

国 土 交 通 省
航 空 局

第19号

改訂番号 2

三菱重工業株式会社

三菱式MU-2B型

三菱式MU-2B-20型

三菱式MU-2B-25型

三菱式MU-2B-26型

令和3年9月28日

型式証明データシート第19号

我が国の航空法及び同法施行規則の耐空性要件を満足するものとして、ここに型式証明第19号の航空機に関するデータシートを発行する。

型式証明所有者

三菱重工業株式会社

東京都千代田区丸の内三丁目 2 番 3 号

1. 三菱式MU-2B型 (飛行機 普通N類) 昭和40年9月15日承認

(1) 発動機

エアリサーチ式 TPE331-25AA型 又は TPE331-25AB型

基数 2基

減速比 1 : 20.865

(2) 燃料

ASTM D1655-68T Aviation Turbine Fuels : Type Jet A, JET A-1 及び Jet B

MIL-DTL-5624 Turbine Fuel : Grade JP-4 及び JP-5

MIL-F-5616-1 Fuel : Grade JP-1

MIL-F-46005A (MR)-1 Fuel : Type I 及び II

British Ministry of Supply Specifications : (a) D.Eng.R.D.2482 Issue No.2

(b) D.Eng.R.D.2486 Issue No.2

(c) D.Eng.R.D.2494 Issue No.4

MIL-G-5572D Aviation Gasoline : Grade 80/87 (緊急用)

Grade 100/130 (緊急用)

(3) 滑油

MIL-L-23699 及び MIL-L-7808の規格に適合した滑油の使用が承認されている。銘柄及び商品名についてはALLIED SIGNAL AEROSPACE CO.サービス・インフォメーション・レター SIL P331-2の最新改訂版参照。

ページ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
改訂番号	2	-	-	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2

(4) 発動機限界

海面上静止状態 (ISA)

	軸出力 (SHP)	静止推力 (LBS)	相当軸出力 (ESHP)	プロペラ回転 速度* (%)	排気温度 (°C)
離陸 (5分間)	575	75	605	100	571
連続最大	500	73	529	100	530
起動 (1秒間)	—	—	—	—	815

低高度および低外気温度の場合、エンジンはより高い出力を発生する。この状態では、トルク計の標識に示されている制限値を超えてはならない。

* 許容最大プロペラ回転速度： 105% (5秒)

プロペラ回転速度100%は2000rpmを意味する。

(5) プロペラおよびプロペラ限界

ハブ型式： ハーツェル式 HC-B3TN-5 (C、E又はM)

羽根型式： ハーツェル式 T10176SB-5

又は T10176NSB-5

又は T10178B-11

又は T10178NB-11

又は T10178B-11R

又は T10178NB-11R

基数： 2基

羽根数： 3枚

直径

T10176-5: 96-3/8インチ

T10178-11: 90-3/8インチ

ピッチ角設定 (ステーション30インチ位置)

フライトアイドル： 12°

フェザー

T10176-5 : 86.5° ± 0.5°

T10178-11 : 87.0° ± 0.5°

(6) 対気速度限界 (CAS)

最大運用限界速度 V_{mo} : 250kt (287m.p.h.)

最大運用限界マッハ数0.57に対応する較正対気速度は、高度21,300ftでの最大運用限界速度250KCASに等しく21,300ftを越える高度では高度上昇1,000ftにつき5KTSづつ減少する。

運動速度 V_p : 172kt (197m.p.h.)

フラップ下げ速度 V_{fe} : 140kt (161m.p.h.)

着陸装置操作速度 V_{lo} : 160kt (184m.p.h.)

着陸装置下げ速度 V_{le} : 160kt (184m.p.h.)

最小操縦速度 V_{mc} : 91kt (105m.p.h.)

(S/B No.66を実施しないS/N 008、010、013)

89kt (102m.p.h.)

(S/B No.66を実施しないS/N 009、011、012、014～038)

フラップ 5° 下げ : 99kt (114m.p.h.)

(S/B No.66を実施したS/N 008、010、013)

フラップ 20° 下げ : 91kt (105m.p.h.)

