

RZECZPOSPOLITA
POLSKA



REPUBLIC
of POLAND

Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego
General Inspectorate of Civil Aviation

Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych
Civil Aircraft Inspection Board

CERTYFIKAT UZNANIA ZDATNOŚCI
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS APPROVAL

NUMER UZ - BB-04/97
Number

Niniejszy dokument stwierdza, że typ wymienionego niżej wyrobu, na który został wydany certyfikat kraju producenta, może być zarejestrowany w Polskim Rejestrze Państwowym Statków Powietrznych i dopuszczony do eksploatacji w lotnictwie cywilnym.

This document certifies, that the type design of the product mentioned below, for which the Type Certificate of the Manufacturer's Country had been issued is eligible for registration in the Polish State Register of Civil Aircraft, and may be operated as a civil aircraft.

Typ - Nazwa

Samolot Dassault Aviation Falcon 20

Type - Name

Dassault Aviation Falcon 20 airplane

Oznaczenie

Fan Jet Falcon, Fan Jet Falcon Srs.C, Fan Jet Falcon Srs.D, Fan Jet Falcon Srs.E,
Fan Jet Falcon Srs.F, Fan Jet Falcon Srs.G, Mystere-Falcon 200, Mystere-Falcon 20-C5,
Mystere-Falcon 20-D5, Mystere-Falcon 20-E5, Mystere-Falcon 20-F5

Designation

Certyfikat producenta

Manufacturer's Certificate

Direction Generale de l'Aviation Civile, Nr 35

Podstawowe ograniczenia

Basic Limitation

Arkuszyk Danych do Certyfikatu Uznania Zdlatności / Certificate of Airworthiness Approval Data Sheet
Nr UZ-BB-04/97

Zgłaszający

JET-CLUB

ul.Ostrozbrumska 75
04-175 Warszawa

POLSKA

Applicant

Dassault Aviation

9, Rond Point des Champs Elysees
75008 Paris

FRANCE

i / and

Data zgłoszenia:

..... 1997-04-25

Date of Application:

Data wydania:

1997-05-21

Date of Issue:

Uwagi:

Remarks:

Główny Inspektor IKCSP
Chief-Inspector CAIB

Podpis - Signature

I. Model FAN JET FALCON (zwany także Podstawowym FAN JET FALCON) (Samolot Transportowy), zatwierdzony 9 czerwca 1965. (Patrz UWAGA 4 - Statki powietrzne modyfikowane zgodnie z A.M.D. S.B. Nr 155 (Zestawy Osiągowe) lub S.B. Nr 36 (Silniki CF700-2D, hamulce 3-tarczowe itd.). (Patrz UWAGA 12 - Samoloty modyfikowane zgodnie z A.M.D. S.B. Nr 363 (zabudowa hamulców 3-tarczowych).

Silniki. 2 turbinowe General Electric CF-700-2C (Patrz UWAGA 14)
(Arkusz Danych Certyfikatu Typu Silnika FAA Nr E7EA)

Ograniczenia dla silnika Maksymalny trwały ciąg statyczny w war. standartowego dnia,
na poziomie morza, daN (nieograniczony w czasie)

Maksymalny statyczny ciąg startowy w war. standartowego dnia,
na poziomie morza, daN (5 minut)

Maksymalny statyczny ciąg startowy, na poziomie morza,
w temperaturze poniżej 19°C (45°F), daN (5 minut)

Silnik CF-700-2C może rozwijać maksymalny statyczny ciąg
startowy, na poziomie morza, powyżej 33°C (86°F), daN

Użytkowanie silnika musi być zgodne z procedurami podanymi w Zatwierdzonej przez DGAC Instrukcji Użytkowania Samolotu w Locie.

Maksymalne dopuszczalne prędkości obrotowe silnika:

<u>Wytwornica gazu</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Startowe	16700	101,2
Maksymalne trwale	16500	100
W czasie nie przekracz. 2 minut	17160	108
Chwilowe	17820	108

Wentylator:

Maksymalne trwale	9000	105
W czasie nie przekracz. 2 minut	9300	108,4
Chwilowe	9700	113

Maksymalna dopuszczalna temperatura gazów wylotowych na turbinie (T5):

Startowa (5-minutowa)	730°C
Maksymalna trwała	705°C (Patrz UWAGA 15)
Maksymalna chwilowa (10 s)	782°C
Maksymalna chwilowa dla rozruchu	854°C

Ograniczenia ciśnienia paliwa i oleju:

Paliwo: Minimum 34,48 kPa (5 p.s.i.g.) powyżej rzeczywistego ciśnienia par paliwa

Maksimum 344,77 kPa (50 p.s.i.g.)

Olej: Na obrotach biegu luzem minimum 34,48 kPa (5 psig)
 W zakresie operacyjnym 55,18 kPa - 448,33 kPa (8 psig. - 65 psig)

Maksymalna temperatura oleju:

Biuletyn Serwisowy A.M.D. i G.E. 72-51 nie wprowadzony: 193°C
 Biuletyn Serwisowy A.M.D. i G.E. 72-51 wprowadzony: 185°C

Ograniczenia prędkości (IAS).

VMO (Maksymalna operacyjna)
 350 węzłów na poziomie morza do 370 węzłów na wys. 23400 stóp
 Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami (Patrz UWAGA 11)

MMO (Maksymalna operacyjna)
 23400 stóp i powyżej M = 0,85 (Patrz UWAGA 11)

VA (Manewrowa) 200 węzłów

VFE (Z wychylonymi klapami):

<u>Wychylenie</u>	<u>Węzłów</u>
40°	180
25°	190
15°	200

VLO (Prędkość użycia podwozia):
 Wypuszczanie 190 węzłów
 Chowanie 190 węzłów

VLE (Z podwoziem wypuszczonym): 220 węzłów

VLLO (Prędk. użycia lamp świateł lądowania): 220 węzłów

VLLE (Z wypuszcz. lampami lądowania): 220 węzłów

VVWO (Prędk. użycia wycieraczek szyb): 180 węzłów

VMC (Minimalna dla sterowności) (Patrz UWAGA 13)
 W locie (Klapy 15°) 110 węzłów
 Na ziemi (Klapy 15°) 114 węzłów

Ciężary maksymalne.

Do kołowania (RAMP)	12100 kg
Startowy (zwolnienia hamulców)	12000 kg
Do lądowania	11430 kg
Bez paliwa	8600 kg (Patrz UWAGI 17, 18)

Pojemność paliwa. (Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezużywanego i UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 23)

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramie m
	galonów US	litrów	
Skrzydło lewe	552,0	2090	0,655
Skrzydło prawe	552,0	2090	0,655
Kadłubowy lewy	69,5	263	3,34
Kadłubowy prawy	69,5	263	3,34
ŁĄCZNIE	1243,0	4706	0,945

Wychylenia statecznika poziomego.

S.B. 179 nie wprowadzony:

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°10'
Ograniczenie przelotowe, nosek skrzydła niewychylony	0°	- 3°

S.B. 179 wprowadzony:

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°45'
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°55'
Ograniczenie przelotowe, nosek skrzydła niewychylony:		
- S.B. 480 nie wprowadzony	0°	- 3°30'
- S.B.480 wprowadzony	0°	- 4°

Wchylenia powierzchni sterowch:

Ster wysokości	16° w górę	6° w dół
Ster kierunku	23° w prawo	23° w lewo (P. UWAGA 13)
Lotki	16° w górę	14°30' w dół
Klapy (wszystkie)	40° w dół	
Hamulce aerodynamiczne	70° w górę	
Nosek skrzydła	25° w dół	
Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.		

Położenie środka ciężkości.

(Patrz UWAGI 18, 20) A.M.D. S.B. Nr 179 (Zwiększone Wchylenia Statecznika) nie wprowadzony:

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
12000	19	19		27,5	27,5	
11430	19	19	19	28,5	28,5	28,5
10440	19	16	16	28,5	28,5	28,5
8990	19	16	14	28,5	28,5	28,5
8605	19	16	14 klapy wyp.	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m.

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

II. Model FAN JET FALCON SERII C (Samolot Transportowy), zatwierdzony 24 lutego 1970.

FAN JET FALCON SERII C różni się od FAN JET FALCONA głównie: 3-tarczowymi hamulcami, powiększoną pojemnością tylnych przestrzeni zbiorników paliwa, zwiększonym zakresem położenia środka ciężkości.

(Patrz UWAGA 14 - Samolot zmodyfikowany zgodnie z A.M.D. S.B. 450 (Zabudowa silników CF-700-2D).

Wyprodukowano tylko dwa samoloty FAN JET FALCON SERII C. Samoloty te, nr fabr. 237 i 238, zostały przebudowane na FAN JET FALCON SERII D po zabudowaniu silników CF-700-2D-2 (AMD M1570).

III. Model FAN JET FALCON SERII D (Samolot Transportowy), zatwierdzony 27 czerwca 1968.

FAN JET FALCON SERII D różni się od FAN JET FALCONA głównie: zabudową silników G.E. CF-700-2D, 3-tarczowymi hamulcami, powiększoną pojemnością tylnych przestrzeni zbiorników paliwa, zwiększonym ciężarem i granicznymi położeniami środka ciężkości oraz zwiększonymi wychyleniami statecznika poziomego.

Silniki. 2 turbinowe General Electric CF-700-2D. (Patrz UWAGA 14).

Ograniczenia dla silnika. Maksymalny trwały ciąg statyczny w war. standartowego dnia, na poziomie morza, daN (nieograniczony w czasie)

Maksymalny statyczny ciąg startowy w war. standartowego dnia, na poziomie morza, daN (5 minut)

Maksymalny statyczny ciąg startowy, na poziomie morza, w temperaturze poniżej 18°C (48°F), daN (5 minut)

Silnik CF-700-2D może rozwinać maksymalny statyczny ciąg startowy, na poziomie morza, powyżej 33°C (86°F), daN

Użytkowanie silnika musi być zgodne z procedurami podanymi w Zatwierdzonej przez DGAC Instrukcji Użytkowania Samolotu w Locie.

Maksymalne dopuszczalne prędkości obrotowe silnika:

<u>Wytwornica gazu</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Startowe	16700	101,2
Maksymalne trwałe	16500	100
W czasie nie przekracz. 2 minut	17160	108
Chwilowe	17820	108

Wentylator:

Maksymalne trwałe	9000	105
W czasie nie przekracz. 2 minut	9300	108,4
Chwilowe	9700	113

Maksymalna dopuszczalna temperatura gazów wylotowych na turbinie (T5):

Startowa (5-minutowa)	730°C (Patrz UWAGA 15)
Maksymalna trwała	712°C (Patrz UWAGA 15)
Maksymalna chwilowa (10 s)	782°C
Maksymalna chwilowa dla rozruchu	854°C

Ograniczenia ciśnienia paliwa i oleju:

Paliwo: Minimum 34,48 kPa (5 p.s.i.g.) powyżej rzeczywistego ciśnienia par paliwa
Maksimum 344,78 kPa (50 p.s.i.g.)

