

II. DŮLEŽITÁ UPOZORNĚNÍDoplňování příručky - změny

Pokud nastanou změny týkající se předpisů nebo konstrukce letadla, bude uveřejněn bulletin této změny (na př. v informačním bulletinu LAA). Každý majitel je povinen změnu provést (zajistit její provedení) a toto vyznačit do příslušné části této příručky.

S touto letovou a provozní příručkou se musí podrobně seznámit majitel, každý provozovatel a pilot tohoto letounu.

Toto letadlo není registrováno státní správou a je provozováno na vlastní zodpovědnost provozovatele.

Úmyslné vývrtky, pády a akrobacie jsou zakázány.

III. TECHNICKÁ KOMISE LAA ČR ZASTOUPENÁ

panem JANEM SLADEM potvrzuje na základě pověření Ministerstva dopravy ČR provádět ověřování letové způsobilosti ultralehkých letadel, že letadlo vyhovuje konstrukcí, materiálem, výkony a vlastnostmi předpisu UL - 2 a je zařazeno do kategorie ultralehkých letadel skupiny:

Motorový padákový kluzák	MPK	<input type="checkbox"/>
Motorový závěsný kluzák	MZK (ULLt)	<input type="checkbox"/>
Ultralehký letoun řízený aerodynamicky	ULLa	<input type="checkbox"/>

Název letounu - typ :

HI-MAX R

Letadlu byl vydán průkaz letové způsobilosti

- "Z" - průkaz vydávaný prototypům a ojedinělým konstrukcím
- "A" - amatérsky vyrobený letoun schváleného typu
- "P" - profesionálně vyráběný letoun schváleného typu

a přidělen evidenční znak:

OK-2UD 1G

Počet členů posádky:

1

Datum vydání:

19. 12. 1994

Inspektor - technik :

JAN SLAD

razítko, podpis:

IV. ÚDAJE LETOVÉ PŘÍRUČKY.**1. ZÁZNAM O PROVOZOVATELI - MAJITELI LETOUNU**

Majitel letounu: _____

Jméno HIROSLAV DAKUŠANAdresa KM : NEJEDLÉHO 3008: 464 01Rodné číslo 44 08 16 / 499Od - do datum 15.11. 1994 do 21.1. 1996Přidělený evidenční znak **OK** - ZUD 16Změna majitele: Petr KopeckýJméno Palachova 134Adresa 276 01 MělníkRodné číslo 53 05 16 / 066Od - do datum 21. 1. 1996 19.3.97Přidělený evidenční znak **OK** ZUD 16Změna majitele: NOVÁK OLDRICHJméno OKRUŽNÍ 1096Adresa STARÁ BOLESLAVRodné číslo 51 02 01 / 021Od - do datum 21.1.96 14.3.97Přidělený evidenční znak **OK** OK - ZUD 16

Změna majitele: _____

Jméno Radoslav Macura

Adresa _____

Rodné číslo _____

Od - do datum _____

Přidělený evidenční znak **OK** _____

Údaje o letounu

	Drak ULLa		Motor	Reduktor	Vrtule	Záchraný systém
	křídlo ULLt	podvozek ULLt				
Typ	HI-MAX P	—	TRABANT T-UL	VEJŠÍN, DEMENOV	JUSTRIA	
Výrobce	M. DOKUŠA	—	JIHOSLOV VEJŠÍN	JIHOSLOV VEJŠÍN	JUNKERS PROFLY	
Výrobní číslo	04	—	—	—	424	
Místo a rok výroby	ČROHĚDĚŽ 1994	—	VEJŠÍN 1992	VEJŠÍN 1992	PRAHA 1994	
Materiál potahu ULLt	—	—	—	—	—	
Další údaje	—	—	—	—	—	

3. NÁKRES LETOUNU / NEBO FOTOGRAFIE /



4. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS.

HI-MAX R JE JEDNOSEDADLOVÝ
CELODŘEVĚNÝ HORNOPLOŠNÍK WPĚROVÉHO
TYPU. JE OPATŘEN TRILISTOU, NA ZEMI
STAVITELNOU VRTULÍ JYSTRA, KTEROU
POHÁNÍ MOTOR TRABANT S REDUKTOREM.
PODVOZEK OSTRUHOVÉHO TYPU JE TVOREN
LAMINÁTOVOU PRUZINOU S BRZDĚNÝMI
KOLY A ŘIDITELNOU OSTRUHOU. K PŘÍSTROJÍ
VYBAVENÍ LETOUNU PATŘÍ: RYCHLOMĚR,
VYSKOMĚR, VARIO, KOMPAS, KULIČKA, PALIVOMĚR



5. SMYSL POHYBU ŘÍDÍCÍCH PRVKŮ.

a. ULLa

Nožní řízení - tlakem na levý pedál letadlo zatáčí při pohybu na zemi i ve vzduchu vlevo a obráceně

Ruční řízení - přitažením řídicí páky k sobě dozadu se zvedá příď letounu / zvětšuje se úhel náběhu / a letoun stoupá, potlačením řídicí páky naopak letoun klesá.

Ovládání přípusti motoru / plyn / - pohybem VPŘED ve směru letu se výkon motoru zvyšuje a naopak.

b. ULLt

Nožní řízení - tlakem na levý pedál letoun zatáčí při pohybu na zemi vpravo a obráceně.

Ruční řízení - odtačením hrazdy od pilota se těžiště přenáší dozadu, zvětšuje se úhel náběhu a letoun stoupá, přitažením hrazdy k pilotovi letoun klesá.