(S/B No.66を実施したS/N 008、010、013)

フラップ 5° 下げ : 97kt (112m.p.h.)

(S/B No.66を実施したS/N 009、011、012、014～038)

フラップ 20° 下げ : 89kt (102m.p.h.)

(S/B No.66を実施したS/N 009、011、012、014～038)

(7) 重心位置範囲（着陸装置下げの状態）

重量 (lbs.)	前方	後方
8,160以下	+153.74in. (21% MAC)	+161.60in. (34% MAC)
8,930	+158.58in. (29% MAC)	+161.60in. (34% MAC)
(S/B No.36及びNo.92を適用しない場合)		
8,557以下	+153.74in. (21% MAC)	+161.60in. (34% MAC)
9,350	+158.58in. (29% MAC)	+161.60in. (34% MAC)
(S/B No.36及びNo.92を適用した場合)		
上記2点間は直線変化する。 着陸装置上げによるモーメント変化は+6,738in.・lbs.である。		

(8) 最大重量

S/B No.36およびNo.92を適用しない場合

最大離陸重量 : 8,930lbs.

最大着陸重量 : 8,490lbs.

最大零燃料重量 : 8,490lbs.

S/B No.36およびNo.92を適用した場合

最大離陸重量 : 9,350lbs.

最大着陸重量 : 8,930lbs.

最大零燃料重量 : 8,930lbs.

(9) 座席数

最大 9席 (パイロット位置 +97.2in.)

(10) 最大荷物搭載重量

420lbs. (200lbs.、荷物室位置 +205.1in.) (220lbs.、荷物室位置 +230.7in.)

(S/B No.10を実施しないS/N 008～024)

574lbs. (200lbs.、荷物室位置 +205.1in.) (220lbs.、荷物室位置 +230.7in.)

(154lbs.、荷物室位置 +253.2in.)

(S/B No.10を実施したS/N 008～024およびS/N 025～)

(11) 燃料容量

	最大容量 (タンク位置)	使用可能容量
主タンク	165gal. (+167.3in.)	155gal.
翼端タンク (65gal.×2)	130gal. (+155.9in.)	130gal.
全タンク	295gal.	285gal.

燃料重量は6.5lbs./gal.に基づいている

* 注1 (c) の燃料使用条件を確認のこと

(12) 滑油容量

3.1gal. (1.55gal.×2) (タンク位置 +139.4in.)

(13) 最大運用高度

23,000ft (S/B No.69を適用しない場合)

25,000ft (S/B No.69を適用した場合)

(14) 操舵範囲

スポイラ	上げ 60°	
トリムエルロン	上げ 20°	下げ 20°
昇降舵	上げ 33°	下げ 17° (S/B No.60を適用しない場合)
	上げ 33°	下げ 10° (S/B No.60を適用した場合)
昇降舵タブ	上げ 30°	下げ 20° (S/B No.216を適用しない場合)
	上げ 30°	下げ 1° (S/B No.216を適用した場合)
方向舵	右 25°	左 25°
方向舵タブ	右 25°	左 25°
外側フラップ		下げ 40°
内側フラップ		下げ 40°

- (15) 製造者の製造番号
三菱式MU-2B型 008～038

2. 三菱式MU-2B-10型 (飛行機 普通N類) 昭和41年9月26日承認：平成28年3月16日削除

3. 三菱式MU-2B-20型 (飛行機 普通N類) 昭和43年4月3日承認

(1) 発動機

エアリサーチ式 TPE331-1-151A型
基数 2基
減速比 1：20.865

(2) 燃料

ASTM D1655-68T Aviation Turbine Fuels	:	Type Jet A, JET A-1 及び Jet B
MIL-DTL-5624 Turbine Fuel	:	Grade JP-4 及び JP-5
MIL-F-5616-1 Fuel	:	Grade JP-1
MIL-F-46005A (MR)-1 Fuel	:	Type I 及び II
British Ministry of Supply Specifications	:	(a) D.Eng.R.D.2482 Issue No.2 (b) D.Eng.R.D.2486 Issue No.2 (c) D.Eng.R.D.2494 Issue No.4
MIL-G-5572D Aviation Gasoline	:	Grade 80/87 (緊急用) Grade 100/130 (緊急用)

