



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**Карта данных сертификата типа**

**№ FATA-01082A**

**Самолеты:**

**MF900, F900EX**

**Модели:**

- Mystère-Falcon 900 (MF900)
- FALCON 900EX (F900EX)

**издание 03  
26 мая 2021 г.**

Страница	01	02	03	04	05	06
Издание	02	02	01	01	01	01
Дата	26.05.2021	26.02.2020	20.02.2020	20.02.2020	20.02.2020	20.02.2020
Страница	07	08	09	10	11	12
Издание	01	01	01	02	02	03
Дата	20.02.2020	20.02.2020	20.02.2020	26.08.2020	26.08.2020	26.05.2021



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

## СОДЕРЖАНИЕ

Раздел I. MYSTERE-FALCON 900 (MF900) .....	3
Раздел II. Модель FALCON 900EX (F900EX) .....	7
Раздел III. Специальные обязательные условия (распространяются на самолеты MF900, F900EX)10	
Раздел IV. Дополнительная информация. ....	12



<b>Название</b>	<b>Издание</b>	<b>Дата</b>
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	02	26 августа 2020

**Держатель Сертификата типа** Dassault Aviation  
9 Rond Point des Champs Elysées 75008 Paris, France

## Раздел I. MYSTERE-FALCON 900 (MF900)

- 1. Краткое описание самолёта** Пассажирский самолет транспортной категории
- 2. Определение типовой конструкции** Базовая типовая конструкция самолета Mystere-Falcon 900/900B описана в документе Dassault Aviation DTM20078 и в документе A230 DTM 35-II N524 "List des equipments".  
Требования к дополнительному оборудованию и эксплуатационной документации указаны в настоящей Карте данных.
- 3. Двигатели** Три турбовентиляторных двигателя TFE 731-5AR-1C или TFE 731-5BR-1C (при внедрении модификации M1200 и M1548) разработки компании Allied Signal/Honeywell Engines.  
Сертификат типа AP МАК от 28.04.1993 №26-Д  
*Примечание: Самолет Mystere-Falcon 900 с внедренными модификациями M1200 и M1548 по установке двигателей TFE 731-5BR-1C имеет обозначение Mystere-Falcon 900B*
- |                                       |   |                        |                        |
|---------------------------------------|---|------------------------|------------------------|
| <b>3.1. Ограничения по двигателям</b> |   | TFE 731-5AR-1C         | TFE 731-5BR-1C         |
|                                       | Максимальная статическая тяга на взлетном режиме при температуре наружного воздуха до плюс 23°C на уровне моря(5 минут) | 2002 даН (4500 фунтов) | 2113 даН (4750 фунтов) |
|                                       | Максимальная продолжительная статическая тяга при температуре наружного воздуха плюс 15°C на уровне моря                | 2002 даН (4500 фунтов) | 2061 даН (4634 фунта)  |
- Другие характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа № 26-Д Авиарегистра МАК и в одобренном DGAC, France Airplane Flight Manual (AFM) DTM20103.
- 4. Вспомогательный двигатель (APU)** Модель GTCP 36-150(F) разработки компании Allied Signal/Honeywell Engines
- |   |                   |                                  |                       |
|---|-------------------|----------------------------------|-----------------------|
| <b>4.1. Ограничения по вспомогательному двигателю (APU)</b> | Температура (EGT) | Нормальная эксплуатация<br>720°C | Максимальная<br>973°C |
|   | Скорость вращения | Нормальная эксплуатация<br>102%  | Максимальная<br>110%  |
- Вспомогательный двигатель (APU) используется только для наземной эксплуатации. Другие ограничения приведены в одобренном DGAC Airplane Flight Manual (AFM) DTM20103.
- 5. Топливо** Топлива и присадки, одобренные для применения на самолете, приведены в одобренном DGAC Airplane Flight Manual (AFM) DTM20103



<b>Название</b>	<b>Издание</b>	<b>Дата</b>
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

**6. Количество топлива**

	Литры	кг (*)	Галлоны США	Фунты (*)
Используемое топливо:				
Левые крыльевой и центропланый	3422	2748	904	6058
Правые крыльевой и центропланый	3422	2748	904	6058
Передний и задний фюзеляжные баки	3925	3152	1037	6 49
Всего используемог топлива	10769	8648	2845	19065
Неиспользуемое топливо	67.2	54	17.8	119.2
Общее количество оплива	10836	8702	2862.8	19184

(\*) При плотности топлива 0.803 кг/л  
Точное количество топлива приведено в отчете по весу и центровке каждого экземпляра самолета

**7. Количество масла**

Емкость системы смазки двигателей:

Левый, центральный или правый двигатель	Литры	Галлоны США
Используемое	10.82	2.86
Неиспользуемое	1.42	0.37

**8. Минимальный состав экипажа**

2 пилота (командир и второй пилот).

