

Межгосударственный Авиационный Комитет
Авиационный Регистр

КАРТА ДАННЫХ

Сертификата типа № 113-А319

Издание 14

02 октября 2019 г.

Самолет:
Airbus A319

Держатель Сертификата типа:

AIRBUS SAS
2, rond-point Emile Dewoitine
31700 Blagnac-France

Модели самолета:

A319-111
A319-112
A319-113
A319-114
A319-115
A319-131
A319-132
A319-133

Настоящая Карта данных является неотъемлемой частью Сертификата типа № 113-А319, определяет типовую конструкцию и содержит условия и ограничения, при соблюдении которых образец авиационной техники, получивший указанный Сертификат типа, удовлетворяет требованиям летной годности Сертификационного базиса, указанного в п. 1.3 настоящей Карты данных.

Перечень действующих страниц:

Страница	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Издание	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14



СОДЕРЖАНИЕ

1.1.	Разработчик и Изготовитель	4
1.2.	Краткое описание самолета	4
1.3.	Сертификационный базис	4
1.4.	Определение типовой конструкции	4
1.5.	Модели самолета	4
1.5.1.	Модель А319-111	4
1.5.1.1.	Двигатели	4
1.5.1.2.	Ограничения веса самолета	5
1.5.2.	Модель А319-112	6
1.5.2.1.	Двигатели	6
1.5.2.2.	Ограничения веса самолета	6
1.5.3.	Модель А319-113	7
1.5.3.1.	Двигатели	7
1.5.3.2.	Ограничения веса самолета	7
1.5.4.	Модель А319-114	7
1.5.4.1.	Двигатели	7
1.5.4.2.	Ограничения веса самолета	7
1.5.5.	Модель А319-115	7
1.5.5.1.	Двигатели	7
1.5.5.2.	Ограничения веса самолета	7
1.5.6.	Модель А319-131	8
1.5.6.1.	Двигатели	8
1.5.6.2.	Ограничения веса самолета	8
1.5.7.	Модель А319-132	8
1.5.7.1.	Двигатели	8
1.5.7.2.	Ограничения веса самолета	8
1.5.8.	Модель А319-133	8
1.5.8.1.	Двигатели	8
1.5.8.2.	Ограничения веса самолета	8
1.6.	Ограничения по двигателям	8
1.7.	Вспомогательный двигатель	9
1.8.	Топливо	9
1.9.	Количество топлива	9
1.10.	Минимальный состав летного экипажа	11
1.11.	Максимальное количество пассажиров	11
1.12.	Максимальный вес багажа и груза	11
1.13.	Ограничения скорости полета (приборная скорость IAS, если не указана другая)	11
1.14.	Диапазон центровок	12
1.15.	Максимальная эксплуатационная высота	12
1.16.	Ограничения по температуре воздуха у земли для выполнения взлета и посадки	12
1.17.	Ограничения летной годности	12
1.18.	Шум на местности	13



1.19.	Требуемое оборудование	13
1.20.	Эксплуатационные ограничения	14
1.21.	Вариант самолета "Corporate Jet"	15
1.22.	STC (Supplemental Type Certificates), одобренные АР МАК	16