(3) 滑油

MIL-L-23699 及び MIL-L-7808の規格に適合した滑油の使用が承認されている。銘柄及び商品名についてはALLIED SIGNAL AEROSPACE CO.サービス・インフォメーション・レター SIL P331-2の最新改訂版参照。

(4) 発動機限界

海面上静止状態 (ISA)

	軸出力 (SHP)	静止推力 (LBS)	相当軸出力 (ESHP)	プロペラ回転 速度* (%)	排気温度 (°C)
離陸 (5分間)	665	100	705	100	572
連続最大	665	100	705	100	550
起動 (1秒間)	—	—	—	—	815

低高度および低外気温度の場合、エンジンはより高い出力を発生する。この状態では、トルク計の標識に示されている制限値を超えてはならない。

* 許容最大プロペラ回転速度： 105% (5秒)
プロペラ回転速度100%は2000rpmを意味する。

(5) プロペラおよびプロペラ限界

ハブ型式： ハーツェル式 HC-B3TN-5 (C、E又はM)
羽根型式： ハーツェル式 T10178B-11
又は T10178NB-11
又は T10178B-11R
又は T10178NB-11R
基数： 2基
羽根数： 3枚
直径： T10178-11: 90-3/8インチ
ピッチ角設定 (ステーション30インチ位置)
フライトアイドル： 12°
フェザー： 87.0° ± 0.5°
リバース： -6.5°

(6) 対気速度限界 (CAS)

最大運用限界速度 V_{mo} : 250kt (287m.p.h.)
最大運用限界マッハ数0.57に対応する校正対気速度は、高度21,300ftでの最大運用限界速度250KCASに等しく21,300ftを越える高度では高度上昇1,000ftにつき5KTSずつ減少する。
運動速度 V_p : 181kt (208m.p.h.)
フラップ下げ速度 V_{fe}
5° 下げ： 140kt (161m.p.h.)
(S/R No.010を適用しない場合)
5° 下げ： 175kt (201m.p.h.)
20° 下げ、40° 下げ： 140kt (161m.p.h.)
着陸装置操作速度 V_{lo} : 160kt (184m.p.h.)
着陸装置下げ速度 V_{le} : 162kt (187m.p.h.)
最小操縦速度 V_{mc}
フラップ 5° 下げ： 100kt (115m.p.h.)
フラップ 20° 下げ： 93kt (107m.p.h.)

(7) 重心位置範囲 (着陸装置下げの状態)

重量 (lbs.)	前方	後方
9,149以下	+153.74in. (21% MAC)	+161.60in. (34% MAC)
9,920	+158.58in. (29% MAC)	+161.60in. (34% MAC)
上記2点間は直線変化する。 着陸装置上げによるモーメント変化は+6,738in.・lbs.である。		

(8) 最大重量

最大離陸重量 : 9,920lbs.
最大着陸重量 : 9,435lbs.

最大零燃料重量 : 9,270lbs.

(9) 座席数

最大 9席 (パイロット位置 +97.2in.)

(10) 最大荷物搭載重量

574lbs. (200lbs.、荷物室位置 +205.1in.) (220lbs.、荷物室位置 +230.7in.)
(154lbs.、荷物室位置 +253.2in.)

(11) 燃料容量

	最大容量 (タンク位置)	使用可能容量
主タンク	159gal. (+167.3in.)	156gal.
外翼タンク	30gal. (+163.4in.)	30gal.
翼端タンク (93gal.×2) *	186gal. (+155.9in.)	180gal.
全タンク	375gal.	366gal.

外翼タンクを装備しない機体

	最大容量 (タンク位置)	使用可能容量
主タンク	159gal. (+167.3in.)	156gal.
翼端タンク (93gal.×2) *	186gal. (+155.9in.)	180gal.
全タンク	345gal.	336gal.

燃料重量は6.5lbs./gal.に基づいている

* 注1 (c) の燃料使用条件を確認のこと

(12) 滑油容量

3.1gal. (1.55gal.×2) (タンク位置 +138.7in.)