**9. Максимальное количество пассажирских кресел**

19

**10. Ограничения веса самолёта**

- Самолёты без модификаций Dassault Aviation M1196

	кг	фунтов
Максимальный стояночный вес	20729	45700
Максимальный взлетный вес	20639	45500
Максимальный посадочный вес	19051	42000
Максимальный вес без топлива	12800	28200
Минимальный полётный	9390	20700

- Самолёты с внедренной модификацией Dassault Aviation M1196

	кг	фунтов
Максимальный стояночный вес	21183	46700
Максимальный взлетный вес	21092	46500
Максимальный посадочный вес	19051	42000
Максимальный вес без топлива	14000	30865
Минимальный полётный	9390	20700

**11. Диапазон центровок**

- Самолёты без модификаций Dassault Aviation M1196

Вес		Предельная передняя центровка % САХ	Предельная задняя центровка % САХ
к	фунты		
93	20700	14	31
19051	42000	14	31
20639	45500	14	31



<b>Название</b>	<b>Издание</b>	<b>Дата</b>
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

• Самолёты с внедренной модификацией Dassault Aviation M1196

Вес		Предельная передняя центровка % САХ	Предельная задняя центровка % САХ
кг	фунты		
9360	20700	14	31
19051	42000	4	31
20092	46500	14	1

12. Максимальная эксплуатационная высота

51000 футов (эшелон полета FL510).

13. Ограничения скорости полёта

	Приборная воздушная скорость, если не указано иное:	
	на уровне моря	350 kt
V <sub>MO</sub>	от уровня моря до 10000 футов линейное изменение до	370 kt
	от 10000 футов до 25000 футов	370 kt
	<b>Вес менее 15876 кг (35000 фунтов)</b>	
	от 25000 до 38000 футов	0.87
M <sub>MO</sub>	от 38000 до 42000 футов линейное изменение до	0.84
	более 42000 футов	0.84
	<b>Вес более 15876 кг (35000 фунтов)</b>	
	от 25000 до 33000 футов	0.87
M <sub>MO</sub>	от 33000 до 37000 футов линейное изменение до	0.84
	более 37000 футов	0.84
V <sub>A</sub>	скорость маневрирования	228 kt
	предкрылки + закрылки 7°	200 kt
V <sub>FE</sub>	предкрылки + закрылки 20°	190 kt
	предкрылки + закрылки 40°	180 kt
V <sub>LO</sub>	выпуск/уборка шасси	190 kt
M <sub>LO</sub>	выпуск/уборка шасси	0.70
V <sub>LE</sub>	при выпущенных шасси	245 kt
	при выпущенных шасси	0.75
M <sub>LE</sub>	скорость открытия окна DV	215 kt
	скорость, при которой возможна работа	215 kt
		83 kt (CAS)
V <sub>MCA</sub>	минимальная эволютивная скорость в полете	85.3 kt (CAS) (при внедрении модификаций M1200 и M1548)
		83.6 kt (CAS)
V <sub>MCG</sub>	минимальная эволютивная скорость на земле	86 kt (CAS) (при внедрении модификаций M1200 и M1548)

14. Ограничения летной годности

Ограничения летной годности (детали с ограниченным ресурсом и требуемая периодичность технического обслуживания/осмотров) приведены в одобренных DGAC Recommended Maintenance Schedules и TBO's, раздел 5-40-00 Руководства по технической эксплуатации (Maintenance Manual) DMD35543.

15. Эксплуатационная документация

Ограничения, рекомендуемые процедуры и необходимая информация по эксплуатации самолетов MF900/900B содержатся в Airplane Flight Manual (AFM) DTM20103 и Operating Manual (OM) DTM9818.

В эксплуатационную документацию должны быть внесены изменения:

- в Airplane Flight Manual в соответствии с Дополнением № 8 (Airplanes under Aviation Register), одобренным AP МАК 15.11.93;
- в Performance Manual DTM9823 в соответствии с Дополнением № 4.