- 1.1. Разработчик и Изготовитель** AIRBUS SAS,
2, rond-point Emile Dewoitine,
31700 Blagnac-France
- 1.2. Краткое описание самолета** Пассажирский самолет транспортной категории.
- 1.3. Сертификационный базис** Авиационные Правила, Часть 25 “Нормы летной годности самолетов транспортной категории” (АП-25) с Поправкой 1.
Авиационные Правила, Часть 36 (АП-36) "Сертификация воздушных судов по шуму на местности" и Стандарты Приложения 16 ИКАО “Охрана окружающей среды”, Том 1, “Авиационный шум”.
- 1.4. Определение типовой конструкции** Сертификат типа Авиареистра МАК №113-А319 распространяется на самолеты А319, типовая конструкция которых определяется:
1. Картой данных Сертификата типа № А.064, выданного EASA;
 2. Документом Airbus “IAC AR Type Design Definition”, Ref. SP1200218 Issue 11;
 3. Эксплуатационной документацией самолетов Airbus А319:
 - А319/А320/А321 Airplane Flight Manual (AFM) с Дополнением “Regulatory Differences. IAC AR Supplement”, одобренными EASA;
 - А319/А320/А321 Airworthiness Limitations Section (ALS), одобренным EASA;
 - А319/А320/А321 Maintenance Planning Document (MPD);
 - Flight Crew Operating Manual (FCOM);
 - А319/А320/А321 Airplane Maintenance Manual (AMM);
- Примечание: А319/А320/А321 Master Minimum Equipment List (MMEL), одобренный EASA как часть Operational Suitability Data, применим с учетом эксплуатационных требований государства эксплуатанта.*
- 1.5. Модели самолета**
- 1.5.1. Модель А319-111**
- 1.5.1.1. Двигатели** Два турбовентиляторных двигателя CFM56-5B5 (Мод. 24932) разработки компании CFMI.
- Примечания:**
- 1) При внедрении модификации 25800 на самолетах с двигателем CFM56-5B5 (SAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B5/P. На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B5, так и CFM56-5B5/P.
 - 2) При внедрении модификации 37147 (в производстве) или модификации 38770 (в эксплуатации) на самолетах с двигателями CFM56-5B5/P (SAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B5/3. На одном и том же самолете



могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B5/3, так и CFM56-5B5/P при условии реализации модификации 38573. Показано, что внедрение модификации 37147 не оказывает влияния на сертифицированные ранее уровни шума.

1.5.1.2. Ограничения веса самолета (кг)

Вариант	000 Базо- вый	001 мод. 25328	002 мод. 27112	003 мод. 26457	004 мод. 28053	005 мод. 28136	006 мод. 33418	007 мод. 35197	008 мод. 36291
Максимальный рулежный вес	64 400	70 400	75 900	68 400	68 400	70 400	73 900	75 900	64 400
Максимальный взлетный вес	64 000	70 000	75 500	68 000	68 000	70 000	73 500	75 500	64 000
Максимальный посадочный вес	61 000	61 000	62 500	61 000	62 500	62 500	62 500	61 000	62 500
Максимальный вес без топлива	57 000	57 000	58 500	57 000	58 500	58 500	58 500	57 000	58 500
Минимальный вес	35 400	35 400	35 400	35 400	35 400	35 400	35400	35 400	35 400

Вариант	009 мод. 36292	010 ^(*) мод. 39021	011 мод. 36933	012 мод. 36934
Максимальный рулежный вес	66 400	76 900	66 400	62 400
Максимальный взлетный вес	66 000	76 500	66 000	62 000
Максимальный посадочный вес	62 500	62 500	61 000	61 000
Максимальный вес без топлива	58 500	58 500	57 000	57 000
Минимальный вес	35 400	35 400	35 400	35 400

(*) Весовой вариант 010 сертифицирован только для самолетов А319 в конфигурации “Corporate Jet” (см. п. 1.21 настоящей Карты данных).

Для самолета А319-111 одобрено существенное главное изменение типовой конструкции согласно модификации 160500 – установка законцовок крыла типа Sharklet, применимое ко всем весовым вариантам самолета.



1.5.2. Модель A319-112

1.5.2.1. Двигатели

Два турбовентиляторных двигателя CFM56-5B6 (Мод. 25287) или CFM56-5B6/2 (Мод. 25530) разработки компании CFMI.