(13) 最大運用高度

25,000ft

(14) 操舵範囲

スポイラ	上げ 60°	
トリムエルロン	上げ 20°	下げ 20°
昇降舵	上げ 33°	下げ 10°
昇降舵タブ	上げ 30°	下げ 20° (S/B No.216を適用しないS/N 102、121～164)
	上げ 30°	下げ 10° (S/B No.216を適用しないS/N 165～)
	上げ 30°	下げ 1° (S/B No.216を適用したS/N 102、121～)
方向舵	右 25°	左 22°
方向舵タブ	右 25°	左 25°
外側フラップ		下げ 40°
内側フラップ		下げ 40°

(15) 製造者の製造番号

三菱式MU-2B-20型 102、121～223

5. 三菱式MU-2B-25型 (飛行機 普通N類) 昭和47年2月9日承認

(1) 発動機

エアリサーチ式 TPE331-6-251M型、TPE331-6A-251M型、TPE331-6-252M型
又は TPE331-6A-252M型

基数 2基

減速比 1 : 20.865

(2) 燃料

ASTM D1655-68T Aviation Turbine Fuels : Type Jet A, JET A-1 及び Jet B
MIL-DTL-5624 Turbine Fuel : Grade JP-4 及び JP-5
MIL-F-5616-1 Fuel : Grade JP-1
MIL-F-46005A (MR)-1 Fuel : Type I 及び II
British Ministry of Supply Specifications : (a) D.Eng.R.D.2482 Issue No.2
(b) D.Eng.R.D.2486 Issue No.2
(c) D.Eng.R.D.2494 Issue No.4
MIL-G-5572D Aviation Gasoline : Grade 80/87 (緊急用)
Grade 100/130 (緊急用)

(3) 滑油

MIL-L-23699 及び MIL-L-7808の規格に適合した滑油の使用が承認されている。銘柄及び商品名についてはALLIED SIGNAL AEROSPACE CO.サービス・インフォメーション・レター SIL P331-2の最新改訂版参照。

(4) 発動機限界

海面上静止状態 (ISA)

	軸出力 (SHP)	プロペラ回転速度* (%)	タービン温度 (°C)
離陸 (5分間)	665	100	923
連続最大	665	100	923
起動 (1秒間)	—	—	1149

低高度および低外気温度の場合、エンジンはより高い出力を発生する。この状態では、トルク計の標識に示されている制限値を超えてはならない。

* 許容最大プロペラ回転速度： 106% (5秒)、101.5% (5分)

プロペラ回転速度100%は2000rpmを意味する。

(5) プロペラおよびプロペラ限界

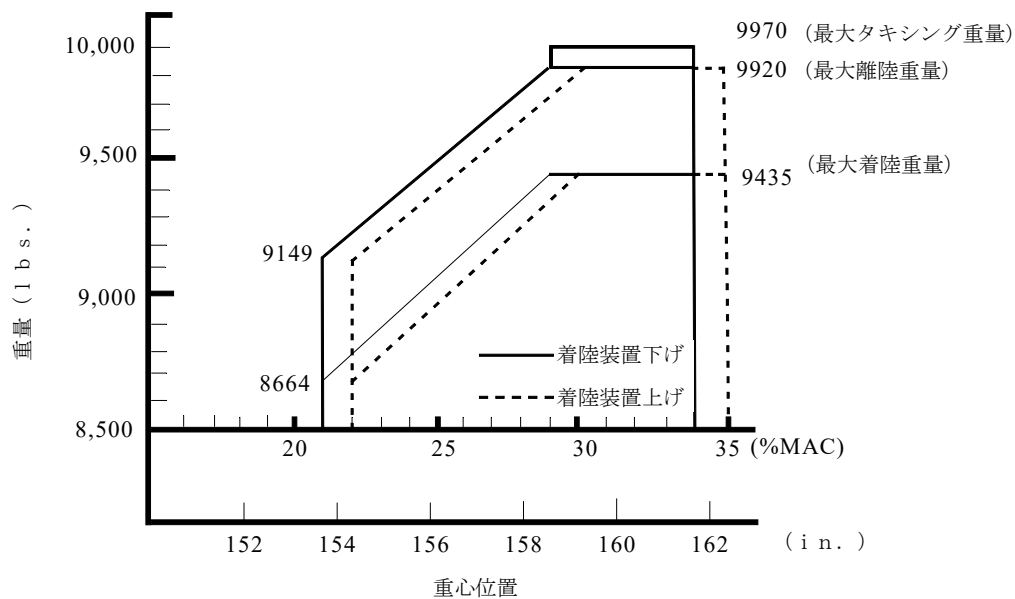
ハブ型式： ハーツェル式 HC-B3TN-5 (C、E又はM)
羽根型式： ハーツェル式 T10178B-11