16. Характеристики шума на местности

Самолеты MF900/900B имеют Сертификат типа Авиарегистра МАК по шуму на местности № 39 от 2 декабря 1993г.

Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

- 17. Сертификационный базис**
- Требования к летной годности:  
«Нормы летной годности гражданских самолетов НЛГС-3» с поправками до 16 включительно.
  - Требования к охране окружающей среды:  
Шум на местности:  
Стандарты Главы 3 Приложения 16 ИКАО, Том 1.
- 18. Модификация MYSTERE-FALCON 900C (F900C)**
- 18.1. Определение типовой конструкции**
- Самолет F900C является коммерческим обозначением самолетов Mystere-Falcon 900, на которых внесено главное изменение типовой конструкции:
- внедрение модификации M1975 "Установка авионики Primus 2000" в серийном производстве, начиная с серийного номера 179, или
  - выполнение сервисного бюллетеня - внедрение модификации M2695 "Установка авионики Primus 2000".
- Типовая конструкция самолетов Mystere-Falcon 900C описана в документе DTM 20078.  
Требования к дополнительному оборудованию и эксплуатационной документации указаны в настоящей Карте данных.
- 18.2. Двигатели**
- Три турбовентиляторных двигателя TFE 731-5BR-1C разработки компании Allied Signal/Honeywell Engines.  
Ограничения по двигателю: см. п. 4.1 Раздела I настоящей Карты данных.
- 18.3. Эксплуатационная документация**
- Ограничения и рекомендуемые процедуры по эксплуатации самолетов Mystere-Falcon 900C содержатся в одобренном DGAC Airplane Flight Manual (AFM) FM900C с учетом Изменения № 4.
- 18.4. Другие характеристики**
- Другие характеристики самолета F900C аналогичны характеристикам самолета MF900



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

## Раздел II. Модель FALCON 900EX (F900EX)

**1. Определение типовой конструкции** Типовая конструкция самолета F900EX определена как результат внедрения в конструкцию самолета Mystere-Falcon 900 модификации M3000 (редакция B2). Техническая спецификация F900EX определена в документе DTM 35-1 № 177/94. Базовый состав оборудования самолета F900EX представлен в документе DTM 35-3287/95.

**2. Двигатели** Три турбовентиляторных двигателя TFE 731-60 разработки компании Allied Signal/Honeywell Engines  
Сертификат типа Авиарегистра МАК от 26.09.2002 № СТ209-АМД

**2.1. Ограничения по двигателям** Максимальная статическая тяга на взлетном режиме (на уровне моря, до установки, ISA+17°C, 5 минут максимально) 2225 даН (5000 фунтов)  
Другие характеристики и эксплуатационные ограничения двигателей приведены в Карте данных Сертификата типа Авиарегистра МАК № СТ209-АМД и в одобренном DGAC Airplane Flight Manual (AFM) DTM561.

### 3. Количество топлива

	Литры	Кг (*)	Галлоны (США)	Фунты (*)
<b>Используемое топливо</b>				
Бак левого крыла	2129	1710	563	3769
Левый центральный бак фюзеляжа	822	660	217	1455
Передний левый бак	534	429	141	945
Левый расходный бак	481	386	127	852
Всего в левом контуре	3966	3185	1048	7021
Бак правого крыла	2129	1710	563	3769
Правый централ, бак фюзеляжа	822	660	217	1455
Передний правый бак	509	409	135	901
Правый расходный бак	481	386	127	852
Всего в правом контуре	3941	3165	1041	6977
Передний бак	1656	1330	438	2932
Задний бак	1706	1370	451	3020
Бак заднего отсека	300	241	79	531
Центральный расходный бак	193	155	51	342
Всего в центральном контуре	3857	3097	1019	6828
<b>Всего используемого топлива</b>	<b>11764</b>	<b>9446</b>	<b>3109</b>	<b>20825</b>
<b>Неиспользуемое топливо</b>				
Сливаемый остаток:				
Левый контур	21.4	17.2	6	38
Правый контур	23.0	18.5	6	41
Центральный контур	19.8	15.9	5	35
Несливаемый остаток	26	21	7	46
<b>Всего неиспользуемого топлива</b>	<b>90</b>	<b>73</b>	<b>24</b>	<b>160</b>
<b>Количество топлива на каждый двигатель</b>				
Левый контур	3996.14	3208.9	1056	7074.4
Правый контур	3972.76	3190.1	1050	7033.1
Центральный контур	3885.52	3120.1	1027	6878.6
<b>Общее количество топлива</b>	<b>11854</b>	<b>9519</b>	<b>3133</b>	<b>20986</b>

(\*) При плотности топлива 0.803 кг/л.

