RZECZPOSPOLITA POLSKA



REPUBLIC of POLAND

Urząd Lotnictwa Cywilnego
Civil Aviation Office

CERTYFIKAT TYPU
TYPE CERTIFICATE

NUMER ***BB-210/1***
Reference

Zgodnie Ustawą Prawo lotnicze, art. 47, Urząd Lotnictwa Cywilnego wydał ten Certyfikat dla:

In accordance with Art. 47 of the Aviation Law Act the Civil Aviation Office has issued this Certificate to:

AERO Sp. z o. o.

Wał Miedzeszyński 844, 03-942 WARSZAWA

i niniejszym stwierdza, że projekt typu następującego wyrobu:

and certified that the type design of the following product:

Samolot **AT-3, AT-3L100, AT-3R100** Aeroplane

wraz z ograniczeniami eksploatacyjnymi i warunkami użytkowania, podanymi w przepisach stanowiących podstawę certyfikacji, oraz Arkuszu Danych do Certyfikatu Typu spełnia wymagania zdatności do lotu podane w:

with operating limitations and conditions therefore as specified in the Regulations, constituting the Certification Basis and the Type Certificate Data Sheet, meets the airworthiness requirements of:

JAR-VLA, wydanie z dnia 26 kwietnia 1990 roku, z poprawką VLA /92/ 01

JAR-VLA issued 26 April 1990, amendment VLA /92/ 01

Niniejszy Certyfikat Typu pozostaje ważny aż do jego unieważnienia albo zawieszenia, lub też termin jego ważności jest określony w inny sposób przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

This Type Certificate shall remain in effect until suspended, revoked, cancelled or the termination date is defined otherwise by the President of the Civil Aviation Office

Data zgłoszenia: 11 marca 2002
Date of Application: March 11, 2002

Data wydania: 23 lipca 2003
Date of Issue: July 23, 2003



z up. **Prezesa**
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Civil Aviation Office

Podpis - *Signature*

Termin ważności: bez ograniczeń
Expiration Date: unlimited

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

INSPEKTORAT KONTROLI CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

AT-3
AT-3L100
AT-3R100
Wydanie 8
13 Lipca 2005

ARKUSZ DANYCH TECHNICZNYCH DO ŚWIADECTWA TYPU NR BB-210

Niniejszy Arkusz Danych Technicznych jest częścią składową Świadectwa Typu Nr BB-210 i podaje warunki oraz ograniczenia użytkowania statku powietrznego, dla którego wydano ten dokument.

1. WŁAŚCICIEL ŚWIADECTWA TYPU

AERO sp. z o.o.
Wał Miedzeszyński 844
03-942 Warszawa

2. PODSTAWA UZNANIA ZDATNOŚCI

Przepisy JAR-VLA wyd. z dnia 26 kwietnia 1990 z poprawką VLA/92/1 z dnia 01 stycznia 1992.

3. ZATWIERDZONE MODELE SAMOLOTÓW

AT-3 **zatwierdzony 14 maj 1999**
AT-3L100 **zatwierdzony 22 marzec 2002**
AT-3R100 **zatwierdzony 12 luty 2003**

Strona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Wydanie	8	5	3	3	5	3	4	5	8	8	8

AT-3

3a. SAMOLOT

AT-3 jest całkowicie metalowym, dwumiejscowym, jednosilnikowym dolnopłatem. Płat o obrysie prostokątnym, dwudzielny, jednodźwigarowy z dźwigarkiem pomocniczym, o konstrukcji półskorupowej. Lotki bezszczelinowe, klapy krokodylowe. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Kabina przewietrzana, miejsca załogi obok siebie, sterownice zdwojone. Usterzenie w układzie klasycznym, usterzenie poziome płytowe z klapką dociążająco-wyważającą. Sterowanie sterem wysokości i lotkami popychaczowe, sterowanie sterem kierunku linkowe, sterowanie klapami mechaniczne ręczne z elementami skrętnymi. Podwozie stałe trójkołowe z kołem przednim, golenie podwozia głównego sprężyste, hamulce hydrauliczne tarczowe na kołach podwozia głównego. Silnik ze śmigłem w układzie ciągnącym, zbiornik paliwa w kadłubie za ścianą ogniową. Instalacja elektryczna o napięciu 12V, alternator 460W, akumulator 25Ah.