又は T10178NB-11
 又は T10178B-11R
 又は T10178NB-11R
 基数： 2基
 羽根数： 3枚
 直径： T10178-11: 90-3/8インチ
 ピッチ角設定（ステーション30インチ位置）
 フライトアイドル： 12°
 フェザー： 87.0° ± 0.5°
 リバース： -6.5°

(6) 対気速度限界 (CAS)

最大運用限界速度 V_{mo} : 250kt (287m.p.h.)
 最大運用限界マッハ数0.57に対応する較正対気速度は、高度21,300ftでの最大運用限界速度250KCASに等しく21,300ftを越える高度では高度上昇1,000ftにつき5KTSづつ減少する。
 運動速度 V_p : 181kt (208m.p.h.)
 フラップ下げ速度 V_{fe}
 5° 下げ : 140kt (161m.p.h.)
 (S/R No.010を実施しないS/N 239～279)
 5° 下げ : 175kt (201m.p.h.)
 (S/N 280～、及びS/R No.010を実施したS/N 239～279)
 20° 下げ、40° 下げ : 140kt (161m.p.h.)
 (S/N 280～、及びS/R No.010を実施したS/N 239～279)
 着陸装置操作速度 V_{lo} : 160kt (184m.p.h.)
 着陸装置下げ速度 V_{le} : 162kt (187m.p.h.)
 最小操縦速度 V_{mc}
 フラップ 5° 下げ : 100kt (115m.p.h.)
 フラップ 20° 下げ : 93kt (107m.p.h.)

(7) 重心位置範囲



タキシングおよび離陸重心位置範囲	前方		後方		重量
	in.	%MAC	in.	%MAC	
着陸装置	+154.3	22	+162.2	35	9149

上げ状態	+159.2	30	+162.2	35	9920
着陸装置 下げ状態	+153.8	21	+161.6	34	9149
	+158.6	29	+161.6	34	9920
	+158.6	29	+161.6	34	9970

着陸 重心位置範囲	前方		後方		重量
	in.	%MAC	in.	%MAC	lbs.
着陸装置	+154.3	22	+162.2	35	8664
上げ状態	+159.2	30	+162.2	35	9435
着陸装置	+153.8	21	+161.6	34	8664
下げ状態	+158.6	29	+161.6	34	9435

上記2点間は直線変化する。

着陸装置上げによるモーメント変化は+6,738in.・lbs.である。

(8) 最大重量

最大タキシング重量	:	9,970lbs.
最大離陸重量	:	9,920lbs.
最大着陸重量	:	9,435lbs.
最大零燃料重量	:	9,271lbs.

(9) 座席数

最大 9席 (パイロット位置 +97.2in.)

(10) 最大荷物搭載重量

574lbs. (200lbs.、荷物室位置 +205.1in.) (220lbs.、荷物室位置 +230.7in.)
(154lbs.、荷物室位置 +253.2in.)

(11) 燃料容量

	最大容量 (タンク位置)	使用可能容量
主タンク	159gal. (+169.3in.)	156gal.
外翼タンク	30gal. (+163.4in.)	30gal.
翼端タンク (93gal.×2) *	186gal. (+155.9in.)	180gal.
全タンク	375gal.	366gal.

燃料重量は6.5lbs./gal.に基づいている

*注1 (c) の燃料使用条件を確認のこと

(12) 滑油容量

3.1gal. (1.55gal.×2) (タンク位置 +138.7in.)