Vychýlením hrazdy na levou stranu se letoun naklání a zatáčí vpravo a naopak.

Ovládání přípusti motoru / plyn / - pohybem ve směru letu se zvyšuje výkon motoru a naopak.

6. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

a. ROZMĚRY

ULLa

Rozpětí

7.62 m

délka

4.78 m

celková výška

1.72 m

plocha křídla

10.5 m

štíhlost křídla

5.5

hloubka SAT

1.37 mm

profil křídla

u kořene

NACA 4415

na konci

NACA 4415

výchyly kormidel:

křídélka

nahoru 25°

dolu 15°

výškové kormidlo

nahoru 30°

dolu 20°

směrové kormidlo

doleva 30°

doprava 30°

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ULLt

Rozpětí m
plocha m
štíhlost
úhel nosu kluzáku °
poměr plochy spodního
potahu vůči hornímu %
počet výztužných žeber
v plachtě horní
dolní
celková výška m

b. PODVOZEK (ULLt I ULLa)

typ (přídový, nebo s ostr. kolem) S OSTRUH. KOLEM
rozchod hlavních kol 1.2 mm
rozvor 3.71 mm
rozměr pneu. 400x100 mm
tlak pneu. 1.5 AT Pa
způsob odpružení LAMINÁTOVÁ NOHA
přední (ostruhové)
rozměr pneu. ∅ 100

brzdy

MECHANICKÉ BUBNOVÉ

c. HMOTNOSTI

hmotnost prázdného letounu podle UL - 2 149 kg
Max. vzletová hmotnost 275 kg

d. MOTOR -

pokud nemá certifikaci jako letecký může kdykoliv dojít k jeho vysazení ! Za důsledky vysazení nese zodpovědnost pilot letounu !

typ / struč. popis/ TRABANT T-UL S ŘEMENOVÝM
..... REDUKTOREM; DVOJAKTNÍ S JEDNODUCHÝM
..... ZAPALOVÁNÍM, JEDNÍM KARBURÁTOREM,
..... VZDUCHEM CHLAZENÝ

obsah válců 594 ccm
výkon max. vzletový 21 kw
cestovní (pokud je určen) / kw
hmotnost suchého motoru / kg
s příslušenstvím / kg
palivo (druh, okt.číslo) BENZIN SPECIAL
olej (druh) M.2.T. CASTROL TT
mísící poměr 1:33 1:50
olejová náplň (objem, druh oleje) /

zapalování MAGNETO S ODTRHACÍ SPOJKOU
PAL TYP 02-9242-17

reduktor (typ, původ, přev. poměr)
REHENOVY - JIHOSTROJ VELEŠÍN
PŘEV. POMĚR 1:1,918

olejová náplň (druh oleje, množství) /

objem palivových nádrží 25 l

e. VRTULE

průměr / stoupání v 75 % 1600 mm / 11 °
hmotnost 2,7 kg

materiál SKLOLAMINÁT, PENA

stručný popis
CELOKOMPOZITOVÁ, TRÍLISTÁ,
NA ZEMI STAVITELNÁ Ø 1600mm

7. VÝSTROJ LETOUNU.

a. PŘÍSTROJE

	typ	výr.č.
rychloměr	LUN	/
výškoměr	LUN	/
kompas	LUN	/
variometr	LUN	/
otáčkoměr	/	/
teploměr	/	/
_____	_____	_____
_____	_____	_____

b. ZÁCHRANNÝ PADÁKOVÝ SYSTÉM

typ, výrobce, výr. číslo /

způsob aktivace /

max. opadání (m / sec) .

při max. vzlet. hmotnosti /

c. AKUMULÁTOR

(typ, napětí, kapacita
hmotnost, umístění).....

d. UMÍSTĚNÍ OVLADAČŮ.

vypínač zapalování

VLEVO

startér

sytič

přípust' motoru (plyn)

VLEVO

brzdy

NOŽNÍ

podélné vyvážení

brzdící klapky

V PRAVO

vztlakové klapky

V PRAVO

uzavírání kabiny

VLEVO

nouzové otvírání kabiny (odkud je)

záchranný systém

radiostanice

V. PROVOZNÍ OMEZENÍ.

1. RYCHLOSTI

- max. přípustná rychlost letu VNE ¹⁴⁰ km / hod

Tuto rychlost nepřekročit za žádných okolností !!!

- pádová rychlost při max. vzletové hmotnosti a v přistávací konfiguraci VSO ~~45~~ ⁴⁵ km / hod

- max. přípustná rychlost při plně vychýlených vztlakových klapkách VEF

- vychylka klapek - stupně/ použití ^{15° / 100} km/hod.

stupně/ použití ^{30° / 100} km/hod.

stupně/ použití ^{- 5° / 120} km/hod.

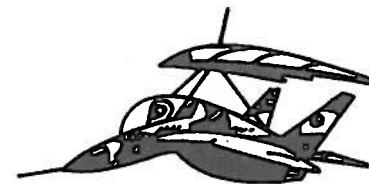
- max. rychlost v turbulenci ¹²⁰ km / hod

2. PROVOZNÍ OMEZENÍ RYCHLOSTI VĚTRU.

- max. povolená rychlost větru ve směru osy dráhy proti letu ¹⁰ m / sec

- max. povolená rychlost větru kolmo na osu dráhy ² m / sec

- vzlet a přistání se zadním větrem pokud možno neprovádět



3. OMEZENÍ POHONNÉ JEDNOTKY.

Režim

max. přípust. otáčky 4.300.....ot/min po dobu 1 min

max. trvalé otáčky 3.300.....ot/min neomezeně

max. teplota hlav válců/.....

max. teplota vnějšího vzduchu +36.....