3a.1 PODSTAWOWE DANE GEOMETRYCZNE

Wymiary i powierzchnie:

Rozpiętość	7,32 m
Cięciwa skrzydła	1,27 m
Długość	5,90 m
Wysokość	2,19 m
Szerokość kadłuba	1,04 m
Rozpiętość usterzenia poziomego	2,72 m
Cięciwa usterzenia poziomego	0,70 m
Baza podwozia	1,36 m
Rozstaw podwozia	2,26 m
Powierzchnia płata	9,3 m^2
Powierzchnia lotek (łączna)	0,43 m^2
Powierzchnia klap (łączna)	0,89 m^2
Powierzchnia usterzenia poziomego	1,89 m^2
Powierzchnia usterzenia pionowego	0,95 m^2

Wychylenia i tolerancje wychyleń powierzchni sterowych:

Wychylenia lotek	15°±2° w dół; 20°±2° w górę
Wychylenie klap	15°±2° do startu; 40°±5°/2° do lądowania
Wychylenia płyty usterzenia poziomego	10°±1° nosek w górę; 12°±1° nosek w dół
Wychylenia klapki usterzenia poziomego	28°±3° w dół; 41°±3° w górę (wzgl.bazy kadł.)
Wychylenia steru kierunku	25°±2° w obie strony

4a. SILNIK

Typ	Limbach L2400EB3AC
Rodzaj	4-cylindrowy, 4-suwowy, gaźnikowy, płaski, chłodzony powietrzem
Moc startowa	64 kW przy 3200 obr/min
Moc maksymalna trwała	62 kW przy 3000 obr/min

4a.1. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA SILNIKA

Obroty:

Maks. startowe	3200 obr/min
Maks. trwałe	3000 obr/min
Bieg jałowy	800±100 obr/min

Temperatury:

Głowic cylindrów	min. 90°C	maks. 250°C
Oleju	min. 50°C	maks. 120°C

Ciśnienia:

Oleju	min. 1,0 bar	maks. 7,0 bar
Paliwa	min.0,15 bar	maks. 0,35 bar

Pełne ograniczenia dla silnika zawarte są w instrukcji eksploatacyjnej silnika.

5a. ŚMIGŁO

Typ	Hoffmann HO14-150B115L
Średnica	1500 mm
Rodzaj	dwułopatowe, drewniane, o stałym skoku
Konfiguracja	w układzie ciągnącym
Kąt nastawienia łopat	18° (na promieniu 562 mm)

5a.1. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA ŚMIGŁA

Obroty maksymalne	3200 obr/min

6a. PALIWO

6a.1 RODZAJ PALIWA

Benzyna lotnicza	AVGAS 100LL
Benzyna samochodowa	liczba oktanowa min. 96

6a.2. POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA PALIWA

Zużywalna	60

7a. OLEJ

7a.1. GATUNEK OLEJU

SAE 5W-20	poniżej -15°C
SAE 15W-40,SAE 15W-50,SAE 20W-40,SAE 20W-50	od -15°C do +25°C
SAE 40	powyżej +25°C

7a.2. POJEMNOŚĆ OLEJU W SILNIKU

Maksymalnie	3,5 l

8a. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA

8a.1. PRĘDKOŚCI (CAS)

Prędkość dopuszczalna	V_{NE} = 228 km/h
Prędkość manewrowa	V_A = 202 km/h
Prędkość normalna operacyjna	V_{NO} = 202 km/h
Prędkość wychylenia klap	V_{FE} = 157 km/h
Prędkość minimalna	V_{SO} = 82,5 km/h (przy ciężarze 582 kg)

