

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

ZVLÁŠTNÍ SPECIFIKACE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

pro letoun
Mig-15 UTI (SB Lim-2) pozn. zn. OK-UTI

1. Úvod:

Letouny řady MIG-15, vyráběné Středočeskými strojírnami n. p. Vodochody, nyní AERO Vodochody a.s., (dále jen „AERO Vodochody a.s.“) nebyly konstruovány podle civilních předpisů letové způsobilosti a nemají vydáno standardní Typové osvědčení podle ICAO. Byly však uvedeny do vojenského provozu postupy MNO Československé (socialistické) republiky a v průběhu celého tohoto provozu byly jimi dozorovány.

Vzhledem k tomu, že tyto letouny splňují podmínky pro zařazení do Annex II, Nařízení (ES) č. 216/2008, je možné jejich použití pro civilní provoz osvědčit na základě armádních dat podle národních předpisů, za předpokladu, že jsou splněny podmínky uvedené v tomto dokumentu.

Pro účely vydání ZOLZ v kategorii „Pro omezené použití“, v souladu s článkem 6.3.3 předpisu L/8A, je vydána tato ZVLÁŠTNÍ SPECIFIKACE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (dále jen „ZSLZ“) která stanovuje provedení úprav a prací před vydáním ZOLZ a také podmínky k zajištění pokračující letové způsobilosti během civilního provozu letounu OK-UTI. Podkladem pro vydání ZSLZ jsou „Analýza bezpečnosti provozu MiG-15“ předložené společností Czech Flying Legends, s.r.o. č.j. 2727-14-401 pro letoun řady MiG-15, dále dokumentace uvedená v článku Související dokumenty této specifikace a vlastní závěry ověřovacího týmu ÚCL.

Analýza bezpečnosti provozu MiG-15 (dále jen „Analýza“) je zpracována za celou dobu používání letounů MiG-15 v tehdejší ČSLA. Jedná se o dobu provozu od roku 1951 do roku 1983 včetně. Tato doba provozu je v Analýze rozdělena na pět období, ze kterých vyplývá, že bezpečnost provozu má stoupající tendenci a v pátém období nebyla zaznamenána žádná letecká katastrofa. Pro zpracování Analýzy byly pro roky 1951-1960 použity archivní dokumenty a pro roky 1961-1983 byly použity Přehledy leteckých nehod, předpokladů a preventivních zkušeností, knihy T 1001/1 až 5, zpracované oddělením bezpečnosti letů tehdejší ČSLA. Tato Analýza byla potvrzena Odborem vojenského letectví Ministerstva obrany č.j. 32-15-401. Na základě analýzy předložených dat byl ověřovacím týmem ÚCL vypracován soubor omezení, které byly zapracovány do Dodatku letové příručky. Žádný z původních dodaných dokumentů [1] až [14], uvedených

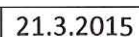
	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

v části „Související dokumenty“, plně nekryje standardy, za jakých byl letoun MiG 15 UTI s motorem VK-1 provozován v armádách členských států EU. Proto byl ověřovacím týmem ÚCL jako letová příručka zvolen základním dokumentem dokument T.O.1 MIG-15-1, který byl vytvořen a schválen pro civilní provoz letounů MiG 15 v USA a následně z výše uvedeného důvodu byl ÚCL vypracován Dodatek letové příručky [15].

Účelem tohoto Dodatku je doplnit nebo upřesnit informace, popřípadě zavést přísnější omezení, než jaká jsou obsažena v základním dokumentu, a to proto, aby byla zajištěna dostatečná úroveň bezpečnosti letounu v provozu v kategorii Pro omezené použití (LIMITED).

2. Účinnost:

Tato ZSLZ je výhradně určena pro letoun MiG-15 UTI pozn. značky OK-UTI, S/N 242266, vyrobený v AERO Vodochody a.s. pro armádu Polské republiky. Zde byl přestavěn na SB Lim 2 s motorem VK-1A, tyto letouny létaly jen v armádě Polské republiky. V roce 1994 byl tento letoun prodán do USA a přestavěn na civilní verzi. V roce 2014 byl zapsán v LR České republiky.