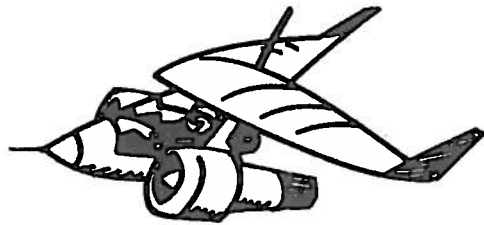
min. teplota vnějšího vzduchu -10.....

ot. volnoběhu/.....ot/min

tlak a teplota oleje/.....

.....

.....



4. HMOTNOSTI

- minimální hmotnost posádky 60..... kg

- max. hmotnost posádky 100..... kg

- max. vzletová hmotnost letounu 275..... kg

- hmotnost prázdného letounu 149..... kg

- krajní polohy těžiště od náběžné hrany křídla (nebo jiného stanoveného bodu letounu)

přední centráž 33..... mm

zadní centráž 41..... mm

- rozsah polohy závěsu vztaženo na bod na kýlu ULLt

5. POZNÁMKY K NESTANDARDNÍM PŘÍPADŮM

PŘI VYSAZENÍ MOTORU UDRŽOVAT
RYCHLOST 100 km/h AŽ DO PŘISTÁNÍ

PŘI NÍZKÝCH TEPLOTÁCH A VĚKĚ
VLHKOSTI VZDUCHU MŮŽE ZAMRZNUŤ
KARBURÁTORU

d. VIBRACE.

Pokud se objeví na letounu nepřírozené vibrace je nutné:

- nastavit otáčky motoru do takového režimu kdy jsou nejmenší.
- nouzově přistát.
- pokud se vibrace zvětšují, přistát do terénu s vypnutým motorem.

e. PORUCHA PODVOZKU.

Při porušení hlavní podvozkové nohy přistávat na stranu neporušené nohy, držet co nejdéle letoun na jedné noze, s dosednutím porušené nohy začít intenzivně brzdit za neustálého odlehčování porušené podvozkové nohy.

Při poruše příďového podvozku držet příď co nejdéle nadzvednutou, pokud možno nebrzdit.

Vždy důsledně přistávat proti větru.

f. POUŽITÍ ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU.

V případě tísňe při definitivní ztrátě kontroly nad letounem:

- vypnout zapalování

- Vystřelovací systém pevně spojený s letounem:*
 - utáhnout upínací pasy
 - aktivovat záchranný systém



- V případě přistání do omezeného prostoru kdy hrozí neodvratný náraz vysokou rychlostí do nebezpečné překážky použít vystřelovací záchranný systém ke zbrzdění letounu. Přitom může dojít k poškození letounu.*
- Osobní pilotní padák.*
 - postupovat podle návodu výrobce padáku
 - opustit letoun podle návodu výrobce, nebo tak aby nemohlo dojít ke styku s vrtníky nebo jinými částmi letounu

VII. NORMÁLNÍ POSTUPY.**a. PŘEDLETOVÁ PROHLÍDKA.****ULLa**

- Kabina -*
 - vypnutí zapalování, stav pasů, přístroje, volné předměty, čistota, překrytu kabiny. *Kontrola uzávěrů kabiny. KONTROLA VEDENÍ LAN NOŽNÍHO ŘÍZENÍ*

- Trup, křídla, ocasní plochy*
 - stav povrchu, kontrola důležitých spojovacích uzlů.

- Kormidla, klapky*
 - zajištění spojů táhel ovládání kormidel.
 - závěsy křidélek a kormidel ocasních ploch.
 - vůle a volnost pohybu všech kormidel.

Po vstupu na místo pilota.

- zkontrolovat volnost pohybu nožního a ručního řízení, funkci brzdy, prověřit stav paliva.
- zkontrolovat stav přístrojů, seřadit výškoměr.
- zapnout a dotáhnout upínací pasy.
- zkontrolovat vypínač zapalování v poloze "vypnuto".

 Startování motoru. (nebo provádět podle pokynu výrobce motoru)

NASTRČNOUT DO SPÍNÍ.
3 x PROTOČIT VRTULI. MAGNETO VYPNUTO
1/4 PLYNU, MAGNETO ZAPNUTO

- zajistit letoun proti samovolnému pohybu (klíny, přidržení pomocníky).
- pokud je namontován palivový kohout tak jej otevřít.
- pootočit několikrát vrtulí při zavřeném plynu, vypnutém zapalování a otevřeném sytiči.
- zapnout zapalování.
- provést startování motoru.
- za zvýšeného volnoběhu zahřát motor na provozní teplotu.

Ruční startování za vrtulí může provádět pouze příslušně poučená osoba, za podmínky, že v pilotním prostoru je přítomna další poučená osoba..


 Motorová zkouška.

- provádět při provozní teplotě motoru.
- kola zajistit klíny nebo letoun přidržít pomocníci, případně jinak zajistit proti pohybu.
- provést zkoušku max. otáček, přechod z min. otáček do maximálních a naopak.
- ochladit motor na režim volnoběžných otáček.

Pozn: při motorové zkoušce se doporučuje protipožární zařízení.

Nikdo nesmí stát v nebezpečné blízkosti a zvláště v rovině otáčení vrtule.

