

ПЕРЕЛІК ДАНИХ

СЕРТИФІКАТА ТИПУ № ТЛ 0027

Видання 1 від 09 серпня 2004 року

Цей перелік даних, що є невід'ємною частиною Сертифіката типу № ТЛ 0027, встановлює умови та обмеження, згідно з якими виріб, на який видано Сертифікат типу, задовольняє вимогам чинних в Україні на час видачі Сертифікату Норм льотної придатності.

Model В 300 (Super King Air-350) – легкий багатоцільовий літак, призначений для перевезення пасажирів або вантажів.

- | | |
|--|--|
| 1. Утримувач Сертифіката типу | Raytheon Aircraft Company
9709 E. Central P.O. Box 85
Wichita, Kansas, USA. |
| 2. Моделі літака,
на які поширюється
дія Сертифікату | Модель В -300 (Super King Air 350)
(див. Примітку 10). |
| 3. Категорія | Ком'ютерна. |
| 4. Призначення літака | Пасажирські або вантажні перевезення. |
| 5. Розробник/
Виробник | Raytheon Aircraft Company, USA
(див. Примітку 13). |
| 6. Сертифікаційний базис | Чинні в Україні Авіаційні правила АП-23, та
додаткові технічні вимоги України.
Додаток 16 до Конвенції про міжнародну
цивільну авіацію, Том I.
Еквівалентний рівень безпеки забезпечений
для вимог:
– параграфів 23.401, 23.427(A) та 23.781(b)
для навантаження на елементи системи
керування та оперення при
несиметричних маневрах;
– параграфу 23.701(A) для розрахунку
міцності механічного зв'язку між
закрилками; |

Сторінка	1	2	3	4	5	6
Видання	1	1	1	1	1	1

- параграфу 23.723 (А)(1) та (2) для визначення максимальної енергії для випробувань амортизацій;
- параграфу 23.1557 (с)(ii)(В) для написів на кришці заливної горловини паливної системи;
- параграфів Доповнення Д23.F.8.8, Д23.F.8.8.3.1, Д23.F.8.8.3.1.7, Д23.F.8.8.3.1.14 та Д23.F.8.8.3.1.22 для попереджувальної індикації роботи силової установки.

7. Маршові двигуни

2 турбогвинтових двигуни Pratt & Whitney of Canada (PWC) PT-6-60A з повітряними гвинтами Hartzell HC-B4MP-3C/M10476K або Hartzell HC-B4MP-3C/M10476NK (див. п. 10).

Обмеження щодо двигунів	Режими			
	Запуск (5 сек.)	Зльотний	Максимально подовжений	Максимальний реверс
Потужність на вихідному валу, кінські сили	–	1050	1050	900
Обертаючий момент	–	*100%	*100%	–
Частота обертання газогенера тора, N1	–	**104%	**104%	–
Частота обертання ротора ПГ, об/хв.	–	1700	1700	1650
Макс Тг між турбінами, °С	1000	820	820	760

* 100% – 3244 фунт×фут (44890 кгс×см).

** див. Примітку № 9.

8. Палива

JP-4, JP-5 (MIL-T-5624), JP-8 (MIL-T-83133), JET A, JET A-1 і JET B відповідно до бюлетеню PWC №13044 або відповідно до ASTM специфікації D1655.

Палива російського виробництва – PT та ТС-1 (ГОСТ 10227) (див. Примітку 7).

Палива українського виробництва – PT (ГСТУ 320.00149943.007-97) та ТС-1 (ГСТУ 320.00149943.011-99) (див. Примітку 7).

Присадки до палив – відповідно до бюлетеню PWC № 13044.

При надзвичайних обставинах дозволяється використання альтернативних палив відповідно до Примітки № 8.

9. Масла (двигун і коробка приводів) Відповідно до сервісного бюлетеню PWC № 13001.

10. Повітряні гвинти Два повітряних гвинти Hartzell
HC-B4MP-3C/M10476K або
Hartzell HC-B4MP-3C/M10476NK.