Примечания:

- 1) На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B6, так и CFM56-5B6/2 (Мод. 25532).
- 2) При внедрении модификации 25800 на самолетах с двигателями CFM56-5B6 (SAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B6/P. На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B6, так и CFM56-5B6/P.
- 3) При внедрении модификации 25800 на самолетах с двигателями CFM56-5B6/2 (DAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B6/2P. На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B6/2, так и CFM56-5B6/2P.
- 4) При внедрении модификации 26610 на самолетах с двигателями CFM56-5B6/2 (DAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B6/2P (DAC II C). На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B6/2, так и модели CFM56-5B6/2P.
- 5) На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели моделей CFM56-5B6/P или CFM56-5B6 и модели CFM56-5B6/2P.
- 6) При внедрении модификации 37147 (в производстве) или модификации 38770 (в эксплуатации) на самолетах с двигателями CFM56-5B6/P (SAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B6/3. На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B6/3, так и CFM56-5B6/P при условии реализации модификации 38573. Показано, что внедрение модификации 37147 не оказывает влияния на сертифицированные ранее уровни шума.

1.5.2.2. Ограничения веса самолета (кг)

Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

Для самолета A319-112 одобрено существенное главное изменение типовой конструкции согласно модификации 160500 – установка законцовок крыла типа Sharklet, применимое ко всем весовым вариантам самолета.



1.5.3. Модель A319-113

1.5.3.1. Двигатели Два турбовентиляторных двигателя CFM56-5A4 (Мод. 25238) или CFM 56-5A4/F (Мод. 23755) разработки компании CFMI.

1.5.3.2. Ограничения веса самолета (кг) Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

1.5.4. Модель A319-114

1.5.4.1. Двигатели Два турбовентиляторных двигателя CFM56-5A5 (Мод. 25286) или CFM56-5A5/F (Мод. 23755) разработки компании CFMI.

1.5.4.2. Ограничения веса самолета (кг) Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

1.5.5. Модель A319-115

1.5.5.1. Двигатели Два турбовентиляторных двигателя CFM56-5B7 (Мод. 27567) разработки компании CFMI.

Примечания:

- 1) При внедрении модификации 25800 на самолетах с двигателем CFM56-5B7(SAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B7/P. На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B7, так и CFM56-5B7/P.
- 2) При внедрении модификации 37147 (в производстве) или модификации 38770 (в эксплуатации) на самолетах с двигателями CFM56-5B7/P (SAC) обозначение двигателя изменяется на CFM56-5B7/3. На одном и том же самолете могут устанавливаться двигатели как модели CFM56-5B7/3, так и CFM56-5B7/P при условии реализации модификации 38573. Показано, что внедрение модификации 37147 не оказывает влияния на сертифицированные ранее уровни шума.

1.5.5.2. Ограничения веса самолета (кг) Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

Для самолета A319-115 одобрено существенное главное изменение типовой конструкции согласно модификации 160500 – установка законцовок крыла типа Sharklet, применимое ко всем весовым вариантам самолета.



1.5.6. Модель A319-131

1.5.6.1. Двигатели Два турбовентиляторных двигателя V2522-A5 (Мод. 26152) разработки компании IAE.

1.5.6.2. Ограничения веса самолета (кг) Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

Для самолета A319-131 одобрено существенное главное изменение типовой конструкции согласно модификации 160500 – установка законцовок крыла типа Sharklet, применимое ко всем весовым вариантам самолета.

1.5.7. Модель A319-132

1.5.7.1. Двигатели Два турбовентиляторных двигателя V2524-A5 (Мод. 26298) разработки компании IAE.

1.5.7.2. Ограничения веса самолета (кг) Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

Для самолета A319-132 одобрено существенное главное изменение типовой конструкции согласно модификации 160500 – установка законцовок крыла типа Sharklet, применимое ко всем весовым вариантам самолета.

1.5.8. Модель A319-133

1.5.8.1. Двигатели Два турбовентиляторных двигателя V2527M-A5 (Мод. 27568) разработки компании IAE.

1.5.8.2. Ограничения веса самолета (кг) Соответствуют ограничениям по весу модели A319-111 (см. пункт 1.5.1.2).

Для самолета A319-133 одобрено существенное главное изменение типовой конструкции согласно модификации 160500 – установка законцовок крыла типа Sharklet, применимое ко всем весовым вариантам самолета.