	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

Obsah

Zvláštní specifikace letové způsobilosti

Úvod.....	1
Přehled změn.....	3
Obsah.....	4
Související dokumenty.....	5
Kapitola 1 Určení letadla.....	6
Kapitola 2 Základní parametry a omezení letadla.....	7
Kapitola 3 Technický popis.....	9
Kapitola 4 Další údaje.....	11
Kapitola 5 Pokyny pro instalaci a uvedení do provozu.....	12
Kapitola 6 Pokyny pro provoz a obsluhu.....	13
Kapitola 7 Pokyny pro údržbu.....	14
Kapitola 8 Pokyny pro změny a úpravy.....	15



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI

Č. j. :	22-15-433	Platné od:	21.3.2015
---------	-----------	------------	-----------

Související dokumenty

- [1] Předpis L8/A - Letová způsobilost letadel. Všeobecné ustanovení a postupy
- [2] Předpis L10 - Letecké telekomunikace, svazek 3 – II. část – Hlasové komunikační systémy
- [3] Dokument CAA UK – Approval for Issue of Permit to Fly No. 23699
- [4] Směrnice pro provoz a technickou obsluhu letounu CS 102
- [5] Technický popis letounu CS 102
- [6] Používání a technika pilotáže letounu MIG-15 s motorem RD 45, Let-II-17
- [7] Používání a technika pilotáže letounu S-103
- [8] Kniha T 1001/1 až 5
- [9] Analýza bezpečnosti provozu letounů MiG-15
- [10] Letová příručka pro pilota SB Lim-2
- [11] Opis Techniczny Silnika WK-1
- [12] Samolet MiG-15bis, Techničeskoe opisanie, Letnye charakteristiky samoleta
- [13] Samolet UTI MiG-15, Instrukcija po techničeskoj expluatacii i obsluživanju, GK-100
- [14] Aircraft Basic Flight Manual USSR Series MiG-15 Aircraft T.O. 1 MIG-15-1
- [15] DODATEK LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2)

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 1

URČENÍ LETADLA

Letoun je osvědčen k létání ve zvláštní kategorii letové způsobilosti Pro omezené použití v rozsahu schválené letové příručky Aircraft Basic Flight Manual USSR Series MiG-15 Aircraft T.O. 1 MIG-15-1 a Dodatku letové příručky pro letoun MiG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2) pro tento letoun a v souladu s omezeními pro kategorii Pro omezené použití, dle Dodatku N, Předpisu L 6/II uvedenými ve čl. 2.1.3 této specifikace.

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 2

ZÁKLADNÍ PARAMETRY A OMEZENÍ LETADLA

2.1 Obecně

2.1.1 Data o letounu

2.1.1.1 Hlavní rozměry

Délka celková	10,10 m
Rozpětí letounu	10,08 m
Plocha křídla	20,60 m ²
Výška celková	3,70 m
Uhel šípů v ¼ hloubky křídla	35°
Rozchod podvozku	3858±5 mm
Rozvor podvozku	3175 mm

2.1.1.2 Hmotnosti

2.1.1.2.1 Základní hmotnost prázdného letounu

Je definovaná jako hmotnost kompletního letounu, která nezahrnuje využitelné palivo, piloty, závěsníky a podvěsy (přídavné palivové nádrže, dále jen „PPN“). Zahrnuje hmotnost oleje v motoru, hydraulickou kapalinu v hydraulické a servo instalaci a nevyužitelný zbytek paliva. Základní hmotnost prázdného letounu je 3740 kg.