Точное количество топлива приведено в отчете по весу и центровке каждого экземпляра самолета.

### 4. Количество масла

Общая емкость системы смазки двигателей

6.9 л

Используемое масло

3.8 л

Неиспользуемое масло

1.2 л



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

5. Максимальное количество пассажирских кресел 19

6. Ограничения веса и диапазон центровок

Без выполнения модификации M3020 (BS № 1)	Вес		Предельная передняя центровка % САХ	Предельная задняя центровка % САХ
	кг	фунты		
Минимальный полетный	9390	20700	14	31
Макс. без топлива	14000	30864	14	31
Макс. посадочный	19051	42000	14	31
Макс. при зад. центр. 31%	21228	46800	14	31
Максимальный взлетный	21908	48300	14	24.20
Макс. стояночный	22000	48500	14	23.45

С внедренной модификацией M3020 (BS № 1)	Вес		Предельная передняя центровка % САХ	Предельная задняя центровка % САХ
	кг	фунты		
Минимальный полетный	9390	20700	13	31
Макс. без топлива	14000	30864	13	31
Макс. посадочный	20185	44500	13	31
Макс. при зад. центр. 31%	21228	46800	13	31
Максимальный взлетный	22226	49000	13	21.35
Макс. стояночный	22317	49200	13	20.50

Примечание:

13 % САХ соответствует 0,347 м впереди от точки отсчета;

14 % САХ соответствует 0,318 м впереди от точки отсчета; 25 % САХ соответствует точке отсчета;

31 % САХ соответствует 0,173 м сзади от точки отсчета. Средняя аэродинамическая хорда (САХ) = 2,888 м.

Точка отсчета соответствует 25% САХ, имеет маркировку на самолете и расположена на расстоянии 10,679 м от крайней передней точки носового обтекателя.

7. Ограничения скорости полёта (приборная скорость IAS)

Приборная воздушная скорость, если не указано иное:

	на уровне моря	350 kt
V <sub>MO</sub>	от уровня моря до 10000 футов линейное изменение до	370 kt
	от 10000 футов до 25000 футов	370 kt
	<b>Вес менее 15890 кг (35000 фунтов)</b> от 25000 до 38000 футов	0.87
M <sub>MO</sub>	от 38000 до 42000 футов линейное изменение до	0.84
	более 42000 футов	0.84
	<b>Вес более 15890 кг (35000 фунтов)</b> от 25000 до 33000 футов	0.87
M <sub>MO</sub>	от 33000 до 37000 футов линейное изменение до	0.84
	более 37000 футов	0.84
V <sub>A</sub>	скорость маневрирования	228 kt
V <sub>FE</sub>	предкрылки + закрылки 7°	200 kt
	предкрылки + закрылки 20°	190 kt
	предкрылки + закрылки 40°	180 kt
Примечание: На высоте более 20000 футов не выпускать и не выполнять полет с выпущенными предкрылками и закрылками		
V <sub>LO</sub>	выпуск/уборка шасси	190 kt
M <sub>LO</sub>	выпуск/уборка шасси	0.70
V <sub>LE</sub>	при выпущенных шасси	245 kt
M <sub>LE</sub>	при выпущенных шасси	0.75





Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	01	20 февраля 2020

	скорость открытия окна DV	215 kt
	скорость, при которой возможна работа	215 kt
$V_{MCA}$	минимальная эволютивная скорость в полете	85,2 kt (CAS)
$V_{MCG}$	минимальная эволютивная скорость на земле	88,9 kt (CAS)
<b>8. Ограничения летной годности</b>	Ограничения летной годности (детали с ограниченным ресурсом и требуемая периодичность технического обслуживания/осмотров) приведены в одобренных DGAC Recommended Maintenance Schedule и TBO's, раздел 5-40-00 Руководства по технической эксплуатации (Maintenance Manual) DTM568	
<b>9. Эксплуатационная документация</b>	Ограничения и рекомендуемые процедуры по эксплуатации самолетов F900EX содержатся в одобренном DGAC Airplane Flight Manual (AFM) DTM561 с учетом Изменения № 8	
<b>10. Характеристики шума на местности</b>	Самолет F900EX имеет Сертификат типа Авиарегистра МАК по шуму на местности № СШ-133- M.F.900EX от 27 ноября 2002 г.	
<b>11. Другие характеристики</b>	Другие характеристики самолета F900EX аналогичны характеристикам самолета MF900	
<b>12. Модификация FALCON 900EX EASy (F900EX EASy)</b>		
<b>12.1. Определение типовой конструкции</b>	<p>Название F900EX EASy является обозначением самолетов F900EX, в конструкции которых при серийном производстве внесены следующие 5 главных изменений (самолеты с/н 97, с/н 120 и последующие):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- M3083: кабина EASy;</li> <li>- M2862: изменения конструкции: колеса/тормоза/система торможения - автоматическое приведение в действие воздушных тормозов;</li> <li>- M2861: система наддува, общая для всех самолетов Falcon;</li> <li>- M2963: модернизация топливной системы;</li> <li>- M2823: кислородная система - электропневматический кислородный контроллер;</li> <li>- M3090: индикатор на лобовом стекле (HUD) с возможностью осуществления инструментальной посадки по категории I (опция).</li> </ul> <p>Модификация M5340 ("EASy - загрузка Фазы 2" и связанные с ней опции) включены в базовую типовую конструкцию самолета F900EX EASy.</p>	
<b>13. Эксплуатационная документация</b>	<p>Ограничения, рекомендуемые процедуры и необходимая информация по эксплуатации самолетов содержится в Airplane Flight Manual (AFM) DGT84972 с временным изменением 11 и Operating Manual (OM) DGT84973.</p> <p><i>Примечание: Дополнения к AFM Supplement 22 (HUD with EASy II avionics) и AFM Supplement 22A (HUD with EASy II avionics and EFVS) являются обязательными при условии внедрения модификаций, указанных в Разделе III настоящей Карты данных</i></p>	
<b>14. Другие характеристики</b>	Другие характеристики самолета F900EX EASy аналогичны характеристикам самолета F900EX	



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	02	26 августа 2020

### Раздел III. Специальные обязательные условия (распространяются на самолеты MF900, F900EX)

#### 1. Требуемое оборудование

1. Передние стойки шасси должны быть оснащены колесами с покрышками типа "chined".
2. Все надписи и пояснения внутри и снаружи самолета, относящиеся к аварийно-спасательному и пассажирскому оборудованию и средствам пожаротушения, за исключением надписей "Exit", должны быть на двух языках: на английском и на языке государства эксплуатанта.
3. На самолетах должна быть внедрена модификация M 1162 в части гибкой проводки управления двигателями (только для MF900).
4. Самолеты должны быть оборудованы датчиками температуры топлива в баках.
5. На самолетах должна быть внедрена модификация M 1210 (доработка водяной системы, исключающая попадание воды в конструкцию самолета).
6. На самолете должна обеспечиваться сигнализация отклонения от высоты заданного эшелона с порогом срабатывания 200 футов (внутренний порог) и 500 футов (внешний порог) (только для MF900).
7. Самолеты должны быть доработаны по Сервисному Бюллетеню № 102.
8. Необходима установка системы EGPWS, либо GPWS с сигнализацией достижения допустимого в эксплуатации угла крена (для MF900, F900C, F900EX).
9. Самолет должен быть оборудован следующим количеством КВ радиостанций (для MF900, F900C, F900EX):
  - одной, если разрывы в зонах перекрытия УКВ радиосвязи составляют больше 5 минут полета и меньше 1 часа полета;
  - двумя, если разрывы в зонах перекрытия УКВ радиосвязи больше 1 часа полета.
10. На самолете должен быть установлен один стационарный автоматический аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе "КОСПАС-САРСАТ", приводящийся в действие автоматически и вручную из кабины экипажа, и один переносной аварийно-спасательный радиомаяк (ELT) МВ/ДМВ диапазона, работающий в системе "КОСПАС-САРСАТ".
11. На самолете должна находиться одна аварийно-спасательная радиостанция, работающая на частоте 121,5 МГц и расположенная в месте, обеспечивающем легкодоступность и легкосъемность в случае аварийной посадки или приводнения. Наличие и размещение радиостанции на борту является ответственностью эксплуатанта.