1.6. Ограничения по двигателям Характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в одобренном EASA A319/A320/A321 Airplane Flight Manual, а также:

- для двигателей семейства CFM 56 компании CFMI - в Карте данных Сертификата типа двигателя № 55-Д с Дополнениями к нему,
- для двигателей семейства V2500 компании IAE - в Карте данных Сертификата типа двигателя № 56-Д с Дополнениями к нему.



1.7. Вспомогательный двигатель

Газотурбинный двигатель GTCP 36-300 (A) разработки компании GARRET AIRESEARCH;

Газотурбинный двигатель 131-9A разработки компании Honeywell International (AlliedSignal) (модификация № 25888);

Газотурбинный двигатель APS 3200 разработки компании Pratt & Whitney Rzeszow S.A. (модификация 22562 или 35864).

Примечание: для самолетов A319 ВД разработки компании Pratt & Whitney Rzeszow S.A APS 3200 (мод. 35864) является стандартным оборудованием, начиная с серийного номера MSN 2643.

1.8. Топливо

Одобрены сорта топлив указаны в Карте данных Сертификата типа EASA № A.064 и в A319/A320/A321 Airplane Flight Manual (AFM), одобренном EASA.

Одобрены присадки к топливам указаны в соответствующем "Руководстве по установке и эксплуатации двигателя".

1.9. Количество топлива (при удельном весе топлива 0.8 кг/литр)

Самолеты без модификации Мод. 160001

Топливный бак	Самолет с 3 баками		Самолет с 4 или 5 баками ⁽¹⁾	
	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)
Крыльевой бак	15609 (12 487)	58.9 (47.1)	15609 (12487)	58.9 (47.1)
Центральный бак	8250 (6600)	23.2 (18.6)	8250 (6600)	23.2 (18.6)
Дополнительные топливные баки			3121/6242 (2497/4994)	17/34 (13.6/27.2)
Общее количество	23859 (19087)	82.1 (65.7)	26980/30101 (21584/24081)	99.1/116.1 (79.3/92.9)



Топливный бак	Самолет с 6 или 7 баками ⁽¹⁾		Самолет с 8 или 9 баками	
	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)
Крыльевой бак	15609 (12 487)	58.9 (47.1)	15609 (12487)	58.9 (47.1)
Центральный бак	8250 (6600)	23.2 (18.6)	8250 (6600)	23.2 (18.6)
Дополнительные топливные баки	8428/10614 (6743/8492)	56/78 (44.8/62.4)	13660/16781 (10929/13426)	90/107 (72/85.6)
Общее количество	32287/34473 (25830/27579)	138.1/160.1 (110.5/128.1)	37519/40640 (30016/32513)	172.1/189.1 (137.7/151.3)

Самолеты с внедренной модификацией Мод. 160001

Топливный бак	Самолет с 3 баками		Самолет с 4 баками		Самолет с 4 или 5 баками ⁽¹⁾	
	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)
Крыльевой бак	15569 (12455)	58.9 (47.1)	15569 (12455)	58.9 (47.1)	15569 (12455)	58.9 (47.1)
Центральный бак	8248 (6598)	23.2 (18.6)	8248 (6598)	23.2 (18.6)	8248 (6598)	23.2 (18.6)
Дополнительные топливные баки ⁽²⁾			2992 (2393)	17 (13.6)	2992/5984 (2393/4786)	17/34 (13.6/27.2)
Общее количество	23817 (19054)	82.1 (65.7)	26809 (21447)	99.1 (79.3)	26809/29801 (21447/ 23841)	99.1/116.1 (79.3/92.9)