Motorovou zkoušku neprovádět na sytkém terénu - nebezpečí nasátí vrtulí a zranění obsluhy.

 Plnění palivem.

- plnění provádět za klidu motoru při vypnuté el. instalaci.
- nádrž plnit přes filtrační vložku a průběžně kontrolovat čistotu paliva a používaných nádob.

POZOR na potřísnění průhledného překrytu kabiny - některé materiály po potřísnění benzínem popraskají.

 Pojíždění.

- dodržovat max. rychlost 10 km / hod (rychlost lidské chůze)

ULLa:

- při bočním větru držet křídélka řídicí pákou " proti větru "
- při silném bočním větru pojíždět s pomocníkem, který drží křídlo na návětrné straně.

ULLt:

- při pojíždění držet hrazdu oběma rukama ve střední poloze.
- při bočním větru držet křídlo na návětrné straně níže, aby nedošlo k podfouknutí.

 Úkony před vzletem.

- kontrola volnosti řízení.
- kontrola paliva a přístrojů.
- kontrola volnosti vzletové dráhy.

 Vzlet.
ULLa:

- Přidáním plynu uvést letoun do pohybu, při dosažení rychlosti 50 km / hod. mírným přitažením odpoutat letoun od země. Po odpoutání provést "výdrž", let těsně nad zemí pro dosažení dostatečné rychlosti 80 km / hod pro stoupání.

Tuto rychlost udržovat do bezpečné výšky pro případ vysazení motoru.

ULLt:

- přidáním plynu uvést letoun do pohybu při hrazdě v neutrální poloze. Po dosažení rychlosti 85 km / hod. odtlačení odpoutat letadlo od země. Po odpoutání mírným přitažením hrazdy pokračovat výdrží nad zemí pro získání potřebné rychlosti.

ULLa, ULLt:

- Dále upravit polohu řídicí páky / hrazdy a otáčky motoru pro plynulé stoupání rychlostí 85 km / hod.
- První zatáčku provádět v bezpečné výšce nad zemí.

 Vzlet neprovádět:

- není li chod motoru pravidelný.
- není li vzletová dráha volná.

 Let.

- využívat doporučené rychlosti.

 Let v turbulenci.

- v silné turbulenci doporučujeme letět ne nižší rychlostí než 80 km / hod a ne vyšší než 120 km / hod.
- zatáčky provádět s náklonem do 45 stupňů.

Přistání.

- přiblížení na přistání při rychlosti

80 km / hod pro let solo

.....km / hod pro let se dvěma členy posádky

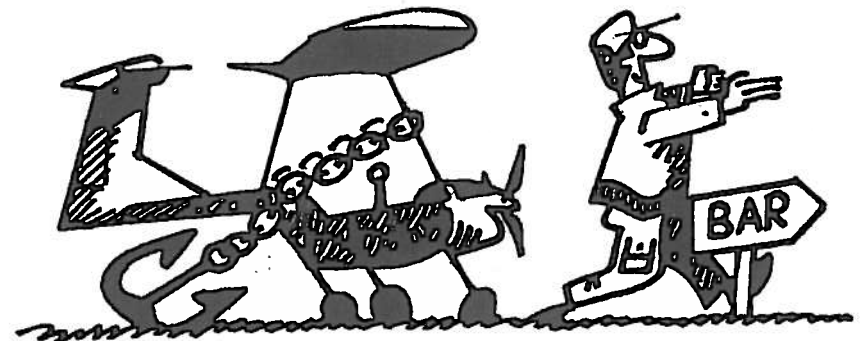
- při přiblížení země mírným přitahováním řídicí páky (ULLa) nebo mírným odtlačováním hrazdy (ULLt) přivést letoun do výdrže a následného dosednutí.

 Specifické vlastnosti - odlišné postupy:

 Úkony po přistání.

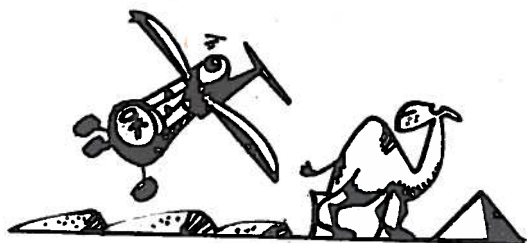
- upravit otáčky motoru podle potřeby.
- dodržet rychlost pojíždění.
- křídlo držet v neutrální poloze (ULLt).

Po zastavení a vypnutí motoru zabezpečit letoun proti pohybu či převrácení (založit kola klíny, ukotvit, sejmut křídlo z kloubu podvozku).



VIII.VÝKONY - DOPORUČENÉ RYCHLOSTI.

	solo	dvojí
Délka vzletu / do výše 15 m /	150	/ m
Délka rozjezdu	100	/ m
Délka přistání /přes 15 m překážku /	200	/ m
Délka výběhu na trávě	100	/ m
Max. stoupavost u země	2.2	/ m
Dostup	/	/ m
Optimální cestovní rychlost Vopt (při největším doletu)	100	/ km /hod
Ekonomická rychlost Vek (při nejnižší hod. spotřebě)	80	/ km /hod
Klouzavost při vypnutém motoru		1 : 7
Opadání při vypnutém motoru	4	/ m /sec
Spotřeba při rychlosti km / hod /	10 85/100	/ l / hod
Dolet	300	/ km

**IX.DALŠÍ INFORMACE.****1. POVINNÉ UMÍSTĚNÍ ŠTÍTKŮ NA LETOUNU.**

- a. V PILOTNÍM PROSTORU MUSÍ BÝT NA VIDITELNÉM MÍSTĚ UMÍSTĚN TENTO NÁPIS:

TOTO ULTRALEHKÉ LETADLO NENÍ REGISTROVÁNO STÁTNÍ SPRÁVOU A JE PROVOZOVÁNO NA VLASTNÍ ZODPOVĚDNOST PROVOZOVATELE. ÚMYSLNÉ VÝVRTKY, PÁDY A AKROBACIE JSOU ZAKÁZÁNY.