Olej: Na obrotach biegu luzem minimum 34,48 kPa (5 psig)
 W zakresie operacyjnym 55,18 kPa - 448,33 kPa (8 psig - 65 psig)

Maksymalna temperatura oleju: 185°C

Ograniczenia prędkości (IAS).

VMO (Maksymalna operacyjna)
 350 węzłów na poziomie morza do 370 węzłów na wys. 23400 stóp
 Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami (Patrz UWAGA 11)

MMO (Maksymalna operacyjna)
 23400 stóp i powyżej M = 0,85 (Patrz UWAGA 11)

VA (Manewrowa) 200 węzłów

VFE (Z wychylonymi klapami):

<u>Wychylenie</u>	<u>Węzłów</u>
40°	180
25°	190
15°	200

VLO (Prędkość użycia podwozia):

Wypuszczanie	190 węzłów
Chowanie	190 węzłów

VLE (Z podwoziem wypuszczonym): 220 węzłów

VLLO (Prędk. użycia lamp świateł lądowania): 220 węzłów

VLLE (Z wypuszcz. lampami lądowania): 220 węzłów

VVWO (Prędk. użycia wycieraczek szyb): 180 węzłów

VMC (Minimalna dla sterowności) (Patrz UWAGA 13)

W locie (Kłapy 15°)	110 węzłów
Na ziemi (Kłapy 15°)	110 węzłów

Ciążary maksymalne.

Do kołowania (RAMP) 12490 kg

Startowy (zwolnienia hamulców) 12400 kg (Patrz UWAGA 18)

Do lądowania 11810 kg

Bez paliwa 8600 kg (Patrz UWAGI 17, 18)

Pojemność paliwa.

(Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezużywanego i UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 22)

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramie m
	galonów US	litrów	
Skrzydło lewe	552,0	2090	0,655
Skrzydło prawe	552,0	2090	0,655
Kadłubowy lewy	108,5	410	3,34
Kadłubowy prawy	108,5	410	3,34
ŁĄCZNIE	1321,0	5000	1.10

Wychylenia statecznika poziomego.

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°45'
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°55'
Ograniczenie przelotowe, nosek skrzydła niewychylony:		
- S.B. 480 nie wprowadzony	0°	- 3°30'
- S.B.480 wprowadzony	0°	- 4°

Wychylenia powierzchni sterowych:

Ster wysokości	16° w górę	6° w dół
Ster kierunku	23° w prawo	23° w lewo (P. UWAGA 13)
Lotki	16° w górę	14°30' w dół
Kłapy (wszystkie)	40° w dół	
Hamulce aerodynamiczne	70° w górę	
Nosek skrzydła	25° w dół	

Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.

Położenie środka ciężkości.

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Ładowanie	Start	Przelot	Ładowanie
12400	20,4	20,4		27,0	27,0	
11810	19,0	19,0	19,0	27,9	27,9	27,9
11430	19,0			28,5	28,5	28,5
10500	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
9000	19,0	16,0	14,0 kłapy wyp.	28,5	28,5	28,5

UWAGA:

Podczas kołowania przy masie między 12400 kg a 12490 kg położenia graniczne:

przednie 20,4% tylne 27%

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m.

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

IV. Model FAN JET FALCON SERII E (Samolot Transportowy), zatwierdzony 24 lutego 1970.

FAN JET FALCON SERII E różni się od FAN JET FALCONA głównie: zabudową silników G.E. CF-700-2D-2, zwiększonym ciężarem i granicznymi położeniami środka ciężkości oraz zwiększonymi wychyleniami statecznika poziomego, nowymi ograniczeniami VMC, podwyższeniem maksymalnych prędkości operacyjnych VMO-MMO i zwiększonymi wychyleniami statecznika poziomego.

(Patrz UWAGA 14(c)) - Samolot zmodyfikowany zgodnie z A.M.D. S.B. Nr 452 (zabudowa silników CF-700-2C).

Silniki. 2 turbiniowe General Electric CF-700-2D-2.

Ograniczenia dla silnika. Maksymalny trwały ciąg statyczny w war. standartowego dnia, na poziomie morza, daN (nieograniczony w czasie)

Maksymalny statyczny ciąg startowy w war. standartowego dnia, na poziomie morza, daN (5 minut)

Maksymalny statyczny ciąg startowy, na poziomie morza, w temperaturze poniżej 18°C (48°F), daN (5 minut)

Silnik CF-700-2D-2 może rozwinać maksymalny statyczny ciąg startowy, na poziomie morza, powyżej 33°C (86°F), daN

Silniki CF-700-2D-2, jeśli są zmodyfikowane zgodnie z S.B. GE CF-700-12-128, mogą rozwinać maksymalny statyczny ciąg startowy, na poziomie morza, powyżej 23°C (59°F), daN

Użytkowanie silnika musi być zgodne z procedurami podanymi w Zatwierdzonej przez DGAC Instrukcji Użytkowania Samolotu w Locie.

Maksymalne dopuszczalne prędkości obrotowe silnika:

<u>Wytwornica gazu</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Startowe	16700	101,2
Maksymalne trwałe	16500	100
W czasie nie przekracz. 2 minut	17160	104
Chwilowe	17820	108

Wentylator:

Maksymalne trwałe	9000	105
W czasie nie przekracz. 2 minut	9300	108,5
Chwilowe	9700	113

Maksymalna dopuszczalna temperatura gazów wylotowych na turbinie (T5):

Startowa (5-minutowa)	740°C
Maksymalna trwała	724°C
Maksymalna chwilowa (10 s)	782°C
Maksymalna chwilowa dla rozruchu	854°C

Ograniczenia ciśnienia paliwa i oleju:

Paliwo: Minimum 34,48 kPa (5 psig) powyżej rzeczywistego ciśnienia par paliwa
Maksimum 344,77 kPa (50 psig)

Olej: Na obrotach biegu luzem minimum 34,48 kPa (5 psig)
W zakresie operacyjnym 55,18 kPa - 448,33 kPa (8 psig - 65 psig)

Maksymalna temperatura oleju: 185°C

Ograniczenia prędkości (IAS).

VMO (Maksymalna operacyjna)
350 węzłów na poziomie morza do 390 węzłów na wys. 23000 stóp
Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami.

MMO (Maksymalna operacyjna)
23000 stóp i powyżej M = 0,88

VA (Manewrowa) 200 węzłów

VFE (Z wychylonymi klapami):

<u>Wychylenie</u>	<u>Węzłów</u>
40°	180
25°	190
15°	200

VLO (Prędkość użycia podwozia):

Wypuszczanie	190 węzłów
Chowanie	190 węzłów

VLE (Z podwoziem wypuszczonym): 220 węzłów

VLLO (Prędk. użycia lamp świateł lądowania): 220 węzłów

VLLE (Ze wypuszcz. lampami lądowania): 220 węzłów

VVVO (Prędk. użycia wycieraczek szyb): 180 węzłów

VMC (Minimalna dla sterowności)	
W locie (Kłapy 15°)	100 węzłów
Na ziemi (Kłapy 15°)	102 węzły

<u>CieŜary maksymalne.</u>	Maks. do kołowania (RAMP) i startowy	13000 kg
	Maks. do lądowania	12380 kg
	Maks. bez paliwa	8900 kg (Patrz UWAGA 17)

Pojemność paliwa. (Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezuywalnego UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 22)

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramie m
	galonów US	litrów	
Skrzydło lewe	552,0	2090	0,655
Skrzydło prawe	552,0	2090	0,655
Kadłubowy lewy	108,5	410	3,34
Kadłubowy prawy	108,5	410	3,34
ŁĄCZNIE	1321,0	5000	1,10

Wychwienia statecznika poziomego.

Wyważenie samolotu	CięŜki na nos	CięŜki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°45'
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°55'
Ograniczenie przelotowe, nasek skrzydła niewychylony:		
- S.B. 480 nie wprowadzony	0°	- 3°30'
- S.B.480 wprowadzony	0°	- 4°

Wychwienia powierzchni sterowych:

Ster wysokości	16° w góre	9° w dól
Ster kierunku	30° w prawo	30° w lewo (P. UWAGA 13)
Lotki	16° w góre	14°30' w dól
Kłapy (wszystkie)	40° w dól	
Hamulce aerodynamiczne	70° w góre	
Nasek skrzydła	25° w dól	

Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.

Położenie środka ciężkości.

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
13000	20,0	20,0		28,5	28,5	28,5
12380	19,0	19,0	19,0	28,5	28,5	28,5
10500	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
8900	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
8620	19,0	16,0	14,0 klapy wyp.	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

V. Model FAN JET FALCON SERII F (Samolot Transportowy), zatwierdzony 24 lutego 1970.

FAN JET FALCON SERII F różni się od FAN JET FALCONA głównie: zabudową nowych urządzeń hipernośnych na nosku skrzydła, zabudową silników G.E. CF-700-2D-2, zwiększonym ciężarem i granicznymi położeniami środka ciężkości oraz zwiększonymi wychyleniami statecznika poziomego, nowymi danymi aerodynamicznymi, nowymi ograniczeniami VMC, podwyższeniem maksymalnych prędkości operacyjnych VMO-MMO i zwiększonymi wychyleniami statecznika poziomego.

Silniki. 2 turbinowe General Electric CF-700-2D-2.

Ograniczenia dla silnika. Patrz Ograniczenia dla silnika w Sekcji IV.

Ograniczenia prędkości (IAS).

VMO (Maksymalna operacyjna)

350 węzłów na poziomie morza do 390 węzłów na wys. 23000 stóp
Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami.

MMO (Maksymalna operacyjna)

23000 stóp i powyżej $M = 0,88$

VA (Manewrowa)

200 węzłów

VFE (Z wychylonymi klapami):

<u>Wychylenie</u>	<u>Węzłów</u>
40°	180
10° i 25°	190

VLO (Prędkość użycia podwozia):	
Wypuszczanie	190 węzłów
Chowanie	190 węzłów
VLE (Z podwoziem wypuszczonym):	220 węzłów
VLLO (Prędk. użycia lamp świateł lądowania):	220 węzłów
VLLE (Ze wypuszcz. lampami lądowania):	220 węzłów
VVVO (Prędk. użycia wycieraczek szyb):	180 węzłów
VMC (Minimalna dla sterowności)	
W locie (Kłapy 10°)	99 węzłów
Na ziemi (Kłapy 10°)	100 węzłów

<u>CieŜary maksymalne.</u>	Maks. do kołowania (RAMP) i startowy	13000 kg
	Maks. do lądowania	12380 kg
	Maks. bez paliwa	8900 kg (Patrz UWAGA 17)

Pojemność paliwa. (Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezuzycznego i UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 22)

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramie m
	galonów US	litrów	
Skrzydło lewe	572,0	2164	0,655
Skrzydło prawe	572,0	2164	0,655
Kadłubowy lewy	108,5	410	3,34
Kadłubowy prawy	108,5	410	3,34
ŁĄCZNIE	1361,0	5148	1,08

Wchylenia statecznika poziomego.