8a.2. WIATR BOCZNY PRZY STARCIE I LĄDOWANIU

Zademonstrowana prędkość przy starcie i lądowaniu 6 m/s

8a.3. WSPÓŁCZYNNIKI OBCIĄŻEŃ DOPUSZCZALNYCH

Klapy schowane n = +3,8/-1,5
Klapy wypuszczone n = +2,0

8a.4. GRANICZNE POŁOŻENIA ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

Przednie, ciężar 455 kg 20% SCA (0,254m od bazy odniesienia)
Przednie, ciężar 582 kg 26,3% SCA (0,334m od bazy odniesienia)
Tylne, ciężar 582 kg 31% SCA (0,393m od bazy odniesienia)
Baza odniesienia: płaszczyzna pionowa styczna do krawędzi natarcia skrzydła

9a. CIĘŻARY

Maksymalny ciężar samolotu do startu 582 kg
Maksymalny ciężar samolotu do lądowania 582 kg
Ciężar samoloty pustego 354 kg ±3% (z wyposażeniem stand.)
Maksymalny ciężar paliwa (60l) 43,2 kg
Maksymalny ciężar bagażu w bagażnikach 30 kg (20kg w lewym i 10 kg w prawym)

10a DOPUSZCZALNE WARUNKI LOTU

- **VFR, dzień**

11a. ZAKAZANE WARUNKI LOTU

- **Akrobacja i zamierzony korkociąg**
- **Loty nocne**
- **Loty w znanych warunkach oblodzenia**

12a. DOPUSZCZALNE MANEWRY

Leniwa ósemka 180 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia
Świeca 210 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia
Głęboki zakręt z przechyleniem 60° 160 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia

13a. OGRANICZENIA ZDATNOŚCI DO LOTU

- Wg Instrukcji Obsługi Technicznej Samolotu AT-3- Rozdz. 4 „Ograniczenia Zdatności do Lotu"

14a. DOKUMENTACJA ZATWIERDZONA

- Instrukcja Użytkowania w Locie Samolotu AT-3
- Instrukcja Obsługi Technicznej Samolotu AT-3 (Rozdz. 4 „Ograniczenia Zdatności do Lotu")

AT-3L100

3b. SAMOLOT

AT-3L100 jest całkowicie metalowym, dwumiejscowym, jednosilnikowym dolnopłatem. Płat o obrysie prostokątnym, dwudzielny, jednodźwigarowy z dźwigarkiem pomocniczym, o konstrukcji półskorupowej. Lotki bezszczelinowe, klapy krokodylowe. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Kabina przewietrzana, miejsca załogi obok siebie, sterownice zdwojone. Usterzenie w układzie klasycznym, usterzenie poziome płytowe z klapką dociążająco-wyważającą. Sterowanie sterem wysokości i lotkami popychaczowe, sterowanie sterem kierunku linkowe, sterowanie klapami mechaniczne ręczne z elementami skrętnymi. Podwozie stałe trójkołowe z kołem przednim, golenie podwozia głównego sprężyste, hamulce hydrauliczne tarczowe na kołach podwozia głównego. Silnik ze śmigłem w układzie ciągnącym, zbiornik paliwa w kadłubie za ścianą ogniową. Instalacja elektryczna o napięciu 12V, alternator 770W, akumulator 25Ah.
W stosunku do AT-3 zmianie uległy: zespół napędowy, rozpiętość klap (powiększona, lotki przesunięte bliżej końcówek), końcówki skrzydeł, podział oszklenia kabiny, grzbiet kadłuba za kabiną, struktura usterzenia pionowego na wprowadzeniu w strukturę kadłuba, podwozie przednie, wyposażenie wnętrza kabiny, układy sterowania.