Обмеження щодо гвинтів	
Максимальний діаметр, дюйми (мм)	105 (2667)
Мінімальний діаметр після ремонту, дюйми (мм)	104 (2642)
Установки кроку гвинта:	
Упор польотного малого газу, градуси	Див. Примітку № 10
Реверс, градуси	-14+0,2
Флюгерування, градуси	+79,3+0,3
Мінімальна частота обертання на МГ, об/хв	1050

(Див. Примітку 9)

11. Експлуатаційні обмеження літака:

Висота польоту, фути (м)	35000 (10700)
Максимальна маса, фунти (кг):	
рульовжна	15100 (6849)
злітна	15000 (6804)
посадочна	15000 (6804)
без палива	12500 (5670)
Максимальна кількість пасажирів	15
Обмеження повітряної швидкості, вузли (км/год):	
V_{MO}	263 (486)
M_{MO}	0,58
V_{FE} :	
- закрилки у положенні 14°	202 (374)
- закрилки у положенні 35°	158 (292)
V_{LE} (шасі випущено)	184 (340)

V_{LO} :	
- випуск шасі	184 (307)
- прибирання шасі	166 (340)
Мінімальний склад екіпажу	2 особи
Діапазон центрівок	Згідно з Керівництвом з льотної експлуатації літака (див. п. 12)
Інші обмеження	Наведені у РОН/AFM (див. п. 12)

12. Експлуатаційна документація

Схвалені FAA:

- Керівництво з льотної експлуатації – Pilot's Operational Hand-book /Airplane Flight Manual (РОН/AFM): P/N 130-590031-1 (для серійних номерів з FL-1 по FL-110 включно) або P/N 130-590031-71 (для серійних номерів з FL-111 по FL-380 включно, та для FL-382);
- Додатки до РОН/AFM, крім Додатків P/N 130-590031-101 та 130-590031-109, 130-590031-111;
- Керівництво з технічного обслуговування Maintenance Manual-P/N 130-590031-7 (Chapter 4) і з схваленими FAA подальшими перевиданнями, змінами та доповненнями до цих документів;
- Додаток до РОН/AFM для літаків української реєстрації – P/N 130-590031-185 (див. Примітку 14);
- Додаток до Maintenance Manual для літаків української реєстрації – P/N 130-590031-201 (див. Примітку 14)

13. Авіаційний шум

Ефективність рівня шуму літака та його 90% довірчий інтервал у контрольній точці виміру на місцевості і відповідне нормативне значення рівня шуму наведено в таблиці:

Сертифікаційний рівень шуму (в контрольній точці)	L _{Amax} dB(A)	Норми глави 10 стандарту ІКАО L _{Amax} dB(A)	Запас по відношенню до глави 10 L _{Amax} dB(A)
Під час зльоту	76,51 ± 0,80	88,0	11,49 ± 0,80

14. Серійні номери літаків, на які розповсюджується дія сертифікату FL-1 та вище (див. Примітку 3).

ПРИМІТКИ

- Примітка 1** Експлуатація літаків повинна виконуватися при температурі навколишнього повітря у землі не нижче ніж мінус 40° С.
- Примітка 2** Експлуатація літаків можлива лише з аеродромів зі штучним покриттям ЗПС.
- Примітка 3** На літаках, що зареєстровані в Україні, повинно бути встановлене таке авіаційне обладнання:
- метричний барометричний висотомір;
 - переносна аварійно-рятувальна радіостанція “МВ” діапазону та аварійний радіомаяк “КОСПАС-САРСАТ” “МВ/ДМВ” діапазону;
 - система індикації про непрацездатність обігріву приймача повного повітряного тиску (Документація RAC – Kit-Pitot heat indicator Drawing 130 -3017);
 - аварійний реєстратор речової інформації (Документація RAC – Drawing 101-340658-11, Drawing 130-340222-1);
 - апаратура, що забезпечує виконання польотів в умовах скороченого вертикального ешелонування – RVSM (за необхідністю);
 - система EGPWS (GPWS) (за бажанням експлуатанта); аварійний реєстратор даних польоту при виконанні комерційних перевезень (Документація RAC- Drawings: 130-340163-31 Revision C; 130-360049-5 Revision A; 130-340244 Revision P).