Wyważenie samolotu	CięŜki na nos	CięŜki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 10°
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 10°10'
Ograniczenie przelotowe, nosek skrzydła niewychylony	0°	- 4°

Wychylenia powierzchni sterowych:

Ster wysokości	16° w górę	9° w dół
Ster kierunku	30° w prawo	30° w lewo (P. UWAGA 13)
Lotki	16° w górę	14°30' w dół
Kłapy (wszystkie)	40° w dół	
Hamulce aerodynamiczne	70° w górę	
Słoty	17°30' w dół (s.wewn.) i 25° w dół (s.zewn.)	

Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.

Położenie środka ciężkości.

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
13000	20,0	20,0		28,5	28,5	28,5
12380	19,0	19,0	19,0	28,5	28,5	28,5
10500	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
8900	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
8620	19,0	16,0	14,0 kłapy wyp.	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

VI. Model FAN JET FALCON SERII G (Samolot Transportowy), zatwierdzony 27 czerwca 1968.

FAN JET FALCON SERII G różni się od FAN JET FALCONA SERII F głównie: zabudową silników ATF3-6-2C i nowymi gondolami silników, przystosowaniem do odbioru powietrza z upustów sprężarek silników; systemami: przeciwbłodzeniowym, hydraulicznym, elektrycznym i sterowania silnikami, zwiększonym ciężarem i granicznymi położeniami środka ciężkości oraz zwiększonymi wychyleniami steru kierunku, nową wartością VMC, automatycznym otwieraniem slotów przy małych prędkościach lotu, nowymi danymi aerodynamicznymi i ograniczeniami VMO-MMO, nowym autopilotem i samoczynnymi systemami sterowania ciągiem.

Silniki. 2 turbinowe Garrett Turbine Engine Company ATF3-6-2C.
(P/N 3001400-1) (Patrz NOTA 25).

Ograniczenia dla silnika. Maksymalny trwały ciąg statyczny na poziomie morza,
przy 22°C (59°F), daN

Maksymalny statyczny ciąg startowy na poziomie morza,
przy 22°C (59°F), daN (5 minut)

Użytkowanie silnika musi być zgodne z procedurami podanymi w Zatwierdzonej przez DGAC Instrukcji Użytkowania Samolotu w Locie.

Maksymalne dopuszczalne prędkości obrotowe silnika:

<u>Wirnik wentylatora (N1)</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Trwałe	10400	100
Chwilowe 30-sekundowe	10400	100
Chwilowe 5-sekundowe	10400	100

<u>Wirnik niskiego ciśnienia (N2)</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Trwałe	17200	100
Chwilowe 30-sekundowe	17286	100,5
Chwilowe 5-sekundowe	17544	102

<u>Wirnik wysokiego ciśnienia (N3)</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Trwałe	36900	100
Chwilowe 30-sekundowe	37269	101
Chwilowe 5-sekundowe	38007	103

Maksymalna temperatura międzystopniowa turbiny (ITT):

Startowa (5 minut)	1010°C (1850°F)
Startowa (chwilowa 5-sekundowa)	1020°C (1868°F)
Maksymalna trwała	970°C (1778°F)
Rozruchowa	1010°C (1850°F)
Rozruchowa (chwilowa 5-sekundowa)	1020°C (1868°F)

Graniczne ciśnienia oleju:

Start, wznoszenie, bieg luzem (w locie) i przelot	379,26 do 572,50 kPa (55 do 83 p.s.i.g.)
Bieg luzem na ziemi	206,93 kPa (30 do 83 p.s.i.g.)
Chwilowe (maksimum 3 minuty)	620,78 kPa maksimum (90 p.s.i.g. maksimum)

Temperatura oleju wlotowego

Start (maksimum)	182°C (360°F)
Start (minimum)	50°C (122°F)
Praca ciągła (maksimum)	182°C (360°F)
Praca ciągła (minimum)	50°C (122°F)
Rozruch (minimum)	-15°C (-40°F)
Rozruch (3-minutowa)	188°C (370°F)

Ograniczenia prędkości (IAS).

VMO (Maksymalna operacyjna)
350 węzłów na poziomie morza do 380 węzłów na wys. 20000 stóp
Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami.
380 węzłów od 20000 stóp do 22500 stóp.

MMO (Maksymalna operacyjna)
22500 stóp i powyżej M = 0,855

VA (Manewrowa) 220 węzłów

VFE (Z wychylonymi klapami):

<u>Wychylenie</u>	<u>Węzłów</u>
40°	180
10° i 20°	190

VLO (Prędkość użycia podwozia):

Wypuszczanie	190 węzłów
Chowanie	190 węzłów

VLE (Z podwoziem wypuszczonym): 220 węzłów

VLLO (Prędk. użycia lamp świateł lądowania): 220 węzłów

VLLE (Ze wypuszcz. lampami lądowania): 220 węzłów

VVWO (Prędk. użycia wycieraczek szyb): 180 węzłów

VMC (Minimalna dla sterowności) (Patrz UWAGA 13)

W locie (Klapy 10°)	103 węzły (CAS)
Na ziemi (Klapy 10°)	108 węzłów (CAS)

Ciężary maksymalne.

Maks. do kołowania i startowy	14515 kg
Maks. do lądowania	12500 kg
Maks. bez paliwa	10206 kg
Min. w locie	8136 kg

Pojemność paliwa.

(Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezuzycywanego i UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 22)

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramie m
	galonów US	litrów	
Skrzydło lewe	572,0	2164	0,655
Skrzydło prawe	572,0	2164	0,655
Kadłubowy lewy	108,5	410	3,34
Kadłubowy prawy	108,5	410	3,34
ŁĄCZNIE	1361,0	5148	1,10

Wchylenia statecznika poziomego.

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 10°
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 10°10'
Ograniczenie przelotowe, nasek skrzydła niewychylony	0°	- 4°

Wchylenia powierzchni sterowych:

Ster wysokości	16° w górę	6° w dół
Ster kierunku	36° w prawo	36° w lewo
Lotki	16° w górę	14°30' w dół
Klapy (wszystkie)	40° w dół	
Hamulce aerodynamiczne	70° w górę	
Słoty	17°30' w dół (s.wewn.) i 25° w dół (s.zewn.)	
Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.		

Położenie środka ciężkości.

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
14515	19,2	19,2		30,0	30,0	30,0
14200	19,0	19,0		30,0	30,0	30,0
12500	19,0	18,0	17,6	30,0	30,0	30,0
10614	19,0	18,0	16,0	30,0	30,0	30,0
8136	19,0	18,0	16,0	30,0	30,0	30,0

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m.

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

VII. Model MYSTERE-FALCON 200 (Samolot Transportowy), zatwierdzony 6 lipca 1982.

MYSTERE-FALCON 200 różni się od FAN JET FALCONA SERII F głównie: zabudową silników ATF3-6A-4C i nowymi gondolami silników, przystosowaniem do odbioru powietrza z upustów sprężarek silników; systemami: przeciwbłodzeniowym, hydraulicznym, elektrycznym, klimatyzacyjnym i ciśnieniowania kadłuba oraz sterowania silnikami, od nowa zaprojektowanymi kadłubowymi zbiornikami paliwa o zwiększonej pojemności, zwiększonym ciężarem i granicznymi położeniami środka ciężkości oraz automatycznym otwieraniem slotów przy małych prędkościach lotu, nowymi danymi aerodynamicznymi i ograniczeniami VMO-MMO, nowym autopilotem i ulepszoną awioniką.

Silniki. 2 turbinowe Garrett Turbine Engine Company ATF3-6A-4C.
(P/N 3003100-1).

Ograniczenia dla silnika. Maksymalny trwały ciąg statyczny na poziomie morza,
przy 38°C (59°F), daN

Maksymalny statyczny ciąg startowy na poziomie morza,
przy 38°C (59°F), daN (5 minut)

Użytkowanie silnika musi być zgodne z procedurami podanymi w Zatwierdzonej przez DGAC Instrukcji Użytkowania Samolotu w Locie.

Maksymalne dopuszczalne prędkości obrotowe silnika:

<u>Wirnik wentylatora (N1)</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Trwałe	10700	100
Chwilowe 30-sekundowe	10700	100
Chwilowe 5-sekundowe	10700	100
<u>Wirnik niskiego ciśnienia (N2)</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Trwałe	17200	100
Chwilowe 30-sekundowe	17286	100,5
Chwilowe 5-sekundowe	17544	102
<u>Wirnik wysokiego ciśnienia (N3)</u>	<u>obr/min</u>	<u>procent</u>
Trwałe	36900	100
Chwilowe 30-sekundowe	37269	101
Chwilowe 5-sekundowe	38007	103

Maksymalna temperatura międzystopniowa turbiny (ITT):

Startowa (5 minut)	1010°C (1850°F)
Startowa (chwilowa 5-sekundowa)	1020°C (1868°F)
Maksymalna trwała	970°C (1778°F)
Rozruchowa	1010°C (1850°F)
Rozruchowa (chwilowa 5-sekundowa)	1020°C (1868°F)

Graniczne ciśnienia oleju:

Start, wznoszenie, bieg luzem (w locie) i przelot	379,37 do 572,50 kPa (55 do 83 p.s.i.g.)
Bieg luzem na ziemi	206,92 do 572,50 kPa (30 do 83 p.s.i.g.)
Chwilowe (maksimum 3 minuty)	620,78 kPa (90 p.s.i.g. maksimum)

Temperatura oleju wlotowego

Start (maksimum)	182°C (360°F)
Start (minimum)	50°C (122°F)
Praca ciągła (maksimum)	182°C (360°F)
Praca ciągła (minimum)	50°C (122°F)
Rozruch (minimum)	-15°C (-40°F)
Rozruch (3-minutowa)	188°C (370°F)

Ograniczenia prędkości (IAS).

VMO (Maksymalna operacyjna)
350 węzłów na poziomie morza do 380 węzłów na wys. 20000 stóp
Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami.
380 węzłów od 20000 stóp do 22720 stóp.