- b. DÁLE MUSÍ BÝT NA ŠTÍTKU VIDITELNÉM Z MÍSTA PILOTA tyto údaje dle předpisu UL - 2 :

- prázdná hmotnost
- max. vzletová hmotnost
- min. hmotnost pilota na předním sedadle
- max. přípustná rychlost letu VNE
- pádová rychlost Vso
- obsah nádrží a druh paliva

c. EVIDENČNÍ ŠTÍTEK: (umístěn kdekoliv na dostupné pevné části konstrukce).

- Jméno výrobce (firmy)
- Typ
- Rok výroby
- Výrobní číslo (pokud vyrábí firma)
- Evidenční znak
- Prázdná hmotnost
- Maximální vzletová hmotnost

d. PROVOZNÍ OZNAČENÍ PŘÍSTROJŮ.

- rychloměr - na stupnici musí být červená značka označující minimální rychlost a maximální nepřekročitelnou rychlost.

- pokud je letoun vybaven přístroji pro chod motoru / teploměr, otáčkoměr / označit stupnice podle údajů výrobce.

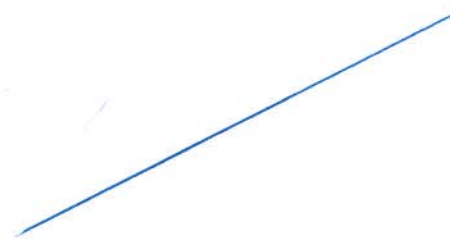


X. ZÁSADY TRANSPORTU A DLOUHODOBÉHO USKLADNĚNÍ.

Uvést dle konkrétního letounu.

KONSTRUKCE SE MUSÍ OCHRÁNIT PROTI
PŘÍMÉMU PŮSOBENÍ SLUNEČNÍHO ZÁŘENÍ
PROTI NADMĚRNÉ VLHKOŠTI. PŘI DLOUHODOBÉM
KONZERVACI (USKLADNĚNÍ NUTNO KONZERVUJAT
MOTOR A POHYBLIVÉ ČÁSTI) (NAD 2 ROKY) JE
DOBŘÍ PO KRATŠÍ DOBĚ (cca 3 MĚSÍCE)
PROJÍST ZAJMĚNÍ MOTORU NA PROVOZNI
TEPLOTY. PŘI TRANSPORTU DOPRODUJAT
ZAKLADNÍ OPATŘENÍ PROTI POŠKOZENÍ.

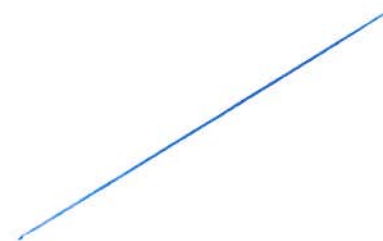
Náčrtek:





1. MONTÁŽ A DEMONTÁŽ LETOUNU.

Náčrtek:



MONTÁŽ A DEMONTÁŽ SE PROVÁDÍ
OBSYMLÝM ZPŮSOBEM, VŠECHNY SPOJE
JSOU ZAJIŠTĚNY POMOČÍ ZAVLAČEJ, NEBO
SAMOJISTNÝMI MATIC. PŘED DEMONTÁŽÍ,
JE VŽDY KLIČNO NAPŘED ODPOUT BŘEZU,
PŘI PŘÍPADĚ VYŽTUŽNĚNÍ LANA.

3. NAMĚŘENÉ HODNOTY:

Přední centráž: SAT = 33,12 mm
 Gp = 200 kg
 Go = 21 kg
 Gvzl = 221 kg
 Lb = 3,46 mm
 Lt = 364 mm
 La = 30 mm
 Xt = 3,440 mm
 X% = 26,7 %
 hmotnost prázdného letounu = 149 kg

Zadní centráž: Gp = 133 kg
 Go = 26 kg
 Gvzl = 259 kg
 Lt = 40,2 mm
 Xt = 3,740 mm
 X% = 29,4 %

Dodržení stanovených poloh těžiště 24 % až 30 % SAT

- pro přední centráž s pilotem o hmotnosti 60 kg
- pro zadní centráž s posádkou o hmotnosti 100 kg

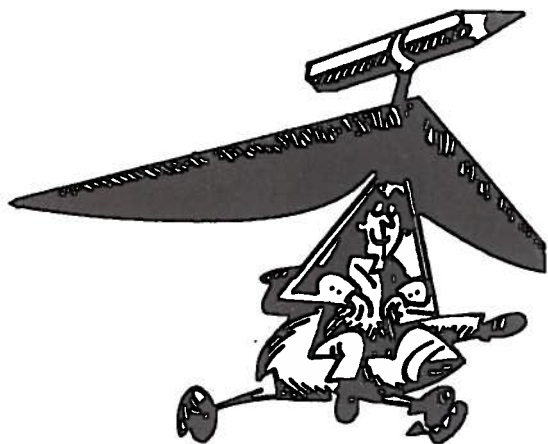
XII. PERIODICKÉ PROHLÍDKY.