Топливный бак	Самолет с 6 или 7 баками ⁽¹⁾		Самолет с 8 или 9 баками ⁽¹⁾	
	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)	Расходуемое топливо литры (кг)	Неиспользуемый остаток топлива литры (кг)
Крыльевой бак	15569 (12455)	58.9 (47.1)	15569 (12455)	58.9 (47.1)
Центральный бак	8248 (6598)	23.2 (18.6)	8248 (6598)	23.2 (18.6)
Дополнительные топливные баки	8428/10614 (6743/8492)	56/78 (44.8/62.4)	13660/16781 (10929/13426)	90/107 (72/85.6)
Общее количество	32245/34431 (25796/27545)	138.1/160.1 (110.5/128.1)	37477/40598 (29982/32479)	172.1/189.1 (137.7/151.3)



Примечания:

- 1) Для самолетов A319 в исполнении “Corporate Jet” одобрена установка до 6 дополнительных мягких топливных баков (АСТ) в соответствии с модификацией Мод. 28238.
- 2) Установка одного или двух дополнительных топливных баков (АСТ) одобрена в соответствии с модификацией Мод. 33973.
- 3) Для самолетов A319, оборудованных двигателями семейства CFM56, внедрение отсека кессона крыла без “сухого” отсека (модификация 37331) увеличивает емкость крыльцевого топливного бака на 350 литров (280 кг)

1.10. Минимальный состав летного экипажа 2 пилота (командир и второй пилот)

1.11. Максимальное количество пассажиров 145
Примечание: При условии установки второй пары надкрыльцевых аварийных выходов типа III (модификация Мод. 32208) максимальное количество пассажиров увеличивается до 160.

1.12. Максимальный вес багажа и груза

Грузовой отсек	Максимальная загрузка (кг)
Передний	2268
Задний	3021
Хвостовой (за перегородкой)	1497

Расположение и условия загрузки (контейнеры, поддоны и соответствующие веса) указаны в Руководстве по загрузке и центровке (Документ 00 J 080A0001/C1S, Гл. 1.10)

1.13. Ограничения скорости полета (приборная скорость IAS , если не указана другая)

Максимальное эксплуатационное число Маха M_{MO} :	0.82
Максимальная эксплуатационная скорость V_{MO} :	350 узлов
Расчетная маневренная скорость V_A	Приведена в Главе 2 Одобренного EASA A319/A320/A321 Airplane Flight Manual (AFM).

Максимальная скорость полета при выпущенных предкрылках/закрылках – V_{FE} :

Конфигурация	Предкрылки/закрылки (°)	V_{FE} (узлы)	
1	18/0	230	Подготовка к заходу на посадку Взлет
	18/10*	215	
2	22/15	200	Взлет и заход на посадку
3	22/20	185	Взлет, заход на посадку и посадка
Full	27/40	177	Посадка

* Автоматическая уборка закрылков при скорости 210 узлов во взлетной конфигурации.



Максимальная скорость полета с выпущенным шасси V_{LE} :	280 узлов/0.67M
Максимальная скорость полета при выпуске и уборке шасси V_{LO}	
Выпуск шасси:	250 узлов
Уборка шасси:	220 узлов

Максимальная путевая скорость при движении по земле (ограничение по шинам): 195,5узлов

1.14. Диапазон центровок

Приведен в одобренном EASA A319/A320/A321 Airplane Flight Manual (AFM).

1.15. Максимальная эксплуатационная высота

39100 футов
39800 футов (при внедрении модификации 30748)
41000 футов (только для моделей A319-112/-115/-132/-133 в варианте "Corporate Jet" при выполнении модификации № 28162)

1.16. Ограничения по температуре воздуха у земли для выполнения взлета и посадки

1.16.1. Эксплуатация самолетов моделей A319-131, A319-132 и A319-133 разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 40⁰C.

1.16.2. Эксплуатация самолетов моделей A319-111, A319-112, A319-113, A319-114 и A319-115 разрешается при температуре наружного воздуха у земли до минус 46⁰C и не выше 45⁰C при условии внедрения на них модификации 154702.

1.16.3. При невыполнении условий, указанных в п.1.16.2 эксплуатация самолетов моделей A319-111, A319-112, A319-113, A319-114 и A319-115 разрешается при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 40⁰C.