MMO (Maksymalna operacyjna)
22500 stóp i powyżej M = 0,865

VA (Manewrowa) 220 węzłów

VFE (Z wychylonymi klapami):

Wychylenie	Węzłów
40°	180
15°	

VLO (Prędkość użycia podwozia):

Wypuszczanie	190 węzłów
Chowanie	190 węzłów

VLE (Z podwoziem wypuszczonym): 220 węzłów

VWWO (Prędk. użycia wycieraczek szyb): 220 węzłów

VMC (Minimalna dla sterowności) (Patrz UWAGA 13)

W locie (Klapy 10°)	99 węzłów (CAS)
Na ziemi (Klapy 10°)	104 węzły (CAS)

Min. prędkość użycia odwracacza ciągu 50 węzłów

Cieźary maksymalne.

Maks. do kołowania i startowy 14515 kg

Maks. do lądowania 13100 kg

Maks. bez paliwa 10206 kg

Min. w locie 7500 kg

Pojemność paliwa.

(Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezuzycywanego i UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 22)

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramie m
	galonów US	litrów	
Skrzydło lewe	572,0	2163,5	-0,057
Skrzydło prawe	572,0	2163,5	-0,057
Kadłubowy lewy	225,5	854,0	+2,500
Kadłubowy prawy	225,5	854,0	+2,500
ŁĄCZNIE	1595,0	6035,0	+0,699

Wychylenia statecznika poziomego.

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 10°
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 10°10'
Ograniczenie przelotowe, sloty skrzydła niewychylone	0°	- 4°

Wchylenia powierzchni sterowych:

Ster wysokości	16° w górę	16° w dół
Ster kierunku	30° w prawo	30° w lewo
Lotki	16° w górę	14°30' w dół
Klapy (wszystkie)	40° w dół	
Hamulce aerodynamiczne	70° w górę	
Sloty	17°30' w dół (s.wewn.) i 25° w dół (s.zewn.)	

Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.

Położenie środka ciężkości.

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
14515	21,75	21,75		35,0	35,0	35,0
13650	20,8	20,8		35,0	35,0	35,0
13100	20,8	20,1	20,1	35,0	35,0	35,0
11030	20,8	17,0	17,0	35,0	35,0	35,0
7500	20,8	17,0	17,0	35,0	35,0	35,0

Wartości liniowo zmienne między tymi punktami.

Chowanie podwozia głównego i przedniego nie wywiera znaczącego wpływu na położenie środka ciężkości.

VIII. Model MYSTERE-FALCON 20 - F5 - (Samolot Transportowy), zatwierdzony 6 lipca 1982.

C5 - (Samolot Transportowy), zatwierdzony 23 maja 1989.

D5 - (Samolot Transportowy), zatwierdzony 23 maja 1989.

E5 - (Samolot Transportowy), zatwierdzony 23 maja 1989.

Samoloty MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5 różnią się od FAN JET FALCONA SERII F głównie: zabudową silników Garrett TFE731-5AR-2C i nowymi gondolami silników, przystosowaniem do odbioru powietrza z upustów sprężarek silników; systemami: przeciwoślodzeniowym, hydraulicznym, elektrycznym, standaryzowanym ciężarem i granicznymi położeniami środka ciężkości oraz dodaniem automatycznego systemu sterowania ciągiem startowym ATTCS.

Te zmiany są stosowalne do dostarczonych i użytkowanych dotychczas samolotów FAN JET FALCON przez wprowadzenie Biuletynu Serwisowego AMD-BA Nr FJF731.

Po wprowadzeniu tego Biuletynu Serwisowego samolot jest określony jak poniżej:

Silniki.

2 turbinowe Garrett Engine Division TFE731-5AR-2C.

Samoloty Mystere-Falcon 20-5 z wprowadzoną Modyfikacją M.3530 (Biuletyn Serwisowy 735) są wyposażone w 2 silniki Garrett Model TFE731-5BR-2C.

Ograniczenia dla silnika.

S-ty bez SB735 S-ty z SB735

Maksymalny ciąg trwały:

na poziomie morza, ISA, daN

2000

2060

Maks. statyczny ciąg startowy:

na poziomie morza, 28°C (73,5°F), daN (5 minut),

2000

2111

Użytkowanie silnika musi być zgodne z procedurami podanymi w Zatwierdzonej przez DGAC Instrukcji Użytkowania Samolotu w Locie.

Maks. normalne prędkości obrotowe wirników:

obr/min procent obr/min procent

Wirnik niskiego ciśnienia (N1)

21000

100

21000

100

Wirnik wysokiego ciśnienia (N2)

29898

101

30540

100,8

Warunki chwilowe (Patrz NOTA 7)

Wirnik niskiego ciśnienia (N1) 5 s

100-103

100-103

Wirnik wysokiego ciśnienia (N2) 5 s

101-103

100,8-103

Maksymalna temperatura międzystopniowa turbiny (ITT):

Podczas rozruchu

952°C (1746°F)

978°C (1793°F)

Rozruch (chwilowo 10 s)

974°C (1785°F)

996°C (1825°F)

Start (5-minutowa)

974°C (1785°F)

996°C (1825°F)

(5-sekundowa chwilowa)

984°C (1803°F)

1006°C (1842°F)

(2-sekundowa chwilowa)

994°C (1821°F)

1016°C (1861°F)

Maksymalna trwała

924°C (1696°F)

968°C (1775°F)

Temperatura oleju na wejściu przekładni wentylatora:

S-ty bez SB735

S-ty z SB735

Maksymalna (poziom morza) do 30000 stóp

127°C (260°F)

127°C (260°F)

Maksymalna (powyżej 30000 stóp)

140°C (284°F)

140°C (284°F)

Maksymalna chwilowa (2-minutowa)

149°C (300°F)

149°C (300°F)

Minimalna trwała

30°C (86°F)

30°C (86°F)

Ciśnienie paliwa:

Minimalne alarmowe ciśnienie paliwa

37,93 kPa

37,93 kPa

(5,5 p.s.i.g.)

(5,5 p.s.i.g.)

Graniczne ciśnienia oleju:

Obroty biegu luzem, kPa	172,44do317,29 (25 do 46 psig)	172,44do317,29 (25 do 46 psig)
Startowe i maksymalne trwałe, kPa	262,11do317,29 (38 do 46 psig)	262,11do317,29 (38 do 46 psig)

Ograniczenia predkości (IAS), węzłów

VMO (Maksymalna operacyjna)		
- poziom morza,	350	350
- 23000 stóp,	390	390
Wartość liniowo zmienna między tymi dwoma punktami.		
MMO (Maksymalna operacyjna)		
- 23000 stóp	M=0,88	M=0,88
VA (Manewrowa):		
VFE (Z wychylonymi klapami)		
<u>Wychwienia</u>		
40°		
25°		
15°	200 (tylko MF20-C5/D5/E5)	200
10°	190 (tylko MF20-F5)	190
VLO (Prędkość użycia podwozia)		
Wypuszczanie	190	190
Chowanie	190	190
VLE (Z podwoziem wypuszczonym)	220	220
VLLO (Operacji lampami lądowania)	220	220
VLLE (Z wysuniętymi lampami lądowania)	220	220
VVWO (Prędk. użycia wycieraczek szyb)	180	180
VMC (Minimalna dla sterowności)		
W locie	110 (KCAS) (MF20-C5/D5) 103 (KCAS) (MF20-E5/F5)	
Na ziemi	115 (KCAS) (MF20-C5/D-5) 108 (KCAS) (MF20-E5/F5)	117,5 110,5

<u>CieŜary maksymalne.</u>	Maks. do kołowania i startowy	13200 kg
	Maks. do lądowania	12580 kg
	Maks. bez paliwa	9980 kg
	Min. w locie	8310 kg

Pojemność paliwa. (Patrz UWAGA 1 (c) dla informacji odnośnie paliwa niezuywalnego i UWAGA 7 odnośnie stosowania dodatków do paliwa).

Następujące dane dotyczą pełnych zbiorników paliwowych. (P. UWAGA 23).

Dla MYSTERE-FALCON 20-C5:

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramię
	galonów US	litrów	m
Skrzydło lewe	552,0	2090	0,655
Skrzydło prawe	552,0	2090	0,655
Kadłubowy lewy	69,5	263	3,34
Kadłubowy prawy	69,5	263	3,34
ŁACZNIE	1243,0	4706	0,945

Dla MYSTERE-FALCON 20-D5 i -E5 (Patrz UWAGA 22):

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramię
	galonów US	litrów	m
Skrzydło lewe	552,0	2090	0,655
Skrzydło prawe	552,0	2090	0,655
Kadłubowy lewy	108,5	410	3,34
Kadłubowy prawy	108,5	410	3,34
ŁACZNIE	1321,0	5000	1,10

Dla MYSTERE-FALCON 20-F5 (Patrz UWAGA 22):

Zbiornik położenie zbiorn.	Paliwo zużywalne		Ramię
	galonów US	litrów	m
Skrzydło lewe	572,0	2164	0,655
Skrzydło prawe	572,0	2164	0,655
Kadłubowy lewy	108,5	410	3,34
Kadłubowy prawy	108,5	410	3,34
ŁACZNIE	1361,0	5148	1,08

Wchylenia statecznika poziomego.

Dla MYSTERE-FALCON 20-C5:

SB 179 nie wprowadzony:

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°10'
Ograniczenie przelotowe, nasek skrzydła niewychylony	0°	- 7°

SB 179 wprowadzony:

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°45'
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°55'
Ograniczenie przelotowe, nasek skrzydła niewychylony		
- S.B. 480 nie wprowadzony	0°	- 3°30'
- S.B. 480 wprowadzony	0°	- 4

Dla MYSTERE-FALCON 20-D5 i -E5:

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 7°45'
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 7°55'
Ograniczenie przelotowe, nasek skrzydła niewychylony		
- S.B. 480 nie wprowadzony	0°	- 3°30'
- S.B. 480 wprowadzony	0°	- 4

Dla MYSTERE-FALCON 20-F5:

Wyważenie samolotu	Ciężki na nos	Ciężki na ogon
Zderzaki elektryczne	0°	- 10°
Zderzaki mechaniczne	+ 10'	- 10°10'
Ograniczenie przelotowe, nasek skrzydła niewychylony	0°	- 4°

Wychylenia powierzchni sterowych:

Ster wysokości	16° w górę 6° w dół dla MYSTERE-FALCON 20-C5 i -D5 9° w dół dla MYSTERE-FALCON 20-E5 i -F5
Ster kierunku	23° w prawo i w lewo dla M-F 20-C5 i -D5 30° w prawo i w lewo dla M-F 20-E5 i -F5 oraz dla M-F 20-C5 i -D5 z wprov. S.B. Nr 456 16° w górę 14°30' w dół
Kłapy (wszystkie)	40°
Hamulce aerodynamiczne	70°
Noski skrzydeł	25° w dół dla MYSTERE-FALCON 20-C5, -D5, -E5 17°30' w dół (s.wewn.) i 25° w dół (s.zewn.) dla MYSTERE-FALCON 20-F5

Szczegóły regulacji i tolerancje podane w Instrukcji Obsługi.

