

Vydává

SERVISNÍ BULLETIN č. RTC-040a R11

**TECHNICKÝ OBSAH TOHOTO DOKUMENTU JE SCHVÁLEN NA
ZÁKLADĚ OPRAVNĚNÍ DOA Č. EASA.21J.057.**

1. **TÝKÁ SE:** Všech letadel SportStar RTC.
2. **DŮVOD:** Revize kapitol 02, 07 a doplnění dodatku č. 44 do Seznamu dodatků v kap. 09 Letové příručky / Pilot's Operating Handbook, č. dok ERTC019-10-AS / ERTC020-10-AS pro letoun SportStar RTC.
3. **OPATŘENÍ:** Provozovatel / vlastník letounu vloží do LP změněné strany.
4. **LHŮTA PROVEDENÍ:** Ihned po obdržení tohoto bulletinu.
5. **PROVEDE:** Provozovatel / vlastník letounu.
6. **NÁKLADY HRADÍ:** Provozovatel / vlastník letounu.
7. **POTŘEBNÝ MATERIÁL:** Změněné strany do LP jsou součástí tohoto bulletinu.
8. **POSTUP PRÁCE:** Vložte změněné strany označené jako Rev. 7 / Rev. 19 do Letové příručky / Pilot's Operating Handbook, č. dok ERTC019-10-AS / ERTC020-10-AS pro letoun SportStar RTC. Do záznamu změn запиšte datum vložení změněných listů.
9. **PŘÍLOHY:** Změněné strany do Letové příručky, č. dok. ERTC019-10-AS.

Platnost od: 18. 06. 2026

QS-406/F-07L



Č. změny	Změněné strany	Popis změny	Schváleno EASA / Datum	Vložil / Datum
6	0-3 až 0-6 3-6 až 3-14 4-6 až 4-9 7-1 až 7-30 9-3 až 9-5	Přidány postupy případu kdy letoun není vybaven hasícím přístrojem. Kapitola 7 přepsána. Specifikována kontrola oleje při předletové kontrole a použití sytiče při startování motoru podle Příručky k obsluze motoru Rotax. Doplněny Dodatky č.25 až 31 a 33 až 36 do seznamu dodatků. Drobné opravy.	Schváleno pod DOA č. EASA.21J.57	Evektor 2022-05-31
7	0-3, 0-4, 0-6, 2-5, 2-6, 2-14, 7-14, 7-15, 7-27, 9-4	Doplněna hodnota maximálního tlaku paliva a štítek stropního panelu Retrofit. Doplněny informace o stropním panelu Retrofit a systému ACI. Doplněn Dodatek č. 44 do Seznamu dodatků.	Schváleno pod DOA č. EASA.21J.57	Evektor 2026-05-19



0.4 Přehled platných stran

Kapitola	Strana	Datum	Kapitola	Strana	Datum
0	0-1	2012-02-29	Schváleno EASA	2-5	2026-05-19
	0-2	2022-04-11	Schváleno EASA	2-6	2026-05-19
	0-3	2026-05-19	Schváleno EASA	2-7	2014-03-17
	0-4	2026-05-18	Schváleno EASA	2-8	2012-02-29
	0-5	2022-05-31	Schváleno EASA	2-9	2012-02-29
	0-6	2026-05-19	Schváleno EASA	2-10	2014-03-17
	0-7	2012-02-29	Schváleno EASA	2-11	2016-02-05
	0-8	2012-02-29	Schváleno EASA	2-12	2016-02-05
			Schváleno EASA	2-13	2016-02-05
			Schváleno EASA	2-14	2026-05-19
1	1-1	2012-02-29			
	1-2	2012-02-29			
	1-3	2014-03-17	3		
	1-4	2012-02-29	Schváleno EASA	3-1	2022-04-11
	1-5	2012-02-29	Schváleno EASA	3-2	2022-04-11
	1-6	2014-03-17	Schváleno EASA	3-3	2012-02-29
	1-7	2012-02-29	Schváleno EASA	3-4	2012-02-29
	1-8	2012-02-29	Schváleno EASA	3-5	2014-03-17
	1-9	2012-02-29	Schváleno EASA	3-6	2022-05-31
	1-10	2012-02-29	Schváleno EASA	3-7	2022-05-31
			Schváleno EASA	3-8	2022-05-31
			Schváleno EASA	3-9	2022-05-31
			Schváleno EASA	3-10	2022-05-31
2			Schváleno EASA	3-11	2022-05-31
Schváleno EASA	2-1	2016-02-05	Schváleno EASA	3-12	2022-05-31
Schváleno EASA	2-2	2012-02-29	Schváleno EASA	3-13	2022-05-31
Schváleno EASA	2-3	2012-02-29	Schváleno EASA	3-14	2022-05-11
Schváleno EASA	2-4	2012-02-29			