1.16.4. Разрешается выполнение взлетов и посадок самолетов моделей A319-111, A319-112, A319-115, A319-131, A319-132 и A319-133 с кратковременной стоянкой в течение интервала времени, не превышающего 2 часа, при температуре наружного воздуха у земли вплоть до минус 54⁰C при условии внедрения на них модификации 155935.

1.16.5. Максимальная температура воздуха у земли для выполнения взлета и посадки приведена в главе Limitations одобренного EASA A319/A320/A321 Airplane Flight Manual (AFM).

1.17. Ограничения летной годности

- Ограничения летной годности, относящиеся к Частям с ограниченным ресурсом, содержатся в документе A319/A320/A321 Airworthiness Limitations Section (ALS), одобренном EASA (подразделы 1-2 и 1-3);
- Части с ограничениями летной годности по условиям безопасной повреждаемости содержатся в документе A319/A320/A321 Airworthiness Limitations Section (ALS), одобренном EASA (Раздел 2);
- Сертификационные требования по техническому



- обслуживанию содержатся в документе A319/A320/A321 Airworthiness Limitations Section (ALS), одобренном EASA (Раздел 3 (CMR));
- Ограничения летной годности, связанные с техническим обслуживанием стареющих систем (ASM) содержатся в документе A319/A320/A321 Airworthiness Limitations Section (ALS), одобренном EASA (Раздел 4);
 - Ограничения летной годности по топливной безопасности содержатся в документе A319/A320/A321 Airworthiness Limitations Section (ALS), одобренном EASA (Раздел 5).

Примечание: При внедрении на самолетах моделей A319-111, -112, -113, -114, -115, -131, -132, -133 без законцовок крыла типа Sharklet модификации 155789 изменяется программа технического обслуживания и ограничения ее срока действия (Limit of Validity) с 48000 полетов/60000 летных часов до 60000 полетов/120000 летных часов (что наступает раньше).

1.18. Шум на местности

Все модели самолета A319 сертифицированы на соответствие требованиям Стандарта Главы 4 Приложения 16 ИКАО “Охрана окружающей среды”, Том 1 “Авиационный шум”.

Примечание: Уровни шума на местности для различных моделей самолетов A319, в зависимости от внедренных на самолете модификаций, указаны в Карте данных по шуму на местности Сертификата типа EASA No. A.064, том 3.

1.19. Требуемое оборудование

1. На самолете должны быть внедрены все обязательные модификации, указанные в документе “IAC AR Type Design Definition”, Ref. SP1200218 (Разделы 2, 3.1).

Примечание. Документ “IAC AR Type Design Definition”, Ref. SP1200218, передается Airbus каждому эксплуатанту вместе с комплектом эксплуатационной документации, перечисленной в п. 1.4., и документом EAS D04020505

2. На самолете не должны быть внедрены модификации, указанные в Разделе 3.2. документа “IAC AR Type Design Definition”, Ref. SP1200218.

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;
- двумя связными радиостанциями ДКМВ диапазона при разрывах в полях МВ связи, превышающих 1 час полета;

4. Все надписи и трафареты внутри самолета, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию и адресованные пассажирам (за исключением трафаретов, выполненных в соответствии модификацией 160139 в виде пиктограмм/символов), должны быть на двух языках: на английском и на языке государства - эксплуатанта.



5. В типовую конструкцию самолета должны входить:

- аварийный бортовой регистратор параметрической информации;

- аварийный бортовой регистратор звуковой информации (бортовой диктофон) с длительностью записи не менее 2-х часов и обеспечивающий запись времени.

6. Полеты над обширными водными пространствами допускаются при оснащении самолетов комбинированными трапами-плотами (размещенными на дверях – аварийных выходах) и дополнительными спасательными плотами (количество и расчетная вместимость которых определяется количеством пассажирских мест самолета).