Położenie środka ciężkości (podwozie wpuśczone).
(Patrz UWAGA 20)

MYSTERE-FALCON 20-C5 z nie wprowadzonym Biuletynem Serwisowym AMD-BA Nr 179:

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Łądowanie	Start	Przelot	Łądowanie
13200 (TO)	20	20	20	28,5	28,5	28,5
12580	20	18,7	18,7	28,5	28,5	28,5
11000	20	18	18	28,5	28,5	28,5
9980 (ZWF)	20	17,5	17,5	28,5	28,5	28,5
9500	20	17,5	17,5	28,5	28,5	28,5
9360	20	17,5	17,5	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Chowanie podwozia przedniego i głównego nie ma znaczącego wpływu na wyważenie samolotu.

MYSTERE-FALCON 20-C5 z wprowadzonym Biuletynem Serwisowym AMD-BA Nr 179,

MYSTERE-FALCON 20-D5, -E5 i -F5

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Łądowanie	Start	Przelot	Łądowanie
13200 (TO)	19	19	19	28,5	28,5	28,5
12580	19	17,5	17,5	28,5	28,5	28,5
11000	19	16	16	28,5	28,5	28,5
9980	19	16	16	28,5	28,5	28,5
(ZWF)	19	16	16	28,5	28,5	28,5
9500	19	16	16	28,5	28,5	28,5
9360	19	16	16	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Chowanie podwozia głównego i przedniego nie ma znaczącego wpływu na wyważenie samolotu.

IX. POZOSTAŁE DANE DLA WSZYSTKICH MODELI

Paliwo. Patrz UWAGA 7.

Olej: Syntetyczny gatunku zgodnego z podanym w Arkuszu Danych Certyfikatu Typu FAA Nr E7EA dla silnika General Electric CF700, Nr E7WE dla silnika Garrett ATF3-6 i Nr E6WE dla silników Garrett TFE731-5AR-2C oraz TFE731-5BR-2C (Patrz UWAGA 8).

Dopuszczalny maksymalny pobór powietrza ze sprężarki silnika:

Silnik General Electric CF700 (Patrz UWAGA 9):
6 procent wydatku sprężarki.

Silnik Garrett ATF3-6:
Całkowity wydatek poboru powietrza równy maksimum 8,5 procenta z przepływu zewnętrznego przez cztery upusty, pobierając nie więcej niż 5 procent przepływu przez wytwornicę gazu z upustu wysokiego ciśnienia.

Silnik Garrett TFE731-5AR:
Całkowity wydatek poboru powietrza równy maksimum 8 procent całkowitego przepływu zewnętrznego może być wzięty z dwóch upustów niskiego ciśnienia i jednego upustu wysokiego ciśnienia, pobierając nie więcej niż 5 procent wydatku przepływu wytwornicy gazu z dowolnego upustu niskiego ciśnienia i nie więcej niż 3 procent z upustu wysokiego ciśnienia przy ciągu powyżej 30 procent maksymalnego ciągu trwałego.

Całkowity wydatek poboru powietrza równy maksimum 10 procent całkowitego przepływu zewnętrznego może być wzięty z dwóch upustów niskiego ciśnienia i trzech upustów wysokiego ciśnienia, pobierając w sumie nie więcej niż 5 procent wydatku przepływu zewnętrznego przez dowolne upusty niskiego ciśnienia i w sumie nie więcej niż 6 procent wydatku przepływu zewnętrznego przez trzy upusty wysokiego ciśnienia. Pobór powietrza przez każdy z trzech upustów wysokiego ciśnienia powinien być jednakowy.

Odniesienie: - FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C, D, E, F i G oraz MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5:
Odniesienie znajduje się w 0% Średniej Ciężkości Aerodynamicznej (SCA). Zero SCA jest zaznaczone na samolocie i odpowiada położeniu wręgi kadłuba o współrzędnej +7,67 m (+301,97cali). (Patrz UWAGA 20).

- (MYSTERE-FALCON 200):
Odniesienie znajduje się w 25% SCA. 25% SCA jest zaznaczone na samolocie i odpowiada położeniu wręgi kadłuba o współrzędnej + 8,382 m (+330,00 cali).

Średnia ciężkość aerodynamiczna: 2,846 m (112,08 cala).

Środki poziomowania. Poziomnice typu pęcherzykowego, umieszczone w specjalnych obrotowych przegubach, znajdujących się w górnej części trzech specjalnych sworzni w podłodze tylnego przedziału kadłuba, ułatwiają wzdłużne i poprzeczne wypoziomowanie samolotu.

Minimalna załoga. W każdym locie dwóch pilotów (I pilot i II pilot).

Maksymalna liczba pasażerów. 10, jak to jest ograniczone przez liczbę i typ wyjść awaryjnych. (Patrz UWAGA 19 odnośnie użytkowania z ładunkiem bez pasażerów).

Maksymalny bagaż. - (FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C, D, E, F i G oraz MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5)

<u>Przedział</u>	<u>Ciężar (kg)</u>	<u>Ramię (m)</u>
Przedni	84	- 3,429
Tylny	91	+ 1,575

(MYSTERE-FALCON 200)

<u>Przedział</u>	<u>Ciężar (kg)</u>	<u>Ramię (m)</u>
Przedni kabinowy	100	- 4,140
Tylny kabinowy	91	+ 1,575
Tylny luk wyposażenia	300	+ 3,607

Pojemność oleju. Olej dostępny (zużywalny) dla obiegu w systemach znajduje się w zbiornikach silnikowych:

Silnik General Electric CF700 (FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C, D, E i F)

Zbiornik	Olej zużywalny		Ramię
	Galonów US	kg	
Poł.zbiornika			m
Lewy	0,73	2,50	+ 2,743
Prawy	0,73	2,50	+ 2,743
ŁĄCZNIE	1,46	5,00	+ 2,743

Silnik Garrett ATF3-6-2C (FAN JET FALCON SERII G)

Zbiornik	Olej zużywalny		Ramie
	Poł.zbiornika	Galonów US	
Lewy	0,75	2,86	+ 3,708
Prawy	0,75	2,86	+ 3,708
ŁĄCZNIE	1,50	5,72	+ 3,708

Silnik Garrett ATF3-6-4C (MYSTERE-FALCON 200)

Zbiornik	Olej zużywalny		Ramie
	Poł.zbiornika	Galonów US	
Lewy	0,75	2,86	+ 2,997
Prawy	0,75	2,86	+ 2,997
ŁĄCZNIE	1,50	5,72	+ 2,997

Silnik Garrett TFE731-5AR (MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5)

Zbiornik	Olej zużywalny		Ramie
	Poł.zbiornika	Galonów US	
Lewy	0,5	1,90	+ 2,997
Prawy	0,5	1,90	+ 2,997
ŁĄCZNIE	1,0	3,80	+ 2,997

Wymagane wyposażenie. Podstawowe wymagane wyposażenie, wymienione w odpowiednich przepisach zdatości do lotu (Patrz Baza Certyfikacyjna) musi być zainstalowane na samolocie dla certyfikacji. Lista wyposażenia dla samolotów FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C, D, E, F i G, MYSTERE-FALCON 200 oraz MYSTERE-FALCON 20 C5/D5/E5/F5 zawiera wykazy całego wymaganego wyposażenia jak również wyposażenia dodatkowego (opcji) zatwierdzonego przez francuską Direction Generale de l'Aviation Civile (DGAC).

Maksymalny pułap operacyjny. 42000 stóp.

Informacja serwisowa. Wszystkie Biuletyny Serwisowe wydawane przez DASSAULT AVIATION, w tym kategorii Obowiązkowej, Zaleceniowej lub Opcjonalnej, mają status "Zatwierdzenia przez DGAC". Ten status będzie potwierdzany przez Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego. Wszystkie Biuletyny Serwisowe Obowiązkowe muszą być zatwierdzone przez DGAC i GILC.

Inne dostępne dokumenty serwisowe dla samolotów FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C, D, E, F i G oraz MYSTERE-FALCON 200 i MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5 to:

1. Instrukcja Napraw Struktury
2. Ilustrowany Katalog Części
3. Instrukcja - Schemat Okablowania
4. Instrukcja Obsługi.

Baza certyfikacyjna.Dla PODSTAWOWEGO FAN JET FALCON, SERII C, D, E, F i G:

CAR Część 4b, ważne na 31 grudnia 1953, z poprawkami 4b-1 do 4b-12, Przepisy Specjalne SR-422B i przewidziana poprawka FAR 25-4 w miejsce CAR 4b.350(e) i (f).

Francuskie wymagania zdatości do lotu AIR-2051, ważne na 15 czerwca 1963, ustalające poziom bezpieczeństwa równoważny do CAR 4b, ważnych na 31 grudnia 1953, z poprawkami 4b-1 do 4b-12, dla przeprowadzenia certyfikacji wg FAR 21.29(a)(1)(ii).

Wykazanie zgodności z FAR 36.1, ważnymi na 1 grudnia 1969.

Dla SERII G, stosuje się następujące dodatkowe wymagania:

FAR 25.672 jak zaleca 25-23 odpowiednio dla Systemu Wyważania Macha
FAR 25.903(d)(1) jak zaleca poprawka 25-23, odpowiednio dla palności
FAR 25.943 jak zaleca poprawka 25-40
FAR 25.954 z poprawką 25-14
w miejsce CAR 4b.437 zastosowano FAR 25.1001, jak zaleca poprawka 25-18
w miejsce CAR 4b.440 do 4b.448 zastosowano FAR 25.1011 do 25.1025, jak zaleca poprawka 25-36
FAR 25.1351(d) z poprawką 25-41
FAR 25.1353(c)(6) z poprawką 25-42
SFAR 27 z poprawką SFAR 27-3
FAR 36 z poprawką 36-9

Dla MYSTERE-FALCON 200:

CAR 4b z grudnia 1953 z poprawkami do 4b-12 i SR422B
Następujące paragrafy Federalnych Przepisów Lotniczych FAR Część 25 z poprawkami od 25-1 do 25-43:

