

## TECHNICKÁ DATA – NETESTOVÁNO, DLE PROVOZNÍ PŘÍRUČKY

SPECIFIKACE LETADLA	
Rozpětí	8,6 m
Délka	6,6 m
Výška	2,35 m
Plocha křídla (+ plošné zatížení)	9,98 m <sup>2</sup>
Šířka kabiny v ramenou	1,24 m
Počet sedadel	2
MTOM max. vzletová	472,5 kg (LSA 600 kg)
Prázdná hmotnost	325 kg
Max. užitečné zatížení	147,5 kg
Max. užitečné zatížení s plnou nádrží	56,5 kg
Zavazadlový prostor (max. zatížení/kapacita)	50 kg
Palivové nádrže	130 litrů (124 litrů využitelných)
Pohonné jednotky (+ TBO)	Rotax 912UL, ULS, 914 (TBO 2000 hodin)
Vrtule (+ TBO)	Neuform, Woodcomp, Kašpar
VÝKONY LETADLA:	
Rychlosti [km/h (kts)]:	
Nepřekročitelná (Vne)	276–300 km/h podle použitého pádáku ZS
Max. v turbulenci (Vno – max. structural cruising speed)	240 km/h
Cestovní rychlost	170–180 km/h
Pádová – čistá (Vs1)	75 km/h
Pádová v přistávací konfiguraci (Vso)	65 km/h
Délka vzletu (rozjezd/přes 15m překážku)	220 m (450 m MTOW 600 kg)
Délka přistání (dojezd/přes 15m překážku)	250 m
Max. složka bočního větru	5 m/s
Stoupavost (na úrovni moře)	5 m/s
Praktický dostup	neudán
Ekonomická cestovní rychlost / dolet (s rezervou 45 min) / hodinová spotřeba – při daném % výkonu, v dané letové hladině	170 km/h / dolet 1380 km / spotřeba 14 l/h



enormní tlak na prázdnou hmotnost letadla, bych očekával kvalitnější řešení sedaček.

### Zavazadlový prostor a odkládací prostory v kabině

Zavazadlový prostor je oddělený od prostoru posádky, přístup do něj je pomocí dvířek v zadní části trupu. Dvířka jsou umístěna na obou stranách trupu a mají každá vlastní zámek. Zavazadlový prostor je rozdělen na levou a pravou polovinu, dělicí přepážku tvoří mechanismus řízení. Z důvodu možnosti kontroly mechanismu je pouze částečně zakrytý tenkým plexisklem. Při předletové prohlídce si musíte dát pozor, aby se ze zavazadel v turbulenci nemohly uvolnit nějaké drobné předměty, popřípadě volné popruhy, které by se mohly do mechanismu řízení zaplést.

Nosnost zavazadlového prostoru je až 25 kg na každé straně, celkem tedy 50 kg, což je velmi překvapující, a určitě je zapotřebí dávat pozor na centráž letadla v případě sólových letů, obzvláště v případě lehčího pilota. Dalším zavazadlovým prostorem jsou schránky pod nohama posádky. Jsou umístěny v levé i pravé části podlahy a zakryté jednoduchým víkem. Přístup do schránek je i za letu, stačí si trochu uvolnit bezpečnostní pásy. Nejsou sice nikterak velké, ale praktické, a pro optimální rozložení těžšího nákladu jsou perfektní.

### Bezpečnost

Letadlo má dobré letové vlastnosti při přetažení, při pádu nemá tendenci padat do vývrtky. Řízení letadla má perfektní rychlé odezvy a dobrou účinnost v plném rozsahu rychlostí. Posádka je připoutána čtyřbodovými bezpečnostními pásy. K bezpečnosti také přispívá umístění palivových nádrží mimo prostor posádky. Záchranný systém je montován v základní výbavě letadla. Ovládání záchranného systému je však zcela nevhodně umístěno mezi sedadly posádky.

### Shrnutí

CTLS je hodné a nezákladné letadlo, velmi dobře ovladatelné a pohodlné. Má odpovídající letové výkony pro svou kategorii. Létání s ním je jednoduché a je navrženo tak, aby vyhovělo velkému okruhu pilotů. Určitě vám dobře poslouží jako dopravní prostředek i jako nenáročný klubový letadlo či příležitostná vlečná. Cenou za vysokou univerzálnost je však jakási sterilnost. Vše funguje jak má, ale pokud si chcete poléhat sportovně, tak vás tohle letadlo úplně nenadchne. Důkazem spolehlivosti a vyvážených vlastností však je jistě před dvěma týdny dokončený etapový oblet zeměkoule, který se dvěma stroji CTLS úspěšně provedli dva švýcarští piloti.

### Ceny

Základní verze CTLS se prodává za 70 000 eur + DPH, testované letadlo vybavené jedním základním glass kokpitem a autopilotem bylo v ceně zhruba 90 000 eur + DPH (cca 2,8 miliónu korun včetně DPH). Základní servisní interval je 50 letových hodin. Předpokládaná životnost draku činí 5000 hodin, motoru 2000 hodin TBO, vrtule 300 hodin TBO. ✈️

### KLADY/ZÁPORY:

- + příjemné letové vlastnosti, dobře vyvážené řízení, nezákladnost
- + velký a dobře přístupný zavazadlový prostor
- + prostorná kabina
- + dobrý dolet díky velkým palivovým nádržím
- špatně umístěný ovladač aktivace záchranného systému – v nouzi velmi obtížně přístupný
- nastavení sedaček posádky je složité, pro nastavení je nutné vždy vystoupit z kabiny
- špatně provedený palivoznak ukazující zůstatek paliva v nádržích