1.20. Эксплуатационные ограничения

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

2. Для самолетов, оборудованных ADIRS фирмы Litton, выставка ADIRS разрешена на широтах не выше 82° С.Ш., а для самолетов, оборудованных ADIRS фирмы Honeywell, выставка ADIRS разрешена на широтах не выше 73° С.Ш.

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

4. Модели самолета А319-111, А319-112, А319-113 и А319-114 одобрены для выполнения автоматических заходов на посадку по САТ IIIВ при внедрении модификации 26799 или 26968.

Модели самолета А319-131 и А319-132 одобрены для выполнения автоматических заходов на посадку по САТ IIIВ при внедрении модификации 26716 или 26717.

Модели самолета А319-115 и А319-133 одобрены для выполнения автоматических заходов на посадку по САТ IIIВ в базовой конфигурации.

5. Самолеты моделей А319-111, А319-112, А319-113, А319-114, А319-115, А319-131, А319-132 и А319-133 со всеми применимыми двигателями сертифицированы для выполнения полетов по правилам ETOPS. Конфигурация, процедуры эксплуатации и технического обслуживания самолетов для выполнения полетов по правилам ETOPS содержатся в документе SA/EASA AMC 20-6/СМР в действующей редакции.

Полеты по правилам ETOPS продолжительностью 120 минут одобрены при внедрении модификации 36666.

Полеты по правилам ETOPS продолжительностью 180 минут одобрены при внедрении модификации 32009.

Однако данные одобрения не отменяют необходимости эксплуатационного одобрения возможности осуществления полетов по правилам ETOPS применительно к конкретному



эксплуатанту.

6. Любые изменения и дополнения эксплуатационной документации, разработанные Airbus по просьбе эксплуатанта, могут быть внедрены только после их одобрения AP МАК.
7. Другие ограничения - смотри в одобренном EASA A319/A320/A321 Airplane Flight Manual с Дополнением "Regulatory Differences. IAC AR Supplement"

1.21. Вариант самолета "Corporate Jet"

Базовые модели самолетов, которые могут быть оборудованы для использования в варианте "Corporate Jet":
A319-112, A319-115, A319-132, A319-133

Конфигурация самолетов "Corporate Jet" определяется комплексом следующих модификаций:

- Модификация 28238: Установка до 6-ти дополнительных топливных баков;
- Модификация 28162: Увеличение максимальной высоты полета до 41000 футов;
- Модификация 28342: Расширение ограничения по передней центровке.

В связи с внедрением указанных модификаций должны быть внедрены также следующие модификации:

- Адаптация конструкции нижней части фюзеляжа и топливной системы под вариант A319CJ (модификация 27117);
- Регулировка носовой стойки шасси (модификация 28376**), связанная с новой передней центровкой;
- FWC std H1/E3 (модификация 28702);
- Внесение изменений в AFMC/ALSCU (модификация 28719), связанных с установкой дополнительных топливных баков.

** *Примечание: Регулировка носовой стойки шасси для самолетов, сертифицированных Авиарегистром МАК, указана в документе Airbus "IAC AR Type Design Definition", Ref. SP1200218.*

С целью подготовки самолета к установке VIP салона должны быть реализованы модификация 27470 "Основные мероприятия в салоне для A319 Corporate Jet" или модификации 34922 "Основные мероприятия в салоне для A319 Corporate Jet "Green Plus"" и 34921 "Переоборудование конструкции и систем стандартного самолета A319-100 в вариант A319-100 Corporate Jetliner".

С учетом особенностей применения самолетов A319 CJ они имеют весовой вариант 002 (модификация 27112) – см. п. 1.5.1.2. настоящей Карты данных.



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

№ п.п.	Название STC	Держатель STC	Номер STC	Кем выдан	Модель самолета
1.	Airbus Corporate Jet Centre Modification CJ0950 Issue 1 – VIP Interior – “Metropole”	AIRBUS S.A.S.	10038826	European Aviation Safety Agency (EASA)	A319-115

Директор по сертификации самолетов
Авиарегистра МАК



С. П. Великанов