

**A 22** je dvoumístný, jednomotorový, vzpěrový hornoplošník s posádkou sedící vedle sebe. Letoun je celokovové konstrukce z plechů Al slitiny.

Křídlo s jednou vzpěrou je obdélníkového půdorysu s torzní skříní, v zadní části potažené plátnem. Křídlo je vybaveno flaperonem - křídélkem po celém rozpětí se současnou funkcí vztlakové klapky s max. výchylkou 20°.

Trup je celokovový, s velkým prosklením v oblasti kabiny.

Ocasní plochy jsou klasické obdobné konstrukce jako křídlo.

Podvozek je tříkolový s řízeným přídovým kolem a hlavními kol s hydraulickými kotoučovými brzdami. Hlavní podvozkové nohy jsou tvořeny ocelovými pružinami.

Řízení je alternativně klasické, nebo volantového typu.

## Základní technické údaje

Rozpětí	9,55 m
Délka	6,22 m
Výška	2,47 m



### Křídlo

Plocha křídla	13,2 m <sup>2</sup>
Použitý profil křídla	CAGI P-IIIa 15%
Stíhlost křídla	6,9

Plocha křídélka (flaperonu)	1,62 m <sup>2</sup>
Délka křídélka (flaperonu)	3,85 m
Výchylky křídélka nahoru	20° +/- 1°
dolů	13° +/- 1°

Výchylky flaperonu – vztlakové klapky	
Poloha I. start.	10°
Poloha II. přistání	20°

### Rychlosti a výkony

Uvedené výkony jsou určeny pro letoun za podmínek MSA.

Motor ROTAX 912 UL (59,6 kW / 80 k)

Vrtule Kievprop 3 listá, prům. 1700 mm, nebo Fiti Eco Competition prům. 1580 mm, 3 listá

#### Letové rychlosti CAS:

Pádová rychlost s vysunutými vztlakovými klapkami $V_{SO}$	62,0 km/h	63,0 km/h
Pádová rychlost při zasunutých vztlakových klapkách $V_{S1}$	68,0 km/h	69,0 km/h
Max. rychlost při vysunutých vztlakových klapkách $V_{FE II}$ (20°)	110 km/h	110 km/h
Návrhová obrátová rychlost $V_A$	152 km/h	152 km/h
Max. rychlost v horizontálním letu $V_H$	170 km/h	170 km/h
Max. nepřekročitelná rychlost $V_{NE}$	210 km/h	210 km/h
Délka vzletu přes 15 m překážku	245 m	250 m

#### Stoupavost

	vzlet. hmotnost 450 kg	vzlet. hmotnost 472,5 kg
	4,7 m/sec při 90 km/h	4,6 m/sec při 90 km/h



Typový průkaz číslo ULL – 05 / 2007, ultralehký letoun

## Aeroprakt A 22

Držitel typ. průkazu: Rudolf Procházka, Spojenců 6, Prostějov, Zdeněk Jureček, Pod Sokolovnou 62 Prostějov  
Výrobce: Aeroprakt Ltd., Polevaja 24, 03056 Kiev, Ukrajina

### VOP

Rozpětí	2,4 m
Plocha	2,0 m <sup>2</sup>
Výchylky kormidla nahoru/dolů:	25° / 20° +/- 1°

### SOP

Plocha	1,16 m <sup>2</sup>
Výchylky kormidla	+/- 25° +/- 1°

### Podvozek

Rozchod hlavních kol	1,76 m
Rozvor	1,29 m
Rozměr kol hlavního podvozku	5,00 x 5
Přídového podvozku	5,00 x 5
Brzdy - hydraulické kotoučové	
Odpružení hlavního podvozku - ocelová pružina	
Odpružení předního kola - ocelová nebo kompozitová pružina	

### Hmotnosti

Max.vzletová hmotnost	450 kg
<i>Maximální vzletovou hmotnost lze překročit pouze o hmotnost integrovaného záchranného systému.</i>	
Max. vzlet. hmotnost s integr. záchranným systémem	472,5 kg
Max vzletová hmotnost konstrukční	544 kg
Prázdná hmotnost v základním provedení s motorem Rotax 912	280 kg
Max. užitečné zatížení	153 kg
Min. hmotnost posádky	60 kg
Max. hmotnost zavazadel	20 kg
Palivové nádrže v křídlech	obsah 2 x 45 l