3b.1. PODSTAWOWE DANE GEOMETRYCZNE

Wymiary i powierzchnie:

Rozpiętość	7,55 m
Cięciwa skrzydła	1,27 m
Długość	5,88 m
Wysokość	2,23 m
Szerokość kadłuba	1,04 m
Rozpiętość usterzenia poziomego	2,79 m
Cięciwa usterzenia poziomego	0,70 m
Baza podwozia	1,36 m
Rozstaw podwozia	2,26 m
Powierzchnia płata	9,3 m^2
Powierzchnia lotek (łączna)	0,43 m^2
Powierzchnia klap (łączna)	1,086 m^2
Powierzchnia usterzenia poziomego	1,89 m^2
Powierzchnia usterzenia pionowego	1,05 m^2

Wychylenia i tolerancje wychyleń powierzchni sterowych:

Wychylenia lotek	15°±2° w dół; 20°±2° w górę
Wychylenie klap	15°±2° do startu; 40°±5°/2° do lądowania
Wychylenia płyty usterzenia poziomego	10°±1° nosek w górę; 12°±1° nosek w dół
Wychylenia klapki usterzenia poziomego	26°±3° w dół; 44°±3° w górę (wzgl.bazy kadł.)
Wychylenia steru kierunku	25°±2° w obie strony

4b. SILNIK

Typ	Limbach L2400DF1
Rodzaj	4-cylindrowy, 4-suwowy, wtryskowy płaski, chłodzony cieczą
Moc startowa	74 kW przy 3200 obr/min (30 cali Hg)
Moc maksymalna trwała	62 kW przy 3000 obr/min (28 cali Hg)

4b.1. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA SILNIKA

Obroty:

Maks. startowe	3200 obr/min
Maks. trwałe	3000 obr/min
Bieg jałowy	800±100 obr/min

Temperatury:

Cieczy chłodzącej	min. 35°C	maks. 110°C
Oleju	min. 50°C	maks. 120°C

Ciśnienia:

Oleju	min. 1,0 bar	maks. 7,0 bar
Paliwa	min.1,5 bar	maks. 2,5 bar

Pełne ograniczenia dla silnika zawarte są w instrukcji eksploatacyjnej silnika.

5b. ŚMIGŁO

Typ	MT-Propeller MT 160L 120-2C MT-Propeller MT 160L 110-2C MT-Propeller MT 165L 120-2C (modyfikowane, o zmniejszonej średnicy)
Średnica	1600 mm
Rodzaj	dwułopatowe, drewniane, o stałym skoku
Konfiguracja	w układzie ciągnącym

5b.1. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA ŚMIGŁA

Obroty maksymalne	3200 obr/min

6b. PALIWO

6b.1. RODZAJ PALIWA

Benzyna lotnicza	AVGAS 100LL
Benzyna samochodowa	liczba oktanowa min. 96

6b.2. POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA PALIWA

Zużywalna	70 l

7b. OLEJ

7b.1. GATUNEK OLEJU

SAE 15W-40, SAE 15W-50, SAE 20W-40, SAE 20W-50, SAE 10W-50, SAE 5W-50	od -30°C do +40°C

7b.2. POJEMNOŚĆ OLEJU W SILNIKU

Maksymalnie	3,5 l
Minimalnie	2,75 l

8b. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA

8b.1. PRĘDKOŚCI (CAS)

Prędkość dopuszczalna	V_{NE} = 228 km/h
Prędkość manewrowa	V_A = 202 km/h
Prędkość normalna operacyjna	V_{NO} = 202 km/h
Prędkość wychylenia klap	V_{FE} = 157 km/h
Prędkość minimalna	V_{SO} = 82,5 km/h (przy ciężarze 582 kg)