FAR 25.571(d)
FAR 25.671(c) dla zmodyfikowanych części pierwszorzędnego i drugorzędnego układu sterowania lotem
FAR 25.671(d) w miejsce CAR 4b.320(b)(2)
FAR 25.672 dla Systemu Wyważania Macha
FAR 25.677 w miejsce CAR 4b.322
FAR 25.772 w miejsce CAR 4b.350(e) i (f)
FAR 25.853 do 25.857 w miejsce CAR 4b.381 do 4b.384
FAR 25.865
FAR 25.903 w miejsce CAR 4b.401
FAR 25.939 w miejsce CAR 4b.409
FAR 25.943
FAR 25.951(a) dla zabudowy APU
FAR 25.954
FAR 25.993 w miejsce CAR 4b.432
FAR 25.1001 w miejsce CAR 4b.437
FAR 25.1011 do 25.1025 w miejsce CAR 4b.440 do 4b.448
FAR 25.1041 do 25.1045 w miejsce CAR 4b.450 do 4b.452
FAR 25.1091 w miejsce CAR 4b.460
FAR 25.1121 w miejsce CAR 4b.467(a)
FAR 25.1123 w miejsce CAR 4b.467
FAR 25.1309 w miejsce CAR 4b.467(b)
FAR 25.1309 w miejsce CAR 4b.606 dla nowych systemów

FAR 25.1326
FAR 25.1337 w miejsce CAR 4b.613
FAR 25.1351 do 25.1359 w miejsce CAR 4b.621 do 4b.626
FAR 25.1435 w miejsce CAR 4b.653 do 4b.655
FAR 25.1529
FAR 25.1549 w miejsce CAR 4b.734
Appendix F
FAR 25.603 w miejsce CAR 4b.301
FAR 25.723 w miejsce CAR 4b.332(a)
FAR 25.863 w miejsce CAR 4b.385
FAR 25.901 w miejsce CAR 4b.400
FAR 25.1103 w miejsce CAR 4b.463
FAR 25.1142
FAR 25.1181 do 25.1201 w miejsce CAR 4b.480 do 4b.484 i 4b.486 do 4b.489
FAR 25.1522
FAR 25.1581 do 25.1587 w miejsce CAR 4b.740 do 4b.743
SFAR 27 z poprawkami do SFAR 27-3
FAR 36 z poprawkami do 36-12

Dla MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5:

CAR 4b z grudnia 1953 z poprawką 4b-12 i SR422B.
Następujące paragrafy Federalnych Przepisów Lotniczych FAR Część 25 z poprawkami 25-1 do 25-35:

FAR 25.571(d)
FAR 25.1019 w miejsce CAR 4b.447
FAR 25.1093(b)
FAR 25.1141(e)

Następujące paragrafy Federalnych Przepisów Lotniczych FAR Część 25 z poprawkami 25-1 do 25-56:

FAR 25.581
FAR 25.863 w miejsce CAR 4b.385
FAR 25.865
FAR 25.901(c) dla komputera sterowania układem paliwowym silnika
FAR 25.903(b)
FAR 25.903(d)(1) tylko dla warunków palności
FAR 25.903(e)(2)
FAR 25.939(c)
FAR 25.943
FAR 25.954
FAR 25.1011
FAR 25.1013
FAR 25.1015
FAR 25.1017
FAR 25.1021
FAR 25.1023
FAR 25.1025
FAR 25.1041 w miejsce CAR 4b.450
FAR 25.1091(d)(2) w miejsce CAR 4b.460(g)
FAR 25.1103(d)
FAR 25.1142 w miejsce CAR 4b.480(c)
FAR 25.1183 w miejsce CAR 4b.483
FAR 25.1189 w miejsce CAR 4b.482

FAR 25.1309 w miejsce CAR 4b.606 dla zmodyfikowanych systemów zasilania elektrycznego

FAR 25.904 i Dodatek I z poprawką 25-62 dla Automatycznego Systemu Sterowania Ciągłem Startowym

SFAR 27 z poprawkami do SFAR 27-6

FAR 36 z poprawką 36-15

Certyfikat Typu Nr 35 wydany 22 maja 1989 przez Direction Generale de l'Aviation Civile (Francja)

Certyfikat Typu Nr A7EU wyd. przez Federal Aviation Administration (USA):

9 czerwca 1965 dla Modelu FAN JET FALCON i:

27 czerwca 1969 dla FAN JET FALCON SERII D

24 lutego 1970 dla FAN JET FALCON SERII C

24 lutego 1970 dla FAN JET FALCON SERII E

24 lutego 1970 dla FAN JET FALCON SERII F

31 lipca 1981 dla FAN JET FALCON SERII G

6 lipca 1982 dla MYSTERE-FALCON 200

6 lipca 1982 dla MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5

Przystosowanie do przymusowego wodowania CAR 4b.361 (Użytkowanie nad akwenami wodnymi może być zatwierdzone, kiedy samolot będzie miał instalacje zatwierdzone i będzie wyposażony zgodnie z CAR 4b.361)

Ochrona przed oblodzeniem CAR 4b.640 (i francuskie przepisy STAc/AB 36998 z 20 czerwca 1968 dla FAN JET FALCON SERII F)

Wymagania importowe. Certyfikat Zdatości do Lotu według standartów FAA może być wydany na podstawie francuskiego "Eksportowego Świadectwa Zdatości do Lotu" podpisanego przez przedstawiciela Direction Generale de l'Aviation Civile (DGAC), zawierającego następujące stwierdzenie: "Statki powietrzne objęte niniejszym certyfikatem zostały sprawdzone, wypróbowane i doprowadzone do stanu zgodnego z projektem typu zatwierdzonym przez Certyfikat Uznania Zdatości Nr UZ-BB-04/97 oraz są w stanie odpowiednim do bezpiecznego użytkowania". (Patrz: FAR Część 21.183(c)).

Numery fabryczne. Francuskie "Eksportowe Świadectwo Zdatości", jak to wynika z "Wymagań Importowych", musi być wystawione indywidualnie dla każdego egzemplarza samolotu poddanego procesowi certyfikacji w Rzeczypospolitej Polskiej.

Samoloty o następujących oznaczeniach na tabliczkach identyfikacyjnych wytwórcy i zgodne z wymaganiami importowymi są uważane za objęte Certyfikatem Typu:

G.A.M.D. Mystere 20

A.M.D./Sud Aviation Mystere 20

A.M.D./Sud Aviation Mystere 20 Fan Jet Falcon

A.M.D./Sud Aviation Fan Jet Falcon "Series D"

Dassault-Sud Fan Jet Falcon "Series C"

Dassault-Sud Fan Jet Falcon "Series E"

Dassault-Sud Fan Jet Falcon "Series F"

Dassault-Sud Fan Jet Falcon "Series G"

Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation MYSTERE-FALCON 200

Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation

MYSTERE-FALCON 20-C5/D5/E5/F5

UWAGI

- UWAGA 1.**
- (a) Bieżący protokół ważenia i wyważenia, z listą wyposażenia zawartego w certyfikowanym ciężarze samolotu pustego i instrukcje załadowania muszą być dostarczone z każdym samolotem od czasu oryginalnej certyfikacji i być zawsze dostępne
- (b) Samolot musi być załadowany tak, aby położenie środka ciężkości było zgodne z podanymi ograniczeniami i zawsze były uwzględniane wszystkie efekty wpływu zużycia paliwa oraz przemieszczania się załogi i pasażerów z wyznaczonych im miejsc.
- (c) Za "Zlewalne nieużywalne paliwo" jest uważane paliwo w zbiornikach, które jest niedostępne dla silników w krytycznych warunkach lotu, jak to określają francuskie przepisy AIR-2051 (CAR 4b.416). To zlewalne nieużywalne paliwo nie obejmuje "resztki w zbiornikach" lub "nieużywalnego paliwa w przewodach", pozostającego w przewodach paliwowych. "Całkowite paliwo nieużywalne", które obejmuje paliwo zlewalne nieużywalne, resztki w zbiornikach i przewodach paliwowych, musi być wliczone do ciężaru samolotu pustego.

(FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C, D, E, F i G
oraz MYSTERE-FALCON 20-C5/-D5/-E5/-F5)

	Pojemność (galony US)	Ciężar (kg)	Ramię (m)
Resztka paliwa w obu skrzydłach	0,3	0,91	+ 1,016
Resztka paliwa w obu zbiornikach kadłuba	0,1	0,30	+ 3,226
Paliwo zlewalne nieużywalne (w obu skrzydłach)	2,0	6,03	+ 1,016
Paliwo zlewalne nieużywalne (w obu zbiorn. kadłubowych)	0,9	2,72	+ 3,226
Paliwo nieużywalne w przewodach	1,5	4,54	+ 2,032
Paliwo nieużywalne łącznie	4,8	14,52	+ 1,803

(MYSTERE-FALCON 200)

	Pojemność (galony US)	Ciężar (kg)	Ramię (m)
Resztka paliwa w obu skrzydłach	1,8	5,44	+ 0,305
Resztka paliwa w obu zbiornikach kadłuba	3,3	9,98	+ 2,515
Paliwo zlewalne nieużywalne (w obu skrzydłach)	2,0	6,03	+ 0,305
Paliwo zlewalne nieużywalne (w obu zbiorn. kadłubowych)	4,0	12,11	+ 2,515
Paliwo nieużywalne łącznie	11,1	33,59	+ 1,753

- (d) Olej w systemie olejowym silników to całkowita ilość oleju w silniku bez ilości zlewalnej ze zbiorników:

Silnik General Electric CF700 (FAN JET FALCON,
FAN JET FALCON SERII C, D, E, F)

OLEJ NIEZLEWALNY			
	Objętość (galonów USA)	Ciężar (kg)	Ramię (m)
Lewy	0,64	2,04	+ 2,743
Prawy	0,64	2,04	+ 2,743
Łącznie	1,28	4,08	+ 2,743

Silnik Garrett ATF3-6-2C (FAN JET FALCON SERII G)

OLEJ NIEZLEWALNY			
	Objętość (galonów USA)	Ciężar (kg)	Ramię (m)
Lewy	1,0	3,81	+ 3,708
Prawy	1,0	3,81	+ 3,708
Łącznie	2,0	7,22	+ 3,708

Silnik Garrett ATF3-6A-4C (MYSTERE-FALCON 200)

OLEJ NIEZLEWALNY			
	Objętość (galonów USA)	Ciężar (kg)	Ramię (m)
Lewy	1,0	3,81	+ 2,997
Prawy	1,0	3,81	+ 2,997
Łącznie	2,0	7,22	+ 2,997

Silnik Garrett TFE731-5AR (MYSTERE-FALCON 20-C5/-D5/-E-5/-F5)

OLEJ NIEZUŻYWALNY (OLEJ NIEZLEWALNY I RESZTKOWY)			
	Objętość (galonów USA)	Ciężar (kg)	Ramię (m)
Lewy	2,25	8,57	+ 2,997
Prawy	2,25	8,57	+ 2,997
Łącznie	4,50	17,15	+ 2,997

Olej w instalacjach silnikowych (olej niezlewalny), w tym olej w przekładniach silników oraz cały płyn hydrauliczny musi być wliczony do masy samolotu pustego.

UWAGA 2.