2.1.1.2.2 Maximální provozní hmotnosti a rozsah provozních centrál

Maximální vzletová hmotnost v konfiguraci bez přídavných nádrží	4.850 kg
Maximální vzletová hmotnost s 400 l přídavnými nádržemi, naplněnými na maximální povolené plnění 300l paliva v každé nádrži	5440 kg
Maximální přistávací hmotnost	4800 kg
Maximální povolený rozsah centrál v konfiguraci bez přídavných nádrží s vysunutým podvozkem /v % SAT/	21,9 až 27,9
Maximální povolený rozsah centrál v konfiguraci se 400 l přídavnými nádržemi, naplněnými maximálně na 300l s vysunutým podvozkem /v % SAT/	22,2 až 31,1

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

2.1.1.3 Provozní hmoty

2.1.1.3.1 Palivo

1. Kerosene s 1% příměsí oleje, MC(1013-14)
2. U.S.Government grade JP-4/JP-5
3. JET-A1, (ASTM D1655 with Hitec additive)

Poznámka: Paliva se nesmí míchat

2.1.1.3.2 Motorový olej

1. AEROSHELL TURBINE OIL-3 (ASTO-3)

2.1.1.3.3 Hydraulická kapalina

1. AEROSHELL FLUID – 41 (ASF-41)

2.1.1.3.4 Mazivo

1. Vazelína Texaco
2. Aeroshell grease
3. Vazelína LMP, ciatim 201

2.1.2 PROVOZNÍ OMEZENÍ

2.1.2.1. MAXIMÁLNÍ POVOLENÁ RYCHLOST, MACHOVO ČÍSLO LETU A VÝŠKA LETU (IAS)

maximální povolená rychlost letu do výšky 1000 m MSL	930 km/h
maximální povolené Machovo číslo letu nad výškou 1000 m	0.8
maximální povolená výška letu	6.000 m
maximální povolená rychlost s přidavnými nádržemi typu „400l“	
do výšky 3.600 m MSL	700 km/h
maximální povolené Machovo číslo letu s přidavnými nádržemi typu „400l“	
do výšky 3.600 m MSL	0.7



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

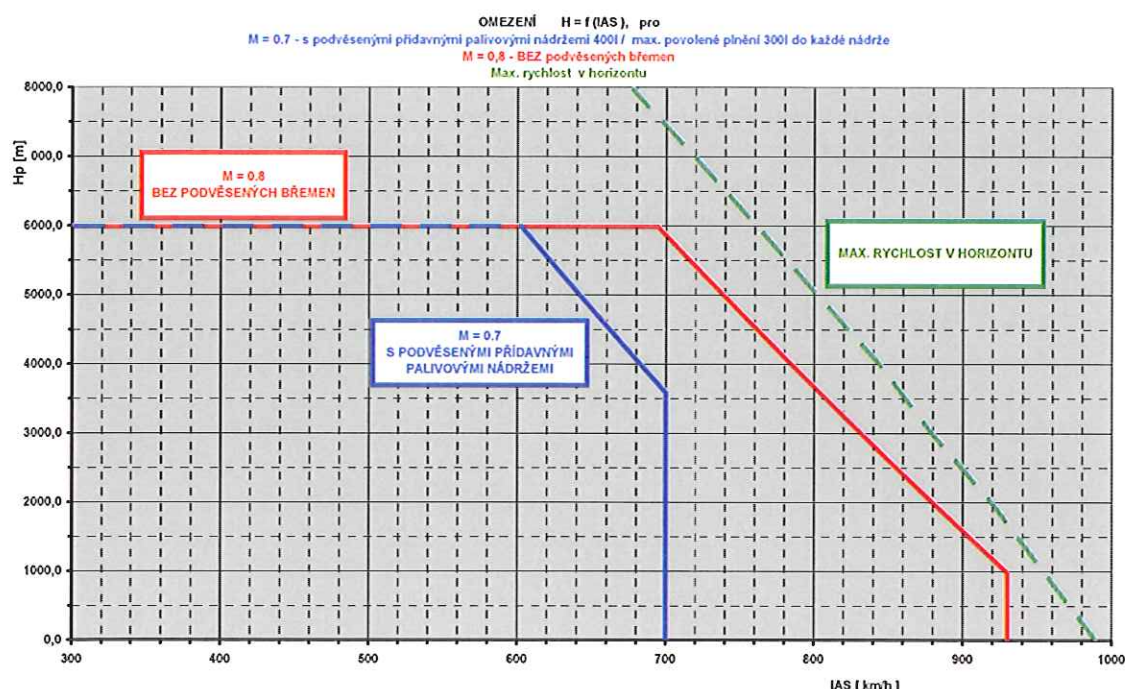
Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI

Č. j. : 22-15-433

Platné od:

21.3.2015

Pozn.: podrobněji viz následující diagram



2.1.2.2. POVOLENÝ PROVOZNÍ NÁSOBEK PŘETÍŽENÍ

bez přídavných nádrží +6 / -0.5

s přídavnými nádržemi „typ 400 l“ +3 / 0

2.1.2.3. PÁDOVÉ RYCHLOSTI (IAS)

(uvedené rychlosti IAS platí při maximální přistávací hmotnosti bez přídavných nádrží)

letový volnoběh, podvozek vysunut, klapky vysunuty 190 km/h

letový volnoběh, podvozek zasunut, klapky zasunuty 200 – 210 km/h

nominální výkon motoru, stoupání, podvozek zasunut, klapky zasunuty 200 km/h

2.1.2.3. RYCHLOSTI OMEZENÍ PODVOZKU A KLAPEK (IAS)

maximální rychlost pro vysouvání podvozku 450 km/h

maximální rychlost letu s vysunutým podvozkem 450 km/h

maximální rychlost pro zasouvání podvozku 400 km/h

maximální rychlost pro vysouvání, let a zasouvání klapky 20° 450 km/h

maximální rychlost pro vysouvání, let a zasouvání klapky 55° 400 km/h

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

vzdušné brzdy je možné použít ve vysokých rychlostech bez jakéhokoliv omezení rychlosti max. po dobu 7 min.

2.1.2.4. POVOLENÉ OBRATY

Na letounu MIG-15 je dovoleno vykonávat následující obraty:

Osmička, bojová zatačka, zvrát, výkruť, přemet, překruť, svíčka, střemhlavý let a jejich kosé verze.

2.1.2.5. OMEZENÍ POHONNÉ JEDNOTKY

Omezení režimů motoru VK-1A pro letoun OK-UTI je v tabulce.

REŽIMY A CHARAKTERISTIKY MOTORU VK-1A						
Režim	Max. Otáčky	Max. Teplota výstupních plynů (za turbínou)	Dovoleny nepřekročitelný běh motoru	Tlak oleje	Teplota oleje	Spotřeba oleje
Max.	11 560 ^{+60/-100}	max. 770°C při akceleraci max. 690°C při ustáleném chodu	max. 5 min	Min 1,4 kg/cm ² Max 3,5 kg/cm ²	Min -40°C Max +90°C	Ne více než 0,7 l/hod
Nom.	11 200 ⁺⁵⁰	max. 720°C – při akceleraci max. 670°C při ustáleném chodu	max. 30 min			
Max. Cestovní	10 870	540 až 640°C	neomezeno			
Volnoběh	2 500 ± 100	540°C	max.10 min	Min 0,2 kg/cm ² Max 1 kg/cm ²		

2.1.2.6. MAXIMÁLNÍ BOČNÍ SLOŽKA VĚTRU

maximální boční složka větru při vzletu a přistání

15 kts

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

2.1.2.7. DALŠÍ OMEZENÍ - ŠTÍTKY

Následující štítky musí být umístěny v obou pilotních prostorech v zorném poli pilota

„LETOUN SCHVÁLEN V KATEGORII „PRO OMEZENÉ POUŽITÍ“. LETY ZA ÚPLATU NEJSOU POVOLENY. – THE AIRPLANE IS CERTIFIED IN THE CATEGORY „LIMITED“. THE FLIGHTS FOR HIRE ARE NOT ALLOWED“

„Úmyslné vývrtky jsou zakázány / Intentional spins are prohibited“

„Bez přídatných nádrží do výšky 1.000m MSL nepřekračovat rychlost IAS 930 km/h, od výšky 1.000 m MSL nepřekračovat Machovo číslo 0.8/ Up to 1000m MSL do not exceed 930 km/h IAS, above 1.000m MSL do not exceed Mach 0.8“

„Kouření zakázáno / No Smoking“

2.1.2.8. ČASOVÉ OMEZENÍ PROVOZU LETOUNU A LIMITOVANÉ AGREGÁTY

Technický život letounu byl stanoven v souladu s bulletinem P/3102/E-K/84 na 3 500 hodin. Veškerá ustanovení tohoto bulletinu zůstávají nadále v platnosti (kontrola závěsů křídel po každých 25+/- 5 letových hodinách ultrazvukovou metodou).