(13) 最大運用高度

25,000ft

(14) 操舵範囲

スポイラ	上げ 60°	
トリムエルロン	上げ 20°	下げ 20°

昇降舵	上げ 33°	下げ 10°
昇降舵タブ	上げ 30°	下げ 10° (S/B No.216を適用しない場合)
	上げ 30°	下げ 1° (S/B No.216を適用した場合)
方向舵	右 25°	左 22°
方向舵タブ	右 25°	左 25°
外側フラップ		下げ 40°
内側フラップ		下げ 40°

- (15) 製造者の製造番号
三菱式MU・2B・25型 239～312、314～318

6. 三菱式MU-2B-26型 (飛行機 普通N類) 昭和49年6月12日承認

(1) 発動機

エアリサーチ式 TPE331-6-251M型、TPE331-6A-251M型、TPE331-6-252M型
又は TPE331-6A-252M型

基数 2基

減速比 1 : 20.865

(2) 燃料

ASTM D1655-68T Aviation Turbine Fuels : Type Jet A, JET A-1 及び Jet B
MIL-DTL-5624 Turbine Fuel : Grade JP-4 及び JP-5
MIL-F-5616-1 Fuel : Grade JP-1
MIL-F-46005A (MR)-1 Fuel : Type I 及び II
British Ministry of Supply Specifications : (a) D.Eng.R.D.2482 Issue No.2
(b) D.Eng.R.D.2486 Issue No.2
(c) D.Eng.R.D.2494 Issue No.4
MIL-G-5572D Aviation Gasoline : Grade 80/87 (緊急用)
Grade 100/130 (緊急用)

(3) 滑油

MIL-L-23699 及び MIL-L-7808の規格に適合した滑油の使用が承認されている。銘柄及び商品名についてはALLIED SIGNAL AEROSPACE CO.サービス・インフォメーション・レター SIL P331-2の最新改訂版参照。

(4) 発動機限界

海面上静止状態 (ISA)

	軸出力 (SHP)	プロペラ回転速度* (%)	タービン温度 (°C)
離陸 (5分間)	665	100	923
連続最大	665	100	923
起動 (1秒間)	—	—	1149

低高度および低外気温度の場合、エンジンはより高い出力を発生する。この状態では、トルク計の標識に示されている制限値を超えてはならない。

* 許容最大プロペラ回転速度： 106% (5秒)、101.5% (5分)

プロペラ回転速度100%は2000rpmを意味する。

(5) プロペラおよびプロペラ限界

ハブ型式： ハーツェル式 HC-B3TN-5 (C、E又はM)

羽根型式： ハーツェル式 T10178B-11

又は T10178NB-11

又は T10178B-11R

又は T10178NB-11R

基数： 2基

羽根数： 3枚

直径： T10178-11: 90-3/8インチ

ピッチ角設定 (ステーション30インチ位置)

フライトアイドル： 12°

フェザー： 87.0° ± 0.5°

リバース： -6.5°

(6) 対気速度限界 (CAS)

最大運用限界速度 V_{mo} : 250kt (287m.p.h.)

最大運用限界マッハ数0.57に対応する較正対気速度は、高度21,300ftでの最大運用限界速度250KCASに等しく21,300ftを越える高度では高度上昇1,000ftにつき5KTSずつ減少する。

運動速度 V_p : 182kt (209m.p.h.)

フラップ下げ速度 V_{fe}

5° 下げ : 175kt (201m.p.h.)

20° 下げ、40° 下げ : 155kt (178m.p.h.)

着陸装置操作速度 V_{lo} : 170kt (196m.p.h.)