Kapitola	Strana	Datum	Kapitola	Strana	Datum
7	7-1	2022-05-31	7	7-30	2022-05-31
	7-2	2022-05-31			
	7-3	2022-05-31			
	7-4	2022-05-31			
	7-5	2022-05-31			
	7-6	2022-05-31	8	8-1	2012-02-29
	7-7	2022-05-31		8-2	2012-02-29
	7-8	2022-05-31		8-3	2012-02-29
	7-9	2022-05-31		8-4	2012-02-29
	7-10	2022-05-31		8-5	2012-02-29
	7-11	2022-05-31		8-6	2012-02-29
	7-12	2022-05-31		8-7	2012-02-29
	7-13	2022-05-31		8-8	2012-02-29
	7-14	2026-05-19		8-9	2012-02-29
	7-15	2026-05-19		8-10	2012-02-29
	7-16	2022-05-31			
	7-17	2022-05-31			
	7-18	2022-05-31			
	7-19	2022-05-31	9	9-1	2012-02-29
	7-20	2022-05-31		9-2	2012-02-29
	7-21	2022-05-31		9-3	2022-05-31
	7-22	2022-05-31		9-4	2026-05-19
	7-23	2022-05-31		9-5	2022-05-31
	7-24	2022-05-31		9-6	2012-02-29
	7-25	2022-05-31			
	7-26	2022-05-31			
	7-27	2026-05-19			
	7-28	2022-05-31			
	7-29	2022-05-31			



2.4 Pohonná jednotka

Výrobce motoru:	BRP-Powertrain GmbH & Co KG	
Typ motoru:	ROTAX 912 ULS	
Výkon:	max. vzletový	73,5 kW / 100 hp
	max. trvalý	69,0 kW / 93 hp
Otáčky:	max. vzletové	5800 ot/min max. 5 minut
	max. trvalé	5500 ot/min
	volnoběžné	1400 ot/min
Teplota hlav válců:	maximální	128°C / 262 °F viz Poznámka na str. 2-6
Teplota chladicí kap.:	maximální	120°C / 248 °F viz Poznámka na str. 2-6
Teplota oleje:	maximální	130°C / 266 °F
	optimální provozní	90–110°C / 190-230°F
Tlak oleje:	maximální	7 bar / 102 PSI (krátkodobě při spouštění studeného motoru)
	minimální	0,8 bar / 12 PSI
	optimální provozní	2 - 5 bar / 29 - 73 PSI
Tlak paliva:	maximální	0,4 bar / 5,8 PSI (0,5 bar / 7,26 PSI)*
	minimální	0,15 bar / 2,2 PSI
Druhy paliva:	viz odstavec Schválené druhy paliva 2.13.2	
Druhy oleje:	viz odstavec Olej 2.14	
Teplota při spouštění/provozu motoru:	maximální	50°C / 120°F (teplota okolního vzduchu)
	minimální	-25°C / -13°F (teplota oleje)
Výrobce vrtule:	WOODCOMP s.r.o.	
Typ vrtule:	KLASSIC 170/3/R 3-listá, kompozitová, na zemi stavitelná	
Průměr vrtule:	1712 mm	68 in
Úhel nast. listů vrtule:	17°30`	

* Platí pouze pro palivová čerpadla od v.č. 11.0036



POZNÁMKA

Teplota chladicí kapaliny (místo teploty hlavy válců) je měřena na motorech od v.č. 6 781 410 včetně nebo na motorech s instalovanou hlavou válců P/N 413185 (na pozici válců č. 2/3) a 413195 (na pozici válců č. 1/4).