### Motor: Rotax 912 UL

#### Vrtule:

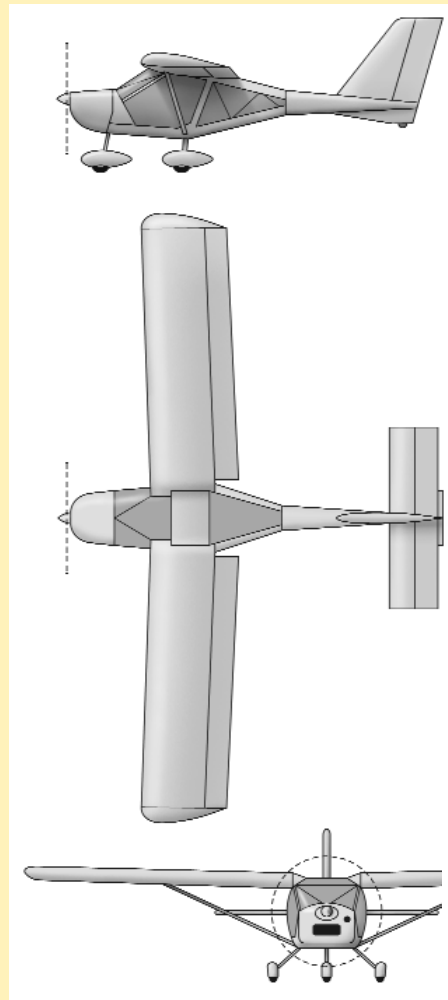
Typ: FITI ECO COMPETITION, výrobce Joef Faturík  
Na zemi stavitelná, kompozitová, třílistá.

Průměr: 1600 mm

Typ: Kievprop, Kievprop Ukrajina

Na zemi stavitelná, kompozitová, třílistá.

Průměr 1700 mm



# Létali jsme s Aeropraktem A 22

Když jsme prováděli certifikaci a podrobnou technickou prohlídku letounu Aeroprakt A 22, měli jsme možnost si s letounem zalétat.

Jednoho pěkného květnového dne jsme se sešli na letišti v Olomouci, kde nám letoun přistavil k prohlídce pan Zdeněk Jureček. Letoun, jehož stručný popis naleznete na protější straně v uveřejněném Typovém průkazu, je z dílny známého pilota a konstruktéra Jurije Jakovleva. Celokovový letoun je profesionální letecký výrobek.

## Co nás zaujalo:

Letoun má veškeré kování a obráběné díly provedeny velmi precizně, někde bych řekl, že až příliš pracně a složitě. To se týká hlavně volantového řízení a jeho převodů, které jsou sice přesné, ale zvyšují hmotnost letounu. Prakticky jsou řešené palivové nádrže v křídle. Jsou celokompozitové a jsou shora vloženy a přišroubované

kem po celém rozpětí, které současně funguje jako vztlaková klapka. Letoun má velké prosklené kabiny, nejen na dveřích, kde je plexi vypouklé a umožňuje pohled téměř kolmo dolů, ale také v trupu za piloty. To jsme ocenili po startu, kdy se v náklonu můžete podívat zpět dolů na plochu - to snad žádný jiný letoun neumožňuje.

Nastupování do letounu je velmi pohodlné vzhledem k použitému volantovému řízení, které nepřekáží nohám. Ale stejně pohodlné by asi bylo s jedním rozdvojeným kniplem uprostřed.

Létali jsme za teplého a termické počasí, takže některé hodnoty nemusí být zcela přesné. Start s klapkami na 10° je normální a bezproblémový, stoupavost na rychlosti



v křídle, kde tvoří část horního potahu za hlavním nosníkem. Jejich vyjmutí, které je u jiných typů často velice komplikované, je u Aeropraktu otázkou několika minut.

Letounu bychom mírně vyčítali jeho o trochu vyšší hmotnost. Uvedený letoun s dvojnásobným volantovým řízením a plným přístrojovým vybavením, vysílačkou, intercomem, motorem Rotax 912 UL a třílistou vrtulí Fiti Competition vážil 290 kg. „Zhubnout“ o 10 kg, moc by mu to slušelo.

Konstrukční díly a jejich řešení je zřejmé z fotografií. Letoun je klasický hornoplošník. Křídlo je vybaveno flaperonem – křídél-

80 – 100 km/h je do 5 m/s, což odpovídá 80koňskému Rotaxu. Ovladatelnost je velmi dobrá, síly jsou poměrně malé a řízení je velmi příjemné. Jen si člověk musí zvyknout na volantové řízení. Létání s oběma rukama na volantu je trochu nezvyk.

V ustálených mírných i ostrých zatáčkách se letoun chová stabilně a nemá snahu nikam se utahovat. Pádové charakteristiky jsou výborné, v rovném letu bez klapky padá letoun při rychlosti okolo 70 km/h, s klapkami na 20° při 60 km/h. Přitom lze při pomalém snižování rychlosti dotáhnout volant až na doraz a letoun se jen prosedá

bez tendence někam padat. I při přetažení v zatáčce, které zkusil Petr Chvojka, se ukázala dobrá stabilita a nezáludnost letounu bez sklonu padat do vývrtky.

Běžně jsme s letounem létali cestovní rychlostí kolem 120 – 140 km/h, maximální horizontální rychlost v turbulentním prostředí nebylo možné pořádně ověřit, ale létali jsme kolem 160 km/h.

Přistání je také bezproblémové, při správné rychlosti přiblížení letoun nad zemí ani příliš neplave a dosedá přiměřeně natažený na zadní kola, přídové kolo se dá poměrně dlouho udržet odlehčené.

Celkově lze o letounu říci, že se jedná o nezáludný stroj vhodný pro výcvik i pohodové polétání, jehož předností je zejména výborný výhled z kabiny.

S Aeropraktem A 22 polétali a své dojmy popsali

**Václav Chvála, Petr Chvojka  
a Marian Mečiar**