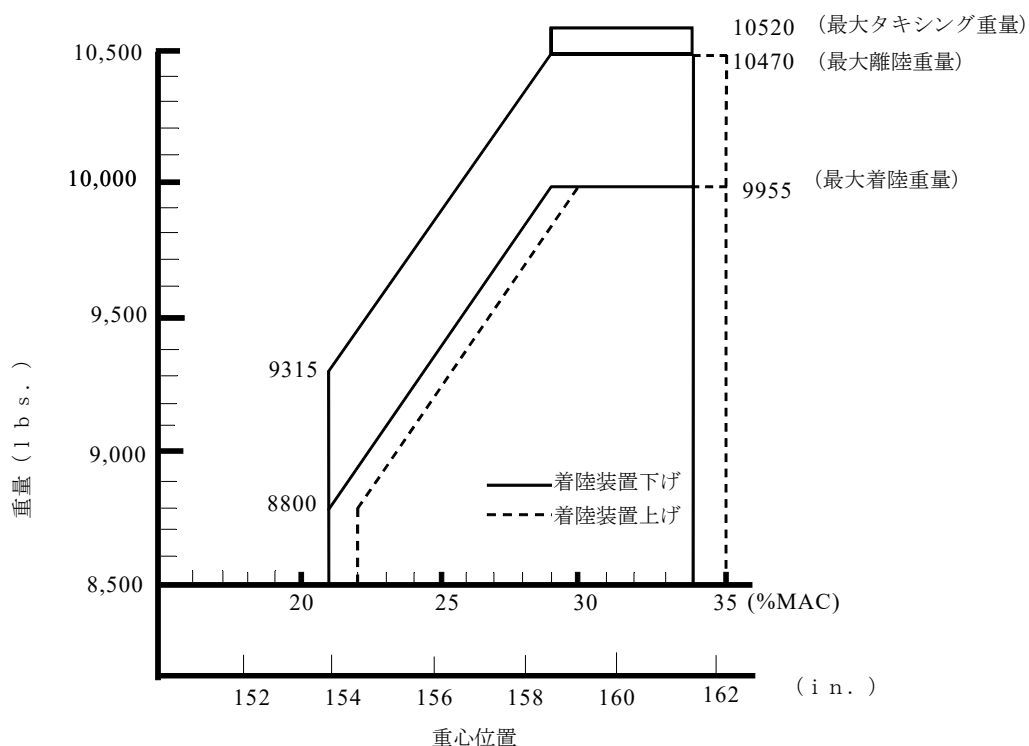
着陸装置下げ速度 V_{le} : 170kt (196m.p.h.)

最小操縦速度 V_{mc}

フラップ 5° 下げ : 100kt (115m.p.h.)

フラップ 20° 下げ : 93kt (107m.p.h.)

(7) 重心位置範囲



タキシングおよび離陸重心位置範囲	前方		後方		重量
	in.	%MAC	in.	%MAC	lbs.
着陸装置 上げ状態	+154.3	22	+162.2	35	9315
	+159.2	30	+162.2	35	10470
着陸装置 下げ状態	+153.7	21	+161.6	34	9315
	+158.6	29	+161.6	34	10470
	+158.6	29	+161.6	34	10520

着陸 重心位置範囲	前方		後方		重量
	in.	%MAC	in.	%MAC	lbs.
着陸装置 上げ状態	+154.3	22	+162.2	35	8800
	+159.2	30	+162.2	35	9955
着陸装置 下げ状態	+153.7	21	+161.6	34	8800
	+158.6	29	+161.6	34	9955

上記 2 点間は直線変化する。

着陸装置上げによるモーメント変化は+6,738in.・lbs. である。

(8) 最大重量

最大タキシング重量	:	10,520lbs.
最大離陸重量	:	10,470lbs.
最大着陸重量	:	9,955lbs.
最大零燃料重量	:	9,710lbs.

(9) 座席数

最大 9席 (パイロット位置 +97.2in.) (最大運用高度25,000ftの機体)

最大 7席 (パイロット位置 +97.2in.) (最大運用高度28,000ftの機体)

乗客重量に対する重量指示を参照のこと。

(10) 最大荷物搭載重量

574lbs. (200lbs.、荷物室位置 +205.1in.) (220lbs.、荷物室位置 +230.7in.)
(154lbs.、荷物室位置 +253.2in.)

(11) 燃料容量

	最大容量 (タンク位置)	使用可能容量
主タンク	159gal. (+204.5in.)	156gal.
外翼タンク (15gal.×2)	30gal. (+201.0in.)	30gal.
翼端タンク (93gal.×2) *	186gal. (+193.1in.)	180gal.
全タンク	375gal.	366gal.