Це обладнання може бути встановлене за процедурою видання STC, або згідно з документацією RAC.

На літаках повинно бути забезпечено функціонування однієї комунікаційної радіостанції КХ-діапазону у випадку виконання польотів на трасах, що мають розриви у полях УКВ-зв'язку не більше ніж 1 година.

Примітка 4

Літаки, що не обладнані жодною із систем (з режимом GPS): UNS-1A, UNS-1B, UNS-1K, UNS-1M, KNS-660, LNS-616 або UNS-1D, допускаються до польотів тільки по трасах, що обладнані маяками VOR/DME. Польоти дозволяється виконувати до широти 70⁰ п.ш. включно.

Примітка 5

Літаки, що обладнані мінімум одною із систем (з режимом GPS): UNS-1A, UNS-1B, UNS-1K, UNS-1M, KNS-660, LNS-616 або UNS-1D, допускаються до польотів по всіх трасах шириною ± 5 км (2.8 морських миль), крім польотів над океаном, де ширина трас повинна бути ± 20 км (6.0 морських миль).

Примітка 6

Польоти повинні виконуватися тільки по трасах, які обладнані наземними станціями радіолокаційного відповідача, що працюють у режимі "RBS".

Примітка 7

Використання російських палив РТ, ТС-1 (ГОСТ 10227) – відповідно до бюлетеню PWC № 13044. Обмеження використання палив РТ (ГСТУ 320.00149943.007-97) та ТС-1 (ГСТУ 320.00149943.011-99) українського виробництва – відповідно до Technical Coordination Memo № RAC/UA 2004-2.

Примітка 8

В надзвичайних обставинах дозволяється використання авіаційних бензинів сортів 80, 100 або 100LL (ASTM D910), або сортів 80/87, 91/96, 100/130, 115/145 (MIL-G-5572) на загальний період часу не більш 150 годин між капітальними ремонтами. Немає необхідності зливати невикористане паливо із системи під час зміни сортів палива.

Примітка 9

Максимальний дозволений закид частоти обертання вала гвинта на всіх режимах – 110% (1870 об/хв). 100% обертів вала гвинта відповідає 1700 об/хв і це є нормальний експлуатаційний ліміт на сталому режимі. Дозволяється частота обертання газогенератору до 104% на необмежений період часу (100% частоти обертання газогенератору відповідає 37500 об/хв).

- Примітка 10** Упор польотного малого кроку повітряного гвинта встановлюється так, щоб під час роботи двигуна з обертаючим моментом 36% частота обертання гвинта була 1500 об/хв в умовах МСА на рівні моря. Упор земного малого кроку гвинта встановлюється так, щоб при обертах газогенератора (N1) 62-64% частота обертання гвинта не знижалася нижче 1050 об/хв.
- Примітка 11** Всі написи, що стосуються аварійно-рятувального обладнання в середині та зовні літака, за винятком світових табло „EXIT”, повинні бути дубльовані українською мовою.
- Примітка 12** З 15.04.1996 р. назва розробника/виробника ПС – Beech Aircraft Corporation – змінена на Raytheon Aircraft Company; починаючи з серійного номеру FL-137 літаки моделі В 300 випускаються Raytheon Aircraft Company.
- Примітка 13** Згідно з Doc. 8643/32 ICAO можливі такі позначення Моделі В 300:
B350 BEECH, Super King Air 350;
B350 BEECH, 300 (B300) Super King Air 350;
B350 RAYTHEON, Super King Air 350;
B350 RAYTHEON, 300 (B300) Super King Air 350;
- Примітка 14** Схвалені FAA після 09.08.2004 р. Додатки до РОН/AFM та Maintenance Manual (включаючи Додатки Р/Н 130-590031-185 та Р/Н 130-590031-201) є дійсними в Україні за умови їх схвалення Укравіатрансом.

КІНЕЦЬ

Начальник управління сертифікації
типу авіаційної техніки
та її виробництва

М.Б. Куракса