8b.2. WIATR BOCZNY PRZY STARCIE I LĄDOWANIU

Zademonstrowana prędkość przy starcie i lądowaniu 6 m/s

8b.3. WSPÓŁCZYNNIKI OBCIĄŻEŃ DOPUSZCZALNYCH

Klapy schowane n = +3,8/-1,5
Klapy wypuszczone n = +2,0

8b.4. GRANICZNE POŁOŻENIA ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

Przednie, ciężar 510kg 15% SCA (0,191m od bazy odniesienia)
Przednie, ciężar 582 kg 20% SCA (0,254m od bazy odniesienia)
Tylne, ciężar 582 kg 29% SCA (0,368m od bazy odniesienia)
Baza odniesienia: płaszczyzna pionowa styczna do krawędzi natarcia skrzydła

9b. CIEŻARY

Maksymalny ciężar samolotu do startu 582 kg
Maksymalny ciężar samolotu do lądowania 582 kg
Maksymalny ciężar paliwa (70 l) 50,4 kg
Maksymalny ciężar bagażu w bagażnikach 30 kg (20kg w lewym i 10 kg w prawym)

10b. DOPUSZCZALNE WARUNKI LOTU

- **VFR, dzień**

11b. ZAKAZANE WARUNKI LOTU

- **Akrobacja i zamierzony korkociąg**
- **Loty nocne oraz IFR**
- **Loty w znanych warunkach oblodzenia**

12b. DOPUSZCZALNE MANEWRY

Leniwa ósemka 180 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia
Świeca 210 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia
Głęboki zakręt z przechyleniem 60° 160 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia

13b. OGRANICZENIA ZDATNOŚCI DO LOTU

- Wg Instrukcji Obsługi Technicznej Samolotu AT-3L100 - Rozdz. 4 „Ograniczenia Zdatności do Lotu"

14b. DOKUMENTACJA ZATWIERDZONA

- Instrukcja Użytkowania w Locie Samolotu AT-3L100
- Instrukcja Obsługi Technicznej Samolotu AT-3L100 (Rozdz. 4 „Ograniczenia Zdatności do Lotu")

UWAGI:

1. **Świadectwo Zdatności do Lotu** dla samolotu AT-3L100 będzie wydawane po wydaniu **Świadectwo Zdatności w Zakresie Hałasu** dla tego samolotu

AT-3R100

3c. SAMOLOT

AT-3R100 jest całkowicie metalowym, dwumiejscowym, jednosilnikowym dolnopłatem. Płat o obrysie prostokątnym, dwudzielny, jednodźwigarowy z dźwigarkiem pomocniczym, o konstrukcji półskorupowej. Lotki bezszczelinowe, klapy krokodylowe. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Kabina przewietrzana i ogrzewana, miejsca załogi obok siebie, sterownice zdwojone. Usterzenie w układzie klasycznym, usterzenie poziome płytowe z klapką dociążająco-wyważającą. Sterowanie sterem wysokości i lotkami popychaczowe, sterowanie sterem kierunku linkowe, sterowanie klapami mechaniczne ręczne z elementami skrętnymi. Podwozie stałe trójkołowe z kołem przednim, golenie podwozia głównego sprężyste, hamulce hydrauliczne tarczowe na kołach podwozia głównego. Silnik ze śmigłem w układzie ciągnącym, zbiornik paliwa w kadłubie za ścianą ogniową. Instalacja elektryczna o napięciu 12V, prądnica 12V·28A, akumulator 25Ah.
W stosunku do AT-3 zmianie uległy: zespół napędowy, rozpiętość klap (powiększona, lotki przesunięte bliżej końcówek), końcówki skrzydeł, podział oszklenia kabiny, grzbiet kadłuba za kabiną, struktura usterzenia pionowego na wprowadzeniu w strukturę kadłuba, podwozie przednie, wyposażenie wnętrza kabiny, układy sterowania.