Prohlídky před každým letovým dnem se provádějí podle odstavce " předletová prohlídka "

Další prohlídky podle pokynů výrobce, konstruktéra nebo technika - inspektora LAA ČR, nebo dle typové dokumentace

Obecný návod				
Vždy po hodinách provozu-	?	25	50	100
Motor:				
- kontrola připevnění výfuku- dotáhnout matice. Kontrola na trhlinky		*		
- dotažení spojů na vrtuli		*		
- dotažení všech spojů na motoru		*		
- kontrola kontaktů magneta, namazat filcový stěrač, délka jiskry musí být min. 9mm			*	
- kontrola svíček a koncovek		*		
- dekarbonizace				*
kontrola spojky magneta			*	

XIV. DENNÍ ZÁZNAMNÍK PROVOZU



Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany:					
15.11. 1994	KM	RAKUSAN ML+ST.	30'/5x	30'/5x	ZPĚLET
24.11. 1994	KM	RAKUSAN ML+ST.	30'16"/20x	40'16"/25	
29.11. 1994	KM	RAKUSAN VELEBA	20'49"/8x	40'05"/33	
3.12. 1994	KM	RAKUSAN ROTALEK	20'10"/6x	20'15"/39	
14.12. 1994	KM	RAKUSAN VELLEBA	20'23"/6x	11'03"/45	
31.12. 1994	KM	RAKUSAN DESIMLEK MILNICEK MILNICEK	10'30"/6x	13'08"/51	
				13'08"/51	
		1995			
14.1. 1995	KM	RAKUSAN MOZNY MILNICEK	10'40"/7x	14'48"/58	
31.1. 1995	KM	RAKUSAN ML+ST.	45'/5x	15'33"/68	

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany:				15°33/63	
4.2.1995	KM	MILÁČEK RAKUSAN VELEBA	2°16' / 7x	14°59' / 70	
10.2.1995	KM	RAKUSAN WANTHOIG MILÁČEK BEDNARIK	1°04' / 7x	19°40' / 74	
19.2.1995	KM	RAKUSAN VELEBA	4°08' / 13x	23°48' / 90	26.2.1995 PROV. PROBL. PO 25T1 HOD. BEZ. PODST. ZAVAD
25.2.1995	KM	RAKUSAN MILÁČEK WALTA WALTA	2°09' / 9x	25°54' / 99	RAKUSAN
12.3.1995	KM	RAKUSAN MILÁČEK PSEJKAP	3°16' / 5x	28°13' / 104	
23.3.1995	KM	RAKUSAN W. T. T.	49' / 3x	29°02' / 107	
31.3.1995	KM	RAKUSAN PODLEVA WALTA DOSTALEK	2°09' / 8x	31°11' / 115	
5.4.1995	KM	RAKUSAN W. T. T.	1°51' / 4x	33°02' / 119	
21.4.1995	KM	WALTA VELEBA RAKUSAN	47' / 4x	33°49' / 123	

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany:				33°49/123	
29.4.95	KM STIPA	RAKUSAN VELEBA	1°10' / 5x	34°59' / 128x	
30.4.95	KM	DOSTALEK	1°01' / 1x	36°00' / 129x	
5.5.95	KM	WALTA PELHANEK	49' / 3x	36°09' / 132x	ZADNÍ ZADNÍ VALEC
8.5.95	KM	RAKUSAN VELEBA	37' / 2x	37°36' / 134x	NOVÝ ZADNÍ VALEC
11.5.95	KM	VELEBA	40' / 1x	38°06' / 135	
12.5.95	KM	DOSTALEK KRIZAN RAKUSAN	56' / 3x	39°02' / 138	
24.5.95	KM	VELEBA	1°15' / 2x	40°14' / 140	
26.5.95	KM	VELEBA	1°21' / 2x	41°38' / 142	
27.5.95	KM	VELEBA RAKUSAN	1°12' / 3x	42°50' / 145.	

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.	
Převod z předcházející strany:				42 ³⁰ / ₁₄₅		
28.5. 95	KM	VELEBA	10 ¹⁴ / _{12x}	44 ⁰⁴ / ₁₄₇	3.6. PROU. PRACU POSOTI MOD. VÝMĚNA SÚBNIK SALOP. Pa	
29.5. 95	KM	PILOTI	2 ⁰² / _{6x}	46 ⁰⁶ / ₁₅₃		
3.6. 95	KM	PILOTI	4 ³⁹ / _{10x}	50 ¹⁵ / ₁₆₃		
4.6. 95	KM	PILOTI	2 ¹⁵ / _{6x}	53 ⁰⁰ / ₁₆₉		
5-9.6. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	3 ¹⁴ / _{12x}	56 ¹⁴ / ₁₈₁		PRIDĚNÍ PÍST PODEBRÁNO CHAPZBĚH PILOTENÍ PROVOZ
10.6. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	2 ⁸ / _{12x}	56 ⁴² / ₁₈₃		
11-15.6. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	3 ⁰⁴ / ₁₀	60 ³¹ / ₁₉₃		
16-21.6. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	4 ³⁷ / ₁₃	65 ⁰⁸ / ₂₀₆		
22-6. 95	KM JILHLAVA	RAK ST.	10 ⁴⁸ / _{12x}	66 ⁵⁶ / ₂₀₈		