Další limitované agregáty:

Název	Životnost	stanoveno
1. Vysokotlaké pryžové hadice s tepelnou ochranou – motor (sp.pryž)	7 let od montáže	dle výrobce
2. Tlakové hadice hydraulické soustavy (sp.pryž)	10 let od data výroby	dle výrobce
3. Tlakové hadice vzduchové soustavy (sp.pryž)	10 let od data výroby	dle výrobce
4. Gumové membrány PU-7, PU-8	5 let od montáže	dle výrobce
5. Hermetizační duše, obě kabiny	7 let od montáže	dle výrobce
6. Pneumatika hlavního podvozku	10 let od výroby	dle výrobce
7. Pneumatika předního podvozku	10 let od výroby	dle výrobce
8. Gumová těsnění palivových čerpadel	24 měsíců (+/- 1 měsíc)	dle výrobce
9. Hadice Pitot – systému	10 let od montáže	dle výrobce

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

10. Motor VK-1

1800 hodin

dle výrobce

2.1.3 Druhy provozu a omezení dle provozního předpisu

- Lety za podmínek VFR-DEN
- Provoz mimo známé námrazové podmínky
- SOLO lety jen z předního sedadla
- INSTRUKTORSKÉ SEDADLO je v zadním pilotním prostoru
- DALŠÍ OSOBA na palubě, která není ve výcviku, sedí v zadním pilotním prostoru
- Zákaz letů nad hustě obydlenými prostory, na publikovaných tratích letových provozních služeb nebo nad shromážděním osob, pokud na základě žádosti provozovatele Úřad nestanovil jinak.
- Zákaz obchodního provozu.
- Povolené lety podle účelu v souladu s Dodatkem N Předpisu L6/II:
 - a) lety za účelem ověření letové způsobilosti;
 - b) lety za účelem přeškolení na typ posádek žadatele;
 - c) lety za účelem udržování kvalifikace a přezkoušení posádek;
 - d) předvádění letadla, včetně přeletů k předvádění a zpět;
 - e) účast na leteckých závodech, včetně přeletů k závodům a zpět;

Všechna omezení, uvedená v US předpisu T.O. 1 MIG-15-1, DODATKU LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2) a ve Zvláštním osvědčení letové způsobilosti letounu včetně jeho přílohy, musí být dodržena.

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 3

TECHNICKÝ POPIS

3.1 Obecně

Letoun MiG-15 UTI, S/N 242266 je cvičný, proudový dvoumístný letoun s motorem RD-45 patřící do základní série letounů MiG-15. Po předání do Polské republiky byl upraven na letoun SB Lim-2 s motorem VK-1A.

3.2 Drak letounu a palubní soustavy

3.2.1. Drak letounu

Letoun je samonosný, celokovový, středoplošník se šípovým křídlem a šípovými ocasními plochami.

Trup letounu je poloskořepinové konstrukce s technologickým a provozním dělením v rovině hlavních spojovacích závěsů křídla. Skládá se ze dvou částí (přední a zadní), které jsou navzájem spojeny pomocí šesti šroubů. Toto dělení umožňuje snadnou montáž a demontáž motoru. V přední části trupu se nachází vstup vzduchu, který se dělí na dva kanály, které procházejí kolem boku kabiny pilota a instruktora k motoru. V zadní části trupu je umístěn motor, uchycený na motorovém loži v přední části trupu, výstupní tryska, ocasní plochy a brzdící klapky.

Křídlo je tvořeno hlavním nosníkem, pomocnými nosíky, žebry, podélnými výztuhami a potahem. Do křídla je zastavěna přistávací klapka, křídélko a závěsník pro PPN.