Wymagane oznakowania zakresów przyrządów i tabliczki informacyjne są wymienione w następujących dokumentach:

DTM 7058/82 dla PODSTAWOWEGO FAN JET FALCON, SERII D, E i F.

DTM 260/A110 dla FAN JET FALCON SERII G.

DTM 484/A110 dla MYSTERE-FALCON 200.

DTM 30538/A120 dla MYSTERE-FALCON 20-C5/-D5/-E5/-F5.

- UWAGA 3.** Komponenty samolotu o ograniczonej żywotności są podane w zatwierdzonym przez DGAC rozdziale 5.40.00 Instrukcji Obsługi i muszą być wymieniane, jak w niej wskazano. Ponadto czynności obsługowe wymienione w zatwierdzonym przez DGAC rozdziale 5.40.00 Instrukcji Obsługi muszą być wykonywane, jak w niej wskazano.
- UWAGA 4.** Podstawowe FAN JET FALCON zmodyfikowane wg A.M.D. S.B. Nr 155 (Zestaw Osiagowy) lub S.B. Nr 361 (Silniki CF700-2D, hamulce 3-tarczowe itp.).
- a) Wszystkie Podstawowe FAN JET FALCON zostały zmodyfikowane wg AMD S.B. Nr 155 (w tym nowe końcówki skrzydeł, nowe hamulce, zestawy "wygladzające" i zmniejszające opór aerodynamiczny). Informacje o osiąгах podane są w Podstawowej Zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie DTM Nr 589, jeśli samolot zmodyfikowano zgodnie z tym biuletynem serwisowym.
- b) Wymaga się, aby samoloty z wszystkimi modyfikacjami, wynikającymi z A.M.D. S.B. Nr 361 (Silniki CF700-2D, hamulce 3-tarczowe, podwyższony ciężar maksymalny itd.), były użytkowane zgodnie z odnośnymi stronami Podstawowej Zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie DTM 589; samoloty modyfikowane wg A.M.D. S.B. Nr 361 nie są klasyfikowane jako typ FAN JET FALCON SERIA D.
- UWAGA 5.** Zarezerwowano.
- UWAGA 6.** Samolot musi być użytkowany zgodnie z odpowiednią aktualną Instrukcją Użytkowania w Locie, zatwierdzoną przez francuską Direction Generale de l'Aviation Civile (DGAC) jak poniżej:
- Dok. FAN JET FALCON zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 589 dla Podstawowych FAN JET FALCON
- Dok. FAN JET FALCON SERII D zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 590 dla FAN JET FALCON SERII D
- Dok. FAN JET FALCON SERII E zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 591 dla FAN JET FALCON SERII E
- Dok. FAN JET FALCON SERII F zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 592 dla FAN JET FALCON SERII F
- Dok. FAN JET FALCON SERII G zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 108A dla FAN JET FALCON SERII G
- Dok. FAN JET FALCON SERII D zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 590 dla FAN JET FALCON SERII D
- Dok. MYSTERE-FALCON 200 zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 308A ze zmianą 2 lub wydanie późniejsze dla MYSTERE-FALCON 200
- Dok. MYSTERE-FALCON 20-C5, -D5, -E5, -F5 zatw. A.F.M., Dok. Nr DTM 305 dla MYSTERE-FALCON 20-C5, -D5, -E5, -F5.

UWAGA 7.

Handlowe paliwo naftowe (commercial kerosene), paliwa typu JP-4, JP-5 i JP-8 są dopuszczalne, jednakże jeśli zmienia się rodzaj paliwa lub stosuje mieszankę, musi być dokonane przeregulowanie nastawienia ciężaru właściwego paliwa dla uzyskania optymalnego przyspieszenia silnika.

Zatwierdzone paliwa wg wartości opalowej są wymienione w Instrukcji Operacyjnej silnika General Electric CF700, Dok. Nr SEI-189, wydanie aktualne oraz w Instrukcji Zabudowy silnika Garrett ATF3-6, Dok. Nr DM-2800, wydanie aktualne, a także w Instrukcji Zabudowy silnika Garrett TFE7312, Dok. Nr IM-4200, wydanie aktualne.

Zastosowanie gazoliny lotniczej jako paliwa zastępczego dla silników General Electric CF700 jest dozwolone, o ile jego użycie jest ograniczone do nie więcej niż 25 godzin pracy w ciągu każdego okresu międzynaprawczego.

Zastosowanie gazoliny lotniczej jako paliwa dla silników Garrett ATF3-6 jest zabronione, zgodnie z Instrukcją Zabudowy Silnika Garrett ATF3-6 Nr IM-2800, wydanie aktualne.

Zastosowanie gazoliny lotniczej jako paliwa dla silników Garrett TFE731 jest zabronione, zgodnie z Instrukcją Zabudowy silnika Garrett TFE731 Nr IM-4200, wydanie aktualne.

Dodatek antystatyczny, lub jego ekwiwalent, dla zapewnienia przewodności do 300 jednostek, jest dozwolony, z wyjątkiem, gdy przekracza:

1 PPM dla Shell ASA-3

3 PPM dla STADIS 450

Dodatki przeciwłodowe, zgodnie z AIR 3652 albo MIL-I-27686D lub E, albo MIL-I-85470 (JP-5) albo ekwiwalentny są dopuszczalne do zastosowania, przy zawartości maksymalnie 15% objętościowych.

Dodatek bakteriobójczy SOHIO Biobor JP lub ekwiwalentny jest dopuszczony do stosowania w paliwie przy zawartości nie przekraczającej 270 PPM.

UWAGA 8.

Zatwierdzone oleje są wymienione w Instrukcjach Operacyjnych silnika General Electric CF700, Dok. Nr SEI-189, wydanie aktualne, w Instrukcji Zabudowy silnika Garrett ATF3-6, Dok. Nr IM-2800, wydanie aktualne oraz w Instrukcji Zabudowy silnika Garrett TFE731, Dok. Nr IM-4200, wydanie aktualne.

UWAGA 9.

W przypadku awarii silnika General Electric CF700, maksymalny dopuszczalny pobór powietrza z działającego silnika może wzrosnąć do 7% na wyjściu ze sprężarki, jednakże stan taki jest ograniczony do nie więcej niż 10 godzin pracy podczas każdego okresu międzynaprawczego.

UWAGA 10.

Wszystkie wymieniane fotele (załogi, pasażerskie, w salonie) zgodne z TSO C39, muszą mieć także wykazaną zgodność z CAR 4b.358(c). Według tych samych wymagań musi także być wykazana zgodność innych instalacji, jak leżanki (koje), bufety i podobne urządzenia lub pozycji o masie zagrażającej bezpieczeństwu pasażerów albo załogi.

Maksymalny dopuszczalny ładunek, przypadający na strukturę wspierającą podłogę między wręgami 13 a 29 wynosi 837,4 kg/m bież., tj. 562,8 funtów na stopę liniową, a między wręgami 29 i 33 wynosi 418,7 kg/m bież. tj. 281,4 funty na stopę liniową (209,3 kg/m bież. tj. 140,7 funtów na stopę liniową na każdy odstęp między wręgami).

UWAGA 11.

Ograniczenia prędkości dla FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII C i FAN JET FALCON SERII D, zmodyfikowanych zgodnie z A.M.D. S.B. Nr 381 są rozszerzone jak poniżej:

(Maksymalna Operacyjna)

350 węzłów na poziomie morza do 390 węzłów na wysokości 23000 stóp.

Wartości zmienne liniowo pomiędzy tymi dwoma punktami.

(Maksymalna Operacyjna)

23000 stóp i powyżej, M=0,88

UWAGA 12.

Samoloty FAN JET FALCON z wprowadzonym A.M.D. S.B. Nr 362 (Zabudowa hamulców 3-tarczowych GoodYear) muszą być użytkowane zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Podstawowej Instrukcji Użytkowania w Locie FAN JET FALCON, Dok. Nr DTM 589.

UWAGA 13.

Samoloty FAN JET FALCON i FAN JET FALCON SERII D z wprowadzonym A.M.D. S.B. Nr 456 (Nowe ograniczenia VMC) muszą być użytkowane zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu FAN JET FALCON, Dok. DTM 589 lub zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu FAN JET FALCON SERII D, Dok. DTM 590, w zależności od tej, która ma zastosowanie.

UWAGA 14.

Zabudowa silników na różnych modelach samolotów FAN JET FALCON:

Silnik \ samolot	Podstawowy	Seria D	Seria E	Seria F
CF700-2C	Określenie modelu	SB 451 Uwaga 14(b)	SB 452 Uwaga 14(c)	
CF700-2D	SB 361 Uwaga 14 (a) i (g)	Określenie modelu	SB 668 Uwaga 14(d)	
CF700-2D-2	SB 500/520 Uwaga 14 (a) i (e)	SB 500/520 Uwaga 14(e)	Określenie modelu	Określenie modelu

- (a) Podstawowy FAN JET FALCON może być użytkowany z jednym lub dwoma silnikami CF700-2D lub CF700-2D-2 w miejsce silników CF700-2C, kiedy silniki CF700-2D lub CF700-2D-2 są zmodyfikowane według Biuletynu Serwisowego GE Nr 72-64 do zgodności ze współczynnikami i ograniczeniami silnika CF700-2C przez zastosowanie zestawu GE Kit P.N 5910 T15 G01. Silniki tak zmodyfikowane są dodatkowo oznaczone literą K, dodaną do numeru fabrycznego. Samoloty z jednym lub dwoma silnikami tak zmodyfikowanymi muszą być użytkowane zgodnie z zatwierdzoną Instrukcją Użytkowania w Locie samolotu podstawowego FAN JET FALCON.

- (b) Samoloty FAN JET FALCON SERII D mogą być użytkowane z jednym lub dwoma silnikami CF700-2C zabudowanymi zgodnie z AMD SB Nr 451 (Tymczasowa zabudowa silnika CF700-2C). Samolot tak zmodyfikowany jest jak reszta egzemplarzy SERII D, ale musi być użytkowany zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu FAN JET FALCON SERII D, Dok. DTM 590.
- (c) Samoloty FAN JET FALCON SERII E zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 452: FAN JET FALCON SERII E z wprowadzonym AMD SB Nr 452 (Tymczasowa zabudowa silników CF700-2C) są jak reszta egzemplarzy SERII E, ale muszą być użytkowane zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu FAN JET FALCON SERII E, Dok. DTM 591.
- (d) Samoloty FAN JET FALCON SERII E zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 668 (Zabudowa silników CF700-2D w miejsce CF700-2D-2) pozostają identyczne samoloty SERII D, ale muszą być użytkowane zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu FAN JET FALCON SERII D, Dok. DTM 590.
- (e) Samoloty FAN JET FALCON i FAN JET FALCON SERII D zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 500 lub 520 (Zabudowa silników CF700-2D-2 w miejsce CF700-2D, jak ma zastosowanie) muszą być użytkowane zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonych Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu FAN JET FALCON Dok. DTM 589 lub, odpowiednio, FAN JET FALCON SERII D, Dok. DTM 590.
- (f) Samoloty FAN JET FALCON i FAN JET FALCON SERII D zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 520, FAN JET FALCON SERII E i F, wyposażone w silniki CF700-2D-2 zmodyfikowane według Biuletynu Serwisowego GE CF700 72-128 (ograniczenie ciągu startowego do 4500 funtów) muszą być użytkowane zgodnie z odpowiednimi stronami właściwych zatwierdzonych Instrukcji Użytkowania w Locie.
- (g) FAN JET FALCON zmodyfikowane zgodnie z AMD SB 361 i wyposażone w silniki CF700-2D. Patrz UWAGA 4(b).