燃料重量は6.5lbs./gal.に基づいている

注 1 (c) の燃料使用条件を確認のこと

(12) 滑油容量

3.1gal. (1.55gal.×2) (タンク位置 +138.7in.)

(13) 最大運用高度

25,000ft (客室差圧公称5psiの機体)

28,000ft (客室差圧公称6psiの機体)

(14) 操舵範囲

スポイラ	上げ 60°	
トリムエロン	上げ 20°	下げ 20°
昇降舵	上げ 33°	下げ 10°
昇降舵タブ	上げ 30°	下げ 10° (S/B No.216を適用しない場合)
	上げ 30°	下げ 1° (S/B No.216を適用した場合)
方向舵	右 25°	左 22°
方向舵タブ	右 25°	左 25°
外側フラップ		下げ 40°
内側フラップ		下げ 40°

(15) 製造者の製造番号

三菱式MU-2B-26型 319、320、322～347

7. 全型式共通項目

(1) 機軸基準位置

胴体先端（翼後桁取付フレームの前面より前方183.46in.（4660mm））

(2) MAC

60.55in.（MACの前縁は+141.03in.）

(3) 水平基準位置

水準器は前後方向に対しては右舷主脚室内キール（STA5809、STA6020）側面のブラケットに取付け、また横方向に対しては右舷主脚室内後方扉アクチュエータ取付ブラケット上面に取付ける。

(4) 型式証明基準

航空法施行規則 附属書第1 航空機及び装備品の安全性を確保するための技術上の基準
耐空性審査要領（昭和35年制定、空検第443号、昭和39年改正、空検第190号）第Ⅱ部
三菱式MU-2B型には以下の特別要件が適用される。

- ・ 空検第151号（昭和40年6月21日制定）
- ・ 空検第264号（昭和46年6月28日制定）

注)

型式証明基準はFAA CAR 3（昭和31年5月15日制定）に基づいている。但し、Amendment 3-1から3-8を含む。特別要件は昭和40年5月14日付のFAAからJCABへの書簡に記載され、昭和43年1月25日及び昭和46年5月12日付のFAAからJCABへの書簡にて修正された。

航空法施行規則 附属書第2：適用外

航空法施行規則 附属書第3：適用外

航空法施行規則 附属書第4：適用外

(5) 装備品

基本の必須装備品は、航空法又は同法施行規則で定められる適切な装備を航空機に搭載するように定められている。部品表5ET65196（三菱式MU-2B型）、YET68004（三菱式MU-2B-20型）、YET71354（三菱式MU-2B-25型）およびYET74194（三菱式MU-2B-26型）には航空局により認められたオプション装備品の他に全ての必須装備品が記載されている。

- 注1 (a) 認定された空虚重量に含まれる装備品一覧、および必要に応じ積載指示を含めた現在の重量及びバランスの報告書は、最初の耐空証明時に提供されなければならない。
- (b) 空虚重量および重心位置には以下の使用不能燃料分を加えなければならない。
- | | |
|---------------|---------------------|
| 三菱式MU-2B型： | 65.0lbs.（+167.3in.） |
| 三菱式MU-2B-20型： | 58.5lbs.（+159.7in.） |
| 三菱式MU-2B-25型： | 58.5lbs.（+159.7in.） |
| 三菱式MU-2B-26型： | 58.5lbs.（+159.7in.） |
- (c) 着陸時、各翼端タンク内の燃料量は、三菱式MU-2B型については45gal.又は三菱式MU-2B-20型、三菱式MU-2B-25型及び三菱式MU-2B-26型については65gal.以下に制限のこと。

注2 本航空機は航空局承認の飛行規程に基づき運用されなければならない。

注3 (削除)

- 注4 (a) 三菱式MU-2B-25型はS/R No.013を適用することにより三菱式MU-2B-20型に型式変更することができる。
- (b) 三菱式MU-2B-25型はS/R No.021を適用することにより三菱式MU-2B-26型に型式変更することができる。