3.2.2 Kabina letounu

Kabina letounu je přetlakována tlakem 0,32 atm. Sedačky pilotů jsou v pozici za sebou a jsou odděleny palubní deskou. Každý pilotní prostor má vlastní překryt, který se otevírá nezávisle na druhém. Přední překryt se otevírá odklopením na pravou stranu a zadní překryt se odsouvá směrem dozadu.

Kabina letounu je vybavena dvojitým řízením letounu, ovládáním motoru, příslušnými instalacemi a dvojitým osazením pilotně navigačních přístrojů.

3.2.3 Podvozek letounu

Podvozek letounu je tříkolový, zatahovatelný, příďového typu. Hlavní podvozek se zatahuje do křidel směrem k trupu a příďový do trupu letounu. Kola hlavního podvozku jsou vybavena brzdami. Všechny podvozkové nohy jsou vybaveny hydro-pneumatickými tlumiči.

3.2.4 Hydraulická soustava

Hydraulická soustava se skládá se ze dvou částí:

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

- a) hlavní hydraulické soustavy, která pracuje s tlakem $80^{+5} - 140^{-5}$ atm a zajišťuje funkci zasouvání a vysouvání podvozku, zasouvání a vysouvání vztlačových klapek, zasouvání a vysouvání brzdících klapek
- b) soustavy servořízení, která pracuje s tlakem $40^{+5} - 60^{+5}$ atm a zajišťuje funkci křidélek

3.2.5 Vzduchová soustava

Vzduchová soustava pracuje s tlakem 110-150 atm a zajišťuje funkci brždění kol podvozku, těsnění překrytu kabiny, nouzového vysouvání podvozku a přistávacích klapek.

3.2.6 Palivová soustava

Palivová soustava se skládá z palivové soustavy motoru a palivové soustavy draku. Pro zvětšení dosahu a doby doletu je možné pod křídla letounu podvěsit PPN o obsahu 2x400 l naplněnými maximálně na 300 litrů v každé PPN.

Další údaje o množství paliva jsou uvedeny v DODATKU LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2).

3.2.7 Protipožární soustava

Protipožární soustava slouží ke zjištění vzniku požáru v oblasti motoru a jeho likvidaci.

3.2.8 Elektrická soustava

Elektrická soustava sestává z rozvodu stejnosměrného proudu o jmenovitém napětí 28,5 V a rozvodu střídavého proudu o napětí 27 V a 115 V. Zdrojem elektrické energie je generátor GSN-3000. Jako nouzový zdroj slouží palubní akumulátory.

3.2.9 Kyslíková soustava

Kyslíková soustava se skládá ze dvou KP-18. Kyslík je umístěn v jedné lahvi o objemu 15 l.

3.2.10 Avionika a speciální vybavení

Tato vybavení slouží pro pilotáž, navigaci, spojení a identifikaci. Použití je uvedeno v DODATKU LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2).

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 4

DALŠÍ ÚDAJE:

4.1 Značení a popisky výrobku

- Letoun si ponechá originální výrobní číslo a bude mu přidělena civilní imatrikulační značka.
- Výrobní štítky budou v ruském/anglickém a/nebo českém jazyce.
- Nápisy a popisky na letounu a v pilotním prostoru budou v českém, ruském nebo anglickém jazyce v souladu s US předpisem T.O. 1 MIG-15-1 a DODATKEM LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2).

4.2 Technická dokumentace pro provoz, údržbu a obsluhu

- Letová příručka letounu MiG-15 UTI (US předpis T.O. 1 MIG-15-1)
- DODATEK LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2)
- Příručka pro údržbu letounu MiG-15 UTI (SB Lim-2) – český překlad
- Technický popis letounu UTI-MiG 15 (r. 1954 Kniha 1, 2 instrukce GK-100 Hlavního konstruktéra)
- Technický popis motoru VK-1
- Stavba a provoz letadel Lim-5, Lim-2, i SBLim-2 signatura WOSL Wewn 201 77
- Soubor elektrických schémát letadla CS-102
- Program údržby MP-MiG-15-UTI-(SB Lim-2)-OK-UTI schválený ÚCL.