*Примечание: Установка аварийно-спасательной радиостанции не требуется, если переносной аварийно-спасательный радиомаяк имеет функцию аварийно-спасательной радиостанции, работающей на частоте 121,5 МГц.*

12. Обязательные модификации:
  - M1847C (для F900C, F900EX);
  - установка бортового регистратора полетных данных DFDR в соответствии с модификацией R7643 или аналогичный DFDR (для F900C, F900EX);
  - M2818 или M2819 (для F900C, F900EX);
  - M2934 или M2935 (для F900C, F900EX);
  - M2288 (для F900C, F900EX);
  - бортовой регистратор полетных данных Honeywell DFDR - увеличение количества записываемых параметров до 88. Номер опции 1.173.1a (для F900EX EASy).
  - для F900EX EASy).
13. Модификации, не сертифицированные AP МАК:
  - M2022 (для F900EX);
  - M2069 (для F900C);
  - M2608 (для F900C, F900EX).



<b>Название</b>	<b>Издание</b>	<b>Дата</b>
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	02	26 августа 2020

**2. Эксплуатационные ограничения**

1. Полеты в условиях обледенения разрешены при температуре наружного воздуха не ниже минус 20°C.
2. Эксплуатация самолета на аэродромах, расположенных выше 73°с.ш. запрещена (для MF900).
3. Полеты разрешаются в воздушном пространстве, в котором вторичный радиолокационный контроль УВД обеспечивается в режиме RBS.
4. Толщина атмосферных осадков на поверхности ВПП не должна превышать следующих значений:

Коэффициент сцепления	Максимальная боковая составляющая ветра под углом 90° к оси ВПП
0.3	10 kt (5 м/с)
0.4	15 kt (8 м/с)
0.5 и выше	30 kt (15 м/с)
- Для промежуточных значений коэффициента сцепления максимальное значение бокового ветра определяется линейной интерполяцией	
- Эксплуатация самолета на ВПП, покрытой льдом, а также при нормативном коэффициенте сцепления на ВПП менее 0.3 запрещена	

**3. Модификации типовой конструкции самолетов MF900/900B, F900C, F900EX и F900EX EASy, одобренные AP МАК по заявкам Dassault Aviation в качестве опций**

1. Индикатор на лобовом стекле (HUD) с возможностью осуществления инструментальной посадки по категории I (модификация M3090)<sup>(1)</sup>;
2. Установка вертикальных законцовок крыльев (модификация M5281)<sup>(2)</sup>;
3. Новая настройка предкрылков (модификации M5535 и M5583)<sup>(2)</sup>;
4. HGS изменение программного обеспечения для Фазы 2 EASy (модификация M-OPT0072)<sup>(1)</sup>;
5. HGS Cat3: адаптация для версии LX (модификация M-OPT0013)<sup>(1)</sup>;
6. Улучшенная система визуализации в полете EFVS (модификация M3802)<sup>(1)</sup>;
7. PHASE 2 SECOND CERT (FANS 1A/ATN) (модификация M5595)<sup>(3)</sup>;
8. Activation of CPDLC ATN B1 function (модификация M-OPT0082)<sup>(3)</sup>;
9. Activation of FANS-1A function (модификация M-OPT0137)<sup>(3)</sup>;
10. EASy II - ADS-B Out per D0260B (модификация M-OPT0181)<sup>(3)</sup>.

**Примечания:**

- (1) Модификация применима только к самолету F900EX EASy.
- (2) Модификации M5281, M5535 и M5583 применимы к самолету F900EX EASy и выполняются совместно.

Самолет F900EX EASy с внедренным главным изменением M5281 носит коммерческое обозначение F900LX.

- (3) Модификация применима к самолету F900EX EASy II



Название	Издание	Дата
Карта данных Сертификата типа № FATA-01082A	03	26 мая 2021

#### Раздел IV. Дополнительная информация.

Базовая сертификация самолётов MF900, F900EX в Российской Федерации проведена Авиарегистром МАК.

#### Перечень изменений карты данных

Изд. карты данных	Дата	Описание
01	20.02.2020	Карта данных к сертификату типа перевыпущена Росавиацией в связи с одобрением второстепенных изменений типовой конструкции, требующих изменения карты данных
02	26.08.2020	Внедрение Главного изменения FATA-020303-МС-01 «Снятие ограничений по обязательной установке модификаций 1.168.1 (M3081) и 1.237.1 (M3257)»
03	26.05.2021	Внедрение Главного изменения FATA-020308А-МС-02 «Установка светодиодных аварийных знаков (M5971)»

\* \* \*

Заместитель руководителя

А.А. Новгородов