UWAGA 15.

Samoloty FAN JET FALCON i FAN JET FALCON SERII D, zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 455 (GE SB 77-4 i 77-1):

Ograniczenie temperatury gazów na wyjściu z turbiny (T5) dla silników CF700-2C i CF700-2D są zmienione jak poniżej:

CF700-2C	
Maksymalna trwała	724°C
CF700-2D	
Startowa (5-minutowa)	740°C
Maksymalna trwała	724°C

UWAGA 16.

Wymaga się, aby samolot FAN JET FALCON nr fabr. 73, zmodyfikowany zgodnie z AMD SB Nr 300 (Ogumienie niskociśnieniowe) był użytkowany zgodnie z Dodatkiem Specjalnym Nr 1 FAN JET FALCON.

UWAGA 17. Maksymalny ciężar bez paliwa samolotów FAN JET FALCON oraz FAN JET FALCON SERII C, D, E i F: AMD SB Nr 363, Zmiana 3 lub późniejsza dopuszcza wszystkie samoloty do użytkowania z maksymalnym ciężarem bez paliwa 22000 funtów (bez jakichkolwiek modyfikacji). Odnieść się do Instrukcji Użytkowania w Locie, Dok. Nr DTM 589/590/591/592 ze zmianą 42 lub wydania późniejszego.

UWAGA 18. Samoloty FAN JET FALCON, wyposażone w koła podwozia przedniego typu 6 calowego, zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 475 i FAN JET FALCON SERII D, zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 465:
Maksymalne ciężary i położenia środka ciężkości są zmienione jak poniżej:

Maksymalny ciężar:

Maksymalny ciężar do kołowania	13000 kg	(28660 funtów)
Maksymalny ciężar startowy	13000 kg	(28660 funtów)
Maksymalny ciężar do lądowania	12400 kg	(27320 funtów)
Maksymalny ciężar bez paliwa	9980 kg	(22000 funtów)

Położenie środka ciężkości (podwozie wypuszczone) (Patrz UWAGA 20).

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie, % SCA			Graniczne położenie tylne, % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
13000	20,0	20,0		28,5	28,5	28,5
12400	19,0	19,0	19,0	28,5	28,5	28,5
10500	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
8890	19,0	16,0	16,0	28,5	28,5	28,5
8620	19,0	16,0	14,0 klapy wyp.	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m.

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

Każdy model musi być użytkowany zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie.

UWAGA 19. Samoloty FAN JET FALCON (Podstawowe), zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 475 i FAN JET FALCON SERII D, zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 465 (Patrz UWAGA 18) oraz pozostałe zmodyfikowane zgodnie z AMD SB Nr 472 i użytkowane zgodnie z Dodatkiem Specjalnym Nr 2 do ich odpowiednich zatwierdzonych Instrukcji Użytkowania w Locie.

Położenie SC zmienione jak poniżej:

Położenie środka ciężkości (podwozie wypuszczone) (Patrz UWAGA 20).

Ciężar kg	Graniczne położenie przednie. % SCA			Graniczne położenie tyłne. % SCA		
	Start	Przelot	Lądowanie	Start	Przelot	Lądowanie
13000	18	18		28,5	28,5	28,5
12400	18	17,5	17,5	28,5	28,5	28,5
10500	18	16	16	28,5	28,5	28,5
10240	18	14	14	28,5	28,5	28,5
9980	18	14	12 klapy wyp.	28,5	28,5	28,5

Wartości liniowo zmienne pomiędzy punktami.

Moment od chowania podwozia przedniego (przesuwający środek ciężkości do przodu) wynosi 69 kg.m.

Chowanie podwozia głównego nie wpływa na wyważenie samolotu.

Każdy model musi być użytkowany zgodnie z odpowiednimi stronami zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie.

UWAGA 20.

Współrzędna +0 znajduje się na przednim końcu stożka nosowego samolotu.
Współrzędne dla wybranych położen SCA są jak poniżej:

<u>% SCA</u>	<u>Współrzędna (cali)</u>	<u>Współrzędna (m)</u>
0	301,97	7,670
12	315,42	8,012
14	317,66	8,069
16	319,90	8,125
17	321,00	8,153
17,5	321,58	8,168
17,6	321,69	8,171
18	322,14	8,182
18,7	322,92	8,202
19	323,46	8,216
19,2	323,49	8,217
19,4	323,71	8,222
20	324,38	8,239
20,4	324,83	8,251
20,8	325,28	8,262
21,75	326,35	8,289
25	330,00	8,382
27	332,23	8,439
27,5	332,79	8,453
28,5	333,91	8,481
30	335,59	8,524
35	391,52	9,945

UWAGA 21.

Do samolotu FAN JET FALCON SERII F zmodyfikowanego zgodnie z AMD SB 600 odnosi się zatwierdzona Instrukcja Użytkowania w Locie dla SERII G, Dok. DTM 108A.

UWAGA 22. Samoloty FAN JET FALCON SERII D, E, F i MYSTERE-FALCON 20-D5/-E5/-F5, zmodyfikowane według SB 666, mają zużywalną pojemność zbiornika rozchodowego po 371 l (98 galonów USA) z każdej strony.

Łączna pojemność: 4922 l (1300 gal. USA) dla FAN JET FALCON SERII D i E

5074 l (1340 gal. USA) dla FAN JET FALCON SERII F.

UWAGA 23. Samoloty FAN JET FALCON (Podstawowy) i MYSTERE-FALCON 20-C5 nie zmodyfikowane wg AMD SB Nr 278 i zmodyfikowane wg AMD SB Nr 554 mają pojemność zbiornika rozchodowego po 242 l (64 galony USA) z każdej strony, co daje łączną pojemność 4665 l (1232 galonów USA).

UWAGA 24. Samoloty FAN JET FALCON, FAN JET FALCON SERII D, E, F i G zmodyfikowane wg AMD SB Nr 535 (Użytkowanie z pasów nieutwardzonych) muszą być użytkowane zgodnie z Dodatkiem Ogólnym Nr 1 do ich odpowiednich Instrukcji Użytkowania w Locie.

UWAGA 25. Samoloty FAN JET FALCON SERII G modyfikowane wg AMD-BA SB 684 (Zabudowa silników Garrett ATF3-6-4C) (PN 300-2200-1) muszą być użytkowane zgodnie z Dodatkiem Ogólnym Nr 6 do Instrukcji Użytkowania w Locie (DTM 108A).

UWAGA 26. Na samolocie MYSTERE-FALCON 200 może być zainstalowany odwracacz ciągu, zgodnie z AMD-BA Mod. Nr 5169 lub SB Nr F200-31. Zabudowa ta musi spełniać wymagania przepisów FAR 25. Sekcje FAR 25.933, 25.934 i 25.1155 wg Poprawki 25 46 są dodane do Wymagań Podstaw Certyfikacji dla modelu MYSTERE-FALCON 200. Po takiej modyfikacji samolot musi być użytkowany zgodnie z Dodatkiem Nr 12 do Instrukcji Użytkowania w Locie DTM 308A dla samolotu MYSTERE-FALCON 200.

Zmiana tylnego położenia SC: 7500 kg (16539 funtów) 30%

11000 kg (24250 funtów) 35%

Zmiana liniowa między tymi dwoma punktami.

UWAGA 27. Modele MYSTERE-FALCON 20-C5/-D5/-E5/-F5:

(a) Biuletyn Serwisowy AMD-BA Nr 731 określa listę modyfikacji i/lub biuletynów serwisowych, które muszą być wprowadzone na samolotach FAN JET FALCON lub FAN JET FALCON SERII D, E, F przed zainstalowaniem silników Garrett TFE731-5AR-2C, dla doprowadzenia do standaryzacji w zgodności z Projektem Typu MYSTERE-FALCON 20-()5.

(b) Samoloty FAN JET FALCON nr fabr. 237 i 238, kiedy zostaną zmodyfikowane wg AMD-BA SB Nr 731, są doprowadzone do stanu odpowiadającego oznaczeniu MYSTERE-FALCON 20-E5.

UWAGA 28. Od dnia 19 czerwca 1990 nazwa firmy Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation ulega zmianie na DASSAULT AVIATION.

Nowa nazwa począwszy od tej daty będzie się znajdować na wszystkich dokumentach. Jednakże dokumenty noszące poprzednią nazwę pozostają ważne i mogą być uaktualniane w razie potrzeby.

UWAGA: Tabliczki znamionowe samolotu zmieniały się w czasie. Może być spotykana nazwa producenta: GAMD/SUD AVIATION, AMD/SUD AVIATION, AVIONS MARCEL DASSAULT - BREGUET AVIATION i DASSAULT AVIATION.

Nazwa samolotu może być: MYSTERE 20, FAN JET FALCON, MYSTERE-FALCON.

FAN JET FALCON PODSTAWOWY zmodyfikowany przez wprowadzenie Biuletynu Serwisowego AMD-BA FJF 731 przyjmuje nazwę MYSTERE-FALCON 20-C5.

FAN JET FALCON SERII D zmodyfikowany przez wprowadzenie Biuletynu Serwisowego AMD-BA FJF 731 przyjmuje nazwę MYSTERE-FALCON 20-D5.

FAN JET FALCON SERII E zmodyfikowany przez wprowadzenie Biuletynu Serwisowego AMD-BA FJF 731 przyjmuje nazwę MYSTERE-FALCON 20-E5.

FAN JET FALCON SERII F zmodyfikowany przez wprowadzenie Biuletynu Serwisowego AMD-BA FJF 731 przyjmuje nazwę MYSTERE-FALCON 20-F5.

Nowe oznaczenie samolotu po zmianie silników jest wprowadzane materialnie przez dodanie specjalnej tabliczki identyfikacyjnej obok tabliczki pierwotnej.

- KONIEC -

opracował:
ST. SPECJALISTA
IKOSP
T. Makowski
inż. Tomasz Makowski
1997-05-21