сертификации гражданской авиации)

**Maj Brig Ar ADENIR SIQUEIRA VIANA**  
**Director do Centro Técnico Aeroespacial**  
(Директор Центра аэрокосмической техники)

АВИАЦИОННОЕ КОМАНДОВАНИЕ  
DEPARTAMENTO PESQUISAS E DESENVOLVIMENTO  
CENTRO TÉCNICO AEROESPACIAL

**КАРТА ДАННЫХ СЕРТИФИКАТА ТИПА № ЕА-2005Т15**

Держатель сертификата типа:

**АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ БЕРИЕВ**

РОССИЯ, 347923

Таганрог, пл. Авиаторов, 1

(См. ПРИМЕЧАНИЕ 6)

ЕА-2005Т15

Лист 01

БЕРИЕВ

Бе-103

август 2005 г.

Эта Карта данных сертификата типа, которая является частью Сертификата типа № 2005Т15, предписывает условия и ограничения изделия, на которое был выдан Сертификат типа, и которое отвечает требованиям летной годности Бразильских Аэронавигационных Правил.

I – **Тип Бе-103 (Нормальная Категория)** сертифицирован **03 августа 2005 г.**

<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	2 (два) двигателя Teledyne Continental, тип IO-360ES4
<b>ТОПЛИВО</b>	Авиационный бензин с октановым числом 100LL.
<b>ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ</b>	210 л. с. мощность на валу, 2 800 оборотов в минуту
<b>ВИНТ И ОГРАНИЧЕНИЯ ВИНТА</b>	MTV-12-D-C-F-(R)/CFR183-17 Обороты винта: 2800 оборотов в минуту Постоянные обороты, с гидроприводом, флюгированием.
<b>МАСЛО</b>	См. АММ Номер А103.1.0000.000. АММ
<b>ОГРАНИЧЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СКОРОСТИ (CAS)</b>	Никогда не превышаемая ( $V_{NE}$ ): 129 узлов (239 км/ч) Нормальная эксплуатационная ( $V_{NO}$ ): 129 узлов (239 км/ч) Маневренная ( $V_A$ ): 115 узлов (213 км/ч) Минимальная скорость управляемого полета с одним двигателем – скорость ветра ( $V_{MC}$ ): 62 узла (115 км/ч) с выпущенным шасси ( $V_{LE}$ ): 98 узлов (182 км/ч)
<b>ДИАПАЗОН Ц.Т.</b>	17 % - 22 % от средней аэродинамической хорды От 5,045 м (198,6 дюйм) до 5,173 м (203,7 дюйм) назад от начала координат
<b>Ц.Т. ПУСТОГО</b>	(Теоретический) 5,321 м (209,5 дюйм), фактический – см. в Руководстве по летной эксплуатации (запись веса и баланса)
<b>НАЧАЛО КООРДИНАТ</b>	Начало координат находится на 830 мм (32,7 дюйм) назад от шпангоута № 2
<b>ДАННЫЕ ПО НИВЕЛИРОВКЕ</b>	См. раздел 008.10.00 Руководства по обслуживанию
<b>МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЕС</b>	Взлетный: 2 270 кг (4 998 фунт) Посадочный: 2 270 кг (4 998 фунт) Без топлива: 2 217 кг (4 888 фунт) Стояночный: 2 278 кг (5 022 фунта)
<b>ЧИСЛО МЕСТ</b>	6 (включая пилота)