3c.1. PODSTAWOWE DANE GEOMETRYCZNE

Wymiary i powierzchnie:

Rozpiętość	7,55 m
Cięciwa skrzydła	1,27 m
Długość	6,25 m
Wysokość	2,23 m
Szerokość kadłuba	1,04 m
Rozpiętość usterzenia poziomego	2,79 m
Cięciwa usterzenia poziomego	0,70 m
Baza podwozia	1,36 m
Rozstaw podwozia	2,26 m
Powierzchnia płata	9,3 m^2
Powierzchnia lotek (łączna)	0,43 m^2
Powierzchnia klap (łączna)	1,086 m^2
Powierzchnia usterzenia poziomego	1,89 m^2
Powierzchnia usterzenia pionowego	1,15 m^2

Wychylenia i tolerancje wychyleń powierzchni sterowych:

Wychylenia lotek	15°±2° w dół; 20°±2° w górę
Wychylenie klap	15°±2° do startu; 40°±5°/2° do lądowania
Wychylenia płyty usterzenia poziomego	10°±1° nosek w górę; 12°±1° nosek w dół
Wychylenia klapki usterzenia poziom. Rys.AT3.33.050.0	26°±3° w dół; 44°±3° w górę (wzgl.bazy kadł.)
Wychylenia klapki usterzenia poziom. Rys.AT3.33.070.0	26°±3° w dół; 35°±3° w górę (wzgl.bazy kadł.)
Wychylenia steru kierunku	25°±2° w obie strony

4c. SILNIK

Typ	Bombardier-Rotax 912S2 lub 912S4
Rodzaj	4-cylindrowy, 4-suwowy, bokser, chłodzony cieczą z reduktorem
Moc startowa	73,5 kW przy 5800 obr/min
Moc maksymalna trwała	69,0 kW przy 5500 obr/min

4c.1. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA SILNIKA

Obroty:

Maks. startowe	5800 obr/min
Maks. trwałe	5500 obr/min
Bieg jałowy	1400±100 obr/min

Temperatury:

Głowic cylindrów	maks. 135°C	
Oleju	min. 50°C	maks. 130°C

Ciśnienia:

Oleju	min. 0,8 bar	maks. 7,0 bar
Paliwa	min.0,15 bar	maks. 0,4 bar

Pełne ograniczenia dla silnika zawarte są w instrukcji eksploatacyjnej silnika.

5c. ŚMIGŁO

	GT ELICHE GT-2/173/VRR-FW101SRTC
Średnica	1730 mm
Rodzaj	dwułopatowe, drewniane, o stałym skoku
Konfiguracja	w układzie ciągnącym

5c.2.

Typ	ELPROP 3-1-1P
Średnica	1730 mm
Rodzaj	Trzyłopatowe przestawiane na ziemi śmigło z kompozytowymi łopatami i metalową piastą
Konfiguracja	w układzie ciągnącym
Kąt zaklinowania łopat (75% R)	21,5°±1°

6c. PALIWO

6c.1. RODZAJ PALIWA

Benzyna samochodowa bezołowiowa	liczba oktanowa min. 95
Benzyna lotnicza	AVGAS 100LL (gdy inne paliwo jest niedostępne)

6c.2. POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA PALIWA

Zużywalna	70 l

7c. OLEJ

7c.1. GATUNEK OLEJU

Oleje oznaczone „SF" lub „SG" wg klasyfikacji API

SAE 20W-50, SAE 20W-40	od -5°C do +40°C
SAE 15W-50, SAE 15W-40	od -15°C do +40°C
SAE 10W-40	od -25°C do +40°C
SAE 5W-50, SAE 5W-40	od -30°C do +40°C

7c.2. POJEMNOŚĆ OLEJU W SILNIKU

Maksymalnie	3,5 l
Minimalnie	2,5 l

8c. OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA

8c.1. PRĘDKOŚCI (CAS)

Prędkość dopuszczalna _____ V_{NE} = 228 km/h
Prędkość manewrowa _____ V_A = 202 km/h
Prędkość normalna operacyjna _____ V_{NO} = 202 km/h
Prędkość wychylenia klap _____ V_{FE} = 157 km/h
Prędkość minimalna _____ V_{SO} = 82 km/h (przy ciężarze 582 kg)