2.5 Značení přístrojů pohonné jednotky

Barevné značení přístrojů je uvedeno v následující tabulce:

Přístroj	Jednotky	Červená ryska	Zelený oblouk	Žlutý oblouk	Červená ryska
		Dolní mez	Normální provoz	Zvýšená pozornost	Horní mez
Otáčkoměr	ot/min	-	1400 - 5500	5500 - 5800	5800
Teploměr oleje	°C	-	90 - 110	50 - 90 110 - 130	130
	°F	-	190 - 230	120 - 190 230 - 266	266
Tlakoměr oleje	bar	0,8	2 - 5	0,8 - 2 5 - 7	7
	PSI	12	29 - 73	12 - 29 73 - 102	102
Tlakoměr paliva	bar	0,15	0,15 - 0,4 (0,5*)	-	0,4 (0,5*)
	PSI	2,2	2,2 - 5,8 (7,26)*	-	5,8 (7,26)*
Teploměr hlav válců viz Poznámka nahoře	°C	-	-	-	128
	°F	-	-	-	262
Teploměr chladicí kapaliny viz Poznámka nahoře	°C	-	-	-	120
	°F	-	-	-	248

* Platí pouze pro palivová čerpadla od v.č. 11.0036

2.6 Značení ostatních přístrojů

Na letounu nejsou instalovány jiné přístroje s barevným značením.



V případě zástavby stropního panelu Retrofit S5210200S je následující štítek umístěn na horní části kabiny:



POZNÁMKA

Další štítky a nápisy jsou uvedeny v Příručce pro provoz a údržbu SportStar RTC.



Letoun je také vybaven hydraulickou ručně ovládanou parkovací brzdou. Ovladač parkovací brzdy **PARKOVACÍ BRZDA** je umístěn před levou sedačkou vpravo.

Aktivace parkovací brzdy

1. Brzdové pedály sešlápněte
2. Páka **PARKOVACÍ BRZDA** zatažením zabrzděte
3. Brzdové pedály uvolněte

Deaktivace parkovací brzdy

1. Brzdové pedály sešlápněte
2. Páka **PARKOVACÍ BRZDA** zatlačením odbrzděte
3. Brzdové pedály uvolněte

7.7 Sedadla a bezpečnostní postroje

SportStar RTC je dvoumístný letoun se sedadly vedle sebe. Sedadla jsou pevná, nestavitelná a jsou opatřena lehkým čalouněním.

Každé sedadlo je vybaveno čtyřbodovým bezpečnostním postrojem, který se skládá s bezpečnostních pasů, ramenních popruhů a zámku. Bezpečnostní postroj je kotven po stranách sedaček a na stěně zavazadlového prostoru.

7.8 Zavazadlový prostor

Prostor pro zavazadla je umístěn za opěradly sedadel.

Maximální hmotnost zavazadel je 25 kg a je uvedena na štítku v zavazadlového prostoru. Zavazadlový prostor je vybaven sítí pro upevnění zavazadel.

7.9 Překryt kabiny

Překryt kabiny je polokapkovitého tvaru. Rám je vyroben z kompozitu na který je nalepen překryt z organického skla.

Překryt kabiny je uchycen k trupu v přední části pomocí dvou čepů kolem nichž je možné jej odklopit směrem dopředu. Pro snadnější otevírání je vlastní hmotnost překrytu vyvážena dvěma plynovými vzpěrami a pro usnadnění manipulace jsou na spodním rámu překrytu vlisovaná madla.

Překryt je v zadní horní části rámu opatřen zámkem k uzamčení.

V případě instalace stropního panelu Retrofit S5210200S je systém ovládání zámku umístěn nad hlavami posádky. Skládá se z madla pro manipulaci s kabinou a tlačítka (vnitřní odjišťovací páky) s lankem vedoucím k zámku kabiny pro jeho ovládání.



Pro otevření kabiny je nutné zatlačit na odjišťovací tlačítko ve směru letu. Následně se dlaní zatlačí zesponu na madlo nebo kryt a překryt se odklopí směrem dopředu. Pro provoz NVFR je směr odjištění označen šipkou v reflexní barvě.

Pro uzavření kabiny je nutné překryt přitáhnout za madlo směrem dolů až do úplného docvaknutí zámku.

7.10 Pohonná jednotka

7.9.1 Všeobecně

K pohonu letounu SportStar RTC je použito motoru ROTAX 912 ULS. ROTAX 912 ULS 2 je čtyřválcový, čtyřtaktní motor s protilehlými válci, centrální vačkovou hřídelí a rozvodem OHV s maximálním výkonem 73,5 kW (100 hp) při 5800 ot/min.

Standardně je na motor ROTAX 912 ULS namontována na zemi stavitelná, kompozitová, třílistá vrtule WOODCOMP Klassic 170/3/R.