<b>МАКСИМАЛЬНЫЙ БАГАЖ</b>	50 кг (110 фунт) на 6,06 м (238,6 дюйм) от начала координат.		
<b>ПОЛНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА</b>	Всего: 327,82 литра (86,6 галлон США), 245 кг (540 фунт)		
<b>ПОЛНЫЙ ЗАПАС МАСЛА</b>	7,52 литра (8 кварт) на двигатель		
<b>МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА</b>	Максимально допустимая высота полета без кислородного оборудования: 3 000 м (10000 фут) Максимальная высота расположения взлетной полосы: 900 м (3 000 футов)		
<b>РАБОЧИЙ ДИАПАЗОН ТЕМПЕРАТУР</b>	Эксплуатация с земли	От -30°C (-22°F) до 40°C (105°F)	
	Эксплуатация с воды	От 5°C (41°F) до 40°C (105°F)	
<b>ОТКЛОНЕНИЯ РУЛЕВЫХ ПОВЕРХНОСТЕЙ</b>	Руль высоты:	Вверх 14°±1°	Вниз 6° ±1°
	Угловое отклонение стабилизатора от привода триммера:	Нос вниз 4°48'	Нос вверх 6°40'
	Перемещение стабилизатора относительно нейтрального положения		
	Руль направления:	Вправо 27°±1°	Влево 27°±1°
	Триммер руля направления:	Вправо 15°±1°	Влево 15°±1°
	Элерон:	Вверх 25°±1°	Вниз 25°±1°
<b>ПРИЕМЛЕМЫЕ СЕР. №№</b>	Экспортный сертификат летной годности, утвержденный в соответствии с "Требованиями к импорту", должен быть предоставлен на каждый отдельный самолет, по которому была подана заявка на получение Бразильского сертификата летной годности.		
<b>ПРИЕМЛЕМОСТЬ ИМПОРТА</b>	Бразильский сертификат летной годности может быть выдан на основании Экспортного сертификата летной годности AP МАКа (См. Примечание 6), включающего следующее заявление: "Самолет, указанный в данном сертификате, был осмотрен, испытан и признан соответствующим сертифицированной в Бразилии типовой конструкции, определенной в Бразильском Сертификате Типа № 2005T15, и находящимся в безопасном для эксплуатации состоянии ". Отчет СТА Н.10-2170-00 от 03 августа 2005 г. или его последующие изменения, содержащие Бразильские требования для принятия этих самолетов. (См. примечание 4)		
<b>СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ БАЗИС</b>	Бразильский сертификат типа № 2005T15, выданный 03 августа 2005 г. базируется на: - RVNA23, который подтверждает FAR 23, действующий с 01 февраля 1965 г., с поправками с 23-1 по 23-54. - RVNA 36, который подтверждает FAR 36, действующий с 18 ноября 1969 г., включая Поправки с 36-1 по 36-24.		
<b>СЕРТИФИКАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА</b>	Сертификат производства AP МАКа № OP 62-PVS (O?62-???) КНААПО – ОАО Комсомольское-на-Амуре Авиационное Производственное Объединение, Комсомольск-на-Амуре, РОССИЯ		
<b>НЕОБХОДИМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ</b>	В самолете должно быть установлено основное необходимое оборудование, как предписано в применимых правилах летной годности (см. Сертификационный базис).		

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ:****ПРИМЕЧАНИЯ:****ПРИМЕЧАНИЕ 1** Вес и центровка.

Текущие данные веса и центровки, включая перечень оборудования, включенного в сертифицированный вес пустого и инструкции по загрузке, при необходимости, должны быть предоставлены на каждый самолет во время первоначальной сертификации, и после того все время остаются с самолетом. Сертифицированный вес пустого и соответствующие местоположения центра тяжести должны включать следующее: Не выработываемый остаток топлива 4 кг (8,8 фунт), 5,7 литра (1,5 американских галлона)

**ПРИМЕЧАНИЕ 2** Маркировки и таблички.

Эксплуатация самолета должна осуществляться в соответствии с Руководством по летной эксплуатации самолета, указанным выше. Все таблички, перечисленные в отчете Н.10-2170-00, выданном 03 августа 2005 г. или в последующих редакциях, должны быть отчетливо видны с рабочего места пилота.

**ПРИМЕЧАНИЕ 3** Поддержка летной годности.

Ограничения летной годности определены в разделах Эксплуатационных ограничений Руководства по летной эксплуатации и в Главе 4 Инструкции по поддержке состояния летной годности (Руководстве по Обслуживанию) и утверждены АР МАКом и СТА. Эти Ограничения определяют сроки обязательной замены, и эксплуатационные ограничения, и не могут быть изменены без одобрения СТА. Внесенные изменения в Ограничения летной годности должны быть утверждены СТА. Осмотры, тех.обслуживание, ремонт и покраска должны выполняться согласно Руководству по тех.обслуживанию или другим процедурам, приемлемая для СТА/DAC.

**ПРИМЕЧАНИЕ 4** Отличия Бразильских самолетов от базовой типовой конструкции, сертифицированной в FAA, указаны в нижеследующих документах:

1. Первое издание Руководства по летной эксплуатации для Бразильского самолета № А103.1.0000.000 от 01 июня 2005 г. или последующие редакции.
2. Отчет Н10-2170-00, перечисляющий маркировки и таблички, от 03 августа 2005 г. или последующие редакции.

**ПРИМЕЧАНИЕ 5** Информация, существенно необходимая для надлежащей эксплуатации, обслуживания и проверок самолета содержится в Руководстве по летной эксплуатации и Руководстве по тех.обслуживанию Бе-103.**ПРИМЕЧАНИЕ 6** Данный Сертификат типа был выдан на тип Бе-103 и относится исключительно к новым самолетам, производства только КНААПО – ОАО Комсомольское-на-Амуре Авиационное Производственное Объединение, в соответствии с Процедурами реализации проекта, согласованными в СТА и АР МАКе 30 марта 2005 г.