8c.2. WIATR BOCZNY PRZY STARCIE I LĄDOWANIU

Zademonstrowana prędkość przy starcie i lądowaniu _____ 6 m/s

8c.3. WSPÓŁCZYNNIKI OBCIĄŻEŃ DOPUSZCZALNYCH

Klapy schowane _____ n = +3,8/-1,5
Klapy wypuszczone _____ n = +2,0

8c.4. GRANICZNE POŁOŻENIA ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

Przednie, ciężar 450kg _____ 18% SCA (0,229m od bazy odniesienia)
Przednie, ciężar 582 kg _____ 24% SCA (0,305m od bazy odniesienia)
Tylne, ciężar 582 kg _____ 31% SCA (0,394m od bazy odniesienia)
Baza odniesienia: płaszczyzna pionowa styczna do krawędzi natarcia skrzydła

9c. CIĘŻARY

Maksymalny ciężar samolotu do startu _____ 582 kg
Maksymalny ciężar samolotu do lądowania _____ 582 kg
Maksymalny ciężar paliwa (70 l) _____ 50,4 kg
Maksymalny ciężar bagażu w bagażnikach _____ 30 kg (20kg w lewym i 10 kg w prawym)

10c. DOPUSZCZALNE WARUNKI LOTU

- **VFR, dzień**

11c. ZAKAZANE WARUNKI LOTU

- **Akrobacja i zamierzony korkociąg**
- **Loty nocne oraz IFR**
- **Loty w znanych warunkach oblodzenia**

12c. DOPUSZCZALNE MANEWRY

Leniwa ósemka _____ 190 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia
Świeca _____ 220 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia
Głęboki zakręt z przechyleniem 60° _____ 170 km/h (IAS) prędkość wprowadzenia

13c. OGRANICZENIA ZDATNOŚCI DO LOTU

- Wg Instrukcji Obsługi Technicznej Samolotu AT-3R100-Nr Dok. ATT3.02- wersja językowa polska i Nr Dok. ATT3.03 – wersja językowa angielska- Rozdz. 4 „Ograniczenia Zdatności do Lotu"

14c. DEFINICJA TYPU

Zawarta w Spisie Rysunków Głównych, Nr Dok. ATS3.02, Wydanie 03.02.2003, Zmiana Nr 5 z dnia 16.05.2005 i następne.

15c. WYPOSAŻENIE

- Lista Wyposażenia Minimalnego zawarta w Instrukcji Użytkowania w Locie, Rozdział 2- Ograniczenia

16c. DOKUMENTACJA ZATWIERDZONA

- Instrukcja Użytkowania w Locie Samolotu AT-3R100 wydanie styczeń 2003,Nr Dok. ATL3.02 obowiązuje dla samolotów o numerach fabrycznych od AT3-001 do numeru fabrycznego AT3-005 oraz dla numeru fabrycznego AT3-010.
- Instrukcja Użytkowania w Locie Samolotu AT-3R100 wydanie wrzesień 2004, Nr Dok. ATL3.03 – wersja językowa polska i Nr Dok. ATL3.04 – wersja językowa angielska, obowiązuje dla samolotów o numerach fabrycznym AT3-008 i od numeru fabrycznego AT3-011 wzwyż a także dla samolotów o numerach fabrycznych od AT3-001 do numeru fabrycznego AT3-005 oraz dla numeru fabrycznego AT3-010 zmodernizowanych zgodnie z Uwagą nr 1 w Spisie Rysunków Głównych Dok. Nr ATS3.02 Wydanie z dnia 03.02.2003, Zmiana Nr 5 z dnia 15.05.2005.
- Instrukcja Obsługi Technicznej Samolotu AT-3R100- Nr Dok. ATT3.02- wersja językowa polska i Nr Dok. ATT3.03 – wersja językowa angielska- (Rozdz. 4 „Ograniczenia Zdatności do Lotu") wydanie styczeń 2003.

KONIEC

SPECJALISTA
w IKCSP
mgr inż. Adam Markowski
21.07.2005