7.9.2 Ovládání motoru

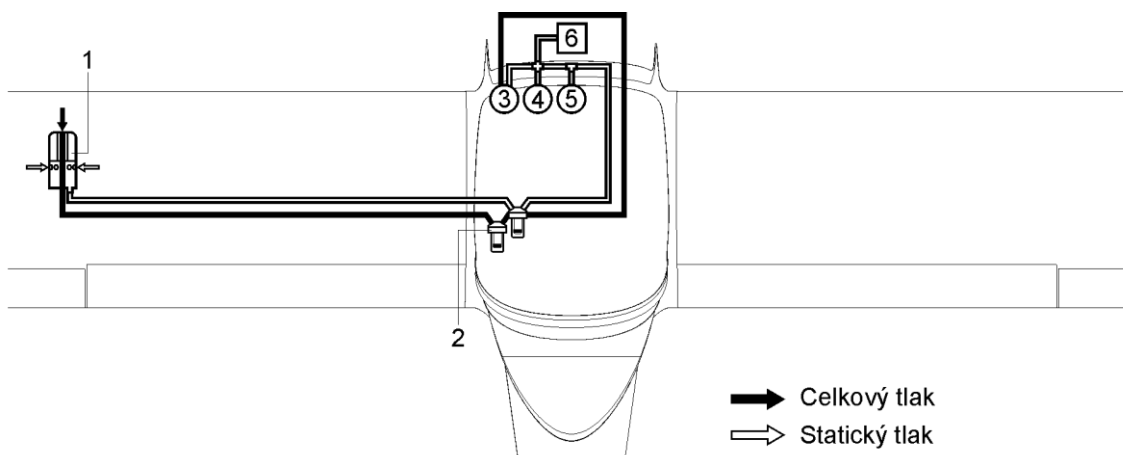
Výkon motoru je řízen pomocí ovladače **PŘÍPUST**, který je umístěn ve středu palubní desky, a který ovládá výkon motoru od volnoběhu až po maximální vzletový výkon. Ovladač výkonu motoru je propojen mechanicky s klapkou na karburátorech.

Je-li ovladač plně zasunutý, pak tato poloha odpovídá maximálnímu výkonu motoru. Je-li ovladač v plně vysunutý, pak tato poloha odpovídá volnoběhu. Rychlé změny v nastavení výkonu motoru je možno provádět stlačením kruhového tlačítka na těle ovladače a jeho vysunutím nebo zasunutím. Malé změny v nastavení výkonu je možné provádět otáčením ovladače (ve směru hod. ručiček - zvyšování výkonu).

WARNING

NEPOUŽÍVEJTE NADMĚRNOU SÍLU POKUD JE PÁKA PŘÍPUSTI BLÍZKO PLNĚ ZATAŽENÉ POLOHY, JINAK MŮŽETE ZPŮSOBIT JEJÍ POŠKOZENÍ

V případě poškození ovladače **PŘÍPUST** v důsledku nadměrného utahování, kdy ovladač začne „přeskakovat“ kvůli strženému závitu může takové „vynechání“ vést ke zvýšení volnoběžných otáček motoru



Legenda k Obr. 7-13

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| 1 Pitot statická trubice | 4 Variometr |
| 2 Jímka kondenzátu | 5 Výškoměr |
| 3 Rychloměr | 6 Kódovač výšky |

Obr. 7-13 Schéma pitotstatické soustavy

7.13 Doplnkové vybavení

7.13.1 Systém varování před pádovou rychlostí

Snímač systému varování před pádovou rychlostí je umístěn na náběžné hraně levého křídla. Při přiblížení ke kritickému úhlu náběhu (blízkost pádové rychlosti) dojde vlivem změny rozdílu tlaku působících na přední a zadní část klapky k jejímu přestavení a propojení elektrického obvodu. Při varování před pádovou rychlostí se aktivuje akustická signalizace a současně se rozsvítí varovná kontrolka na palubní desce. Obě varování zůstávají aktivní po celou dobu trvání tohoto stavu.



Dodatek č. 44

System varování před pádem ACI T1

Výrobní číslo:

Poznávací značka:

Datum vydání:

19.05.2026

Tento dodatek musí být obsažen v Letové příručce, je-li na letounu instalován systém varování před pádem ACI T1.

Informace obsažené v tomto Dodatku nahrazují nebo doplňují informace v základní Letové příručce pouze v dále uvedených částech. Omezení, postupy a informace neuvedené v tomto Dodatku jsou obsaženy v základní