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 5

POKYNY PRO INSTALACI A UVEDENÍ DO PROVOZU

Na tomto letounu, který bude provozovaný civilními provozovateli a který je zapsán v LR České republiky, byly před uvedením do civilního provozu provedeny následující práce:

- 1.) Inspekční prohlídka zahrnující kontrolu technického stavu a kontrolu původu všech komponentů,
- 2.) Demilitarizace, která zajišťuje znemožnění použití nebo nesení zbraňových systémů,
- 3.) Provedení všech aktuálních položek údržby v souladu se schváleným programem údržby,
- 4.) Zajištění (nefunkčnost) vystřelovacích sedaček
- 5.) Úprava avioniky pro civilní provoz v souladu s požadavky na pohyb letounu v řízeném prostoru
- 6.) Umístění nápisu „LIMITED“ na trupu letadla (viz Poradní oběžník ÚCL – PO/TI-L8/A.5.2)
- 7.) Umístění níže uvedeného štítku na viditelném místě v obou pilotních prostorech:

LETOUN SCHVÁLEN V KATEGORII „PRO OMEZENÉ POUŽITÍ“. LETY ZA ÚPLATU NEJSOU POVOLENY. – THE AIRPLANE IS CERTIFIED IN THE CATEGORY „LIMITED“. THE FLIGHTS FOR HIRE ARE NOT ALLOWED.

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 6

POKYNY PRO PROVOZ A OBSLUHU

- a) Při provozu a obsluze se posádka letadla bude řídit pokyny letové příručky MiG-15 č. dok. T.O.1 MIG-15-1 a DODATKEM LETOVÉ PŘÍRUČKY pro letoun MIG 15 UTI s motorem VK-1A (SB Lim-2)
- b) Pozemní obsluhu letounu musí provádět vyškolený a kvalifikovaný pozemní personál v souladu s Příručkou pro údržbu letounu MiG 15 UTI (SB Lim-2) kap. 3. Obsluha letounu a kap. 7. Motorová zkouška.

	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 7

POKYNY PRO ÚDRŽBU

- a) Plánovaná údržba je prováděna jak podle letových hodin, tak i podle kalendářního času, v závislosti na způsobu provozu letounu a ročním náletu letounu.
- b) Přípravy na první úrovni údržby jsou předletová, poletová a meziletová.
- c) Kromě pravidelných prací, založených na náletu letových hodin, jsou prováděny periodické prohlídky podle kalendářního času, počtu cyklů, počtu spouštění a přistání.
- d) Technické životy a technické rezurzy limitovaných celků, technické životy a technické rezurzy letounu MiG-15 UTI stanovené výrobcem, jsou součástí technické dokumentace letounu daného výrobního čísla a imatrikulační značky.
- e) Periodickou a speciální údržbu provádějí mechanici do úrovně 200 hod. s podporou servisních organizací schválených ÚCL, které mají k jejich provádění k dispozici nezbytné nástroje a diagnostické vybavení. Základem pro provedení údržby jsou postupy popsány ve výše uvedené příručce a Programu údržby č.: MP- MiG-15-(SB LIM-2)-OK-UTI.
- f) Systém plánované údržby na letounu je popsán v Příručce pro údržbu letounu MiG-15 (SB Lim-2).
- g) Další údržba (speciální prohlídky dle požadavků směrnice ÚCL CAA-TI-011-n/97)

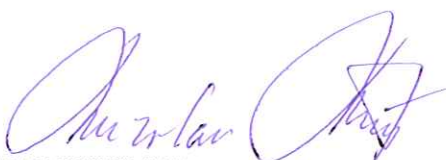
	ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY		
	Zvláštní specifikace letové způsobilosti letounů Mig-15 UTI		
	Č. j. :	22-15-433	Platné od: 21.3.2015

KAPITOLA 8 POKYNY PRO ZMĚNY A ÚPRAVY

Změny a úpravy nepopsané v technické dokumentaci musí být konzultovány a schváleny ÚCL.

Zpracoval:

Dne : 16.3.2015



 Ing. Miroslav Mixa, Oddělení malých letadel

V Praze:

Schválil :



 Ing. Pavel Matoušek, ŘST ÚCL Praha