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany:					
26.6. 95	JILHLAVA KM	RAK ST.	10 ⁴⁵ / _{11x}	68 ⁰⁴ / ₂₀₉	
27-29.6. 95	KM	VÍCEK ZONA	4 ¹⁴ / _{12x}	72 ⁵⁵ / ₂₂₁	
30-6.7. 95	KM	VÍCEK ZONA	3 ⁵³ / ₁₀	76 ⁰⁸ / ₂₃₁	
8-11.7. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	6 ¹⁷ / ₁₆	83 ⁰⁵ / ₂₄₇	
12-15.7. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	10 ⁵⁹ / ₆	85 ⁰⁴ / ₂₅₃	
16-18.7. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	3 ⁰⁷ / _{8x}	88 ⁰⁴ / ₂₆₁	VÝMĚNA + SLIČN MAGNETA
19.7. 95	KM	ZONA	15 ¹ / _{11x}	89 ⁰² / ₂₆₂	
20-22.7. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	10 ³⁷ / _{6x}	90 ³⁹ / ₂₆₈	
24-27.7. 95	KM	PILOTI +VÍCEK	2 ¹³ / _{8x}	91 ⁰² / ₂₇₆	

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany: 9402				246	
4.8.95	KM	PILOT VÍCAL	3015/ 14x	94014/ 290	
5.8.95	KN	-4-	4036/ 12x	101053/ 302	
8.8.95	KN	-4-	10391/ 3x	103032/ 305	
11-13.8.95	KN	-4-	2015/ 4x	105047/ 309	
14.8.95	KN	-4-	2054/ 6x	108041/ 315	PO STANU
15-24.8.95	KN	-4-	5024/ 9x	114005/ 324	115000 HAVĚ SUČEK
25-27.8.95	KN	-4-	1013/ 4x	115018/ 328	
27-9.9.95	KN	PILOT	4054/ 10	120015/ 338	ROHL. PO 130T KOD VÍCAL VPRÁVNĚN
10-29.9.95	KN	PILOT	4055/ 11x	128010/ 349	KŘÍDELU JINÁLO KQ

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany: 12890				349	
13-17.9.1995	PILOT	KN	5015/ 10x	133025/ 359	
18-24.9.95	-4-	-4-	2055/ 5x	136020/ 364	
25.9.95	-4-	KN	1034/ 1x	137054/ 365	
26-1.10.95	-4-	KN	2043/ 4x	140040/ 369	
2-5.10.95	-4-	-4-	2019/ 14x	142059/ 383	
6.10.95	PILOT	KN	131/ 1x	143012/ 384	PO STANU 151055' PROHLÍDKA
7-8.10.95	-4-	-4-	4052/ 19	148004/ 403	BEZ ZÁVAD DIL. PULS
9.10.95	KN	PILOT	411/ 1x	148045/ 404	
10.10.95	-4-	-4-	3010/ 2x	151055/ 406	

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany:			151°55'	406	
13-16.10 95	KM	PILOT VÍČEK	4059' / 14x	156°54' / 420	
13-20.10 95	KM	PILOT VÍČEK	3038' / 6x	160°32' / 426	PŘISTAVU 161°44'
21-22. 95	KM	-11-	4014' / 13x	167°46' / 439	NOVÉ MĚŘENÍ
23.10 95	KM	PILOT VÍČEK	1016' / 3x	169°02' / 442	PŘISTAVU
26.10 95	KM	-11-	33' / 7x	169°35' / 449	169°03' NOVÉ MAGNETO
27-31.10 95	KM	PILOT VÍČEK	1225' / 10x	172°00' / 459	CELKOVÁ PROHA O.K.
11.11. 95	KM	-11-	1015' / 2x	173°15' / 461	
18-25.11 95	KM	-11-	2036' / 4x	175°51' / 465	
2-31.12. 95	KM	-11-	5018' / 20x	181°09' / 485	

U ROCE 1995 NALETĚLO 168° 01' A 434st.

KROMĚŽÍ 31.12.1995 Balu.

1996

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany:			181°09'	485	
10-13.1. 1996	KM	PILOT VÍČEK	3034' / 15x	184°46' / 500	
21.1. 96	KM	-11-	50' / 4x	185°36' / 504	
16.6. 25.6.	ME	KOPECKÝ BASNER HEJMAL	10°05' / 7x	186°41' / 511	NOVÉ MĚŘENÍ teplota 8
3, 10, 13, 17, 20, 21, 22, 26, 27. 7.	ME	KOPECKÝ	8°05' / 15x	194°46' / 526	
1, 6, 7, 9, 10, 8.	ME	KOPECKÝ	3°33' / 7x	198°19' / 533	
3, 6, 7, 11, 14, 15, 23, 24. 10.	ME	KOPECKÝ	5°45' / 13x	204°04' / 546	
4, 11. 96	ME	KOPECKÝ	10°15' / 2x	205°19' / 548	výměna dvířku magnetu
7.12. 96	ME	KOPECKÝ	40' / 5x	205°59' / 553	výměna čepu pravého křídla u hlavního opěry

U roce 1996 naletělo 24° 50' a 68 startů

V Mělníku 31.12.96 Kopecký

1997

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany: 205 ⁰⁵⁹				553	
1, 2, 15, 16, 23, 2.97	ME	Kopecký	3 ⁰ /45' 7x	209 ⁰ 45' 560	
14.3.97	ME Milovice	Svoboda	1 ⁰ /30' 6x	211 ⁰ 15' 516	novové přistání pole (zapalování)
16.3.97	MILOVICE	KODERA	0/40'	211 ⁰ 55'	
97	MILOVICE	MÜLLER	6x	572	
23.3.97	Milovice	Svoboda Müller Kodera	1 ⁰ /15' 7x	213 ⁰ 20' 573	studená motoru základní vlet- výkony kružky
15.4.97	-	Svoboda	0/15' 1x	213 ⁰ 25' 580	základ po výměně motoru bezop.
21.4.97	-	KODERA	10/20' 3x	214 ⁰ 45' 583	
21.4.97	-	Svoboda	25'/ 1x	215 ⁰ 10' 584	
24.4.97	MILOVICE	KODERA	1.15 1x	216.25 585	BEZ ZÁVAD
2.5.97	MILOVICE	KODERA	1.30 6x	217.55 591	BEZ ZÁVAD
				38	553 3355

CELKEM PŘISTÁNÍ

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	Nálet celkem Hod./min.	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany: 217.55				591	
2.5.97	Milovice	Müller Kodera Procházka	1.50 16x	219.05 607	Bez závad
7.5.97	MILOVICE	KODERA PROCHÁZKA	1.20 8x	220.25 615	BEZ ZÁVAD
11.5.97	Milovice Mn. Hradiště Brandýš a zpět	Müller	3,50 2x	224,15 617	BEZ ZÁVAD
12.5.97	MILOVICE H. BOLEŠŤ	Kodera	1.20 3x	225.35 620	BEZ ZÁVAD
18.5.97	Milovice Brandýš	Müller	2 3x	227.35 623	BEZ ZÁVAD
19.5.97	MILOVICE BRANDÝŠ	KODERA	1,25 4x	229 627	BEZ ZÁVAD
25.5.97	Milovice	Müller	0,20 3x	229,20 630	Prasklo koleho výfuku!
1.6.97	Milovice Nymburk	Müller	1 4x	230,20 634	Bez závad (při příchodu o 2l benzínu méně než bylo dod.)
2.6.97	MILOVICE H. BOLEŠŤ	KODERA	1.25 2x	231.45 636	NUTNO VYMĚNIT SVÍČKY

6.6. NOVÁK 45⁰ 585.55 SVÍČKY
12.50 VYMĚNĚNY
Vence 97 malý tank 46.45" 33 Spotřeba

1998

LK - str. 85

Datum:	Místo a čas vzletu a přistání	Posádka - pilot-člen	Denní doba letu Hod./min	celkem startu	Poznámky k letu-závady, opravy, výkony, spotřeba a pd.
Převod z předcházející strany: 23145				636,	
3. 5	BRANDYS	KODERA	20/ 2x	232,5 638	ZALÉTKNI PO NEHODĚ NUTNO SERÍDIT
9. 5	BRANDYS	KODERA	35/ 1x	232,40 639	BEZ ZÁVAD
10/5	Brandys	KODERA	40/ 1x	233,20 640	BEZ ZÁVAD
14/5	BRANDYS	KODERA	50/ 2x	234,10 642	BEZ ZÁVAD
15/5	BRANDYS	KODERA	1h/ 1x	235,10 643	BEZ ZÁVAD
27/5	BRANDYS	KODERA	1.45/ 1x	236,25 644	BEZ ZÁVAD
27/5	BRANDYS	SVOBODA	0.25/ 1x	236,50 648	BEZ ZÁVAD
2/6	Brandys	KODERA	1/ 5x	237,50 653	BEZ ZÁVAD
6/6	BRANDYS LIBEREC	KODERA	1,30 2x	239,20 655	BEZ ZÁVAD
11/6	BRANDYS	KODERA	0.30 1x	239,50 656	BEZ ZÁVAD
30/6	Brandys	KODERA	0.20	240,10 657	BEZ ZÁVAD
30/6	Brandys	SVOBODA	10/1	240,20 658	BEZ ZÁVAD
17	Brandys	KODERA	1.30 2x	241,50 660	BEZ ZÁVAD

PŘEVEDENO STARTU 24

241.50

660

POZNÁMKY

- 19.7. Brandys 05. 2x BEZ ZÁVAD
 31.7. Brandys 0.20 0x BEZ ZÁVAD
 28. Brandys Pilsen 1,50 2x BEZ ZÁVAD
 6.8. Brandys 0,20 1x BEZ ZÁVAD
 14.8. Brandys Pilsen 2h 2x BEZ ZÁVAD
 19. Brandys Brandys 0,5 1x BEZ ZÁVAD
 23.9. Brandys Pilsen 1,15 1x DRHE SMER
 17.10. Brandys 0,45 bez závad
 23.10. Brandys 2h 4 bez závad
 24.10. Brandys 4x 2.15 1x bez závad
 25.10. Brandys 4x 0,5 1x Svoboda bez závad
 16.10. Brandys 4x 1,05 1x Kodera bez závad
 17.12. Brandys 6x 1 1x Kodera bez závad

14.50

21 startu

celkem startu
681x

PROVEDENA VYMEŇA PNEUMATIK 7. P. 99.

V roce 99 naležano 25.25" 45 sk.

DEN 256.40

startu
CELKEM

681x

ROK. 98.

NALEŽANO CELKEM 24.30 118 PŘI. ROK 99

DEN 281.10

CELKEM
startu

648.40 681x

799x

MURUBNE NA ZILAST PAPIRE

POZNÁMKY

Dne 16.1.1997 byla provedena technická prohlídka za prodloužení PhZ. Vyhoje provozu. PhZ platí do 16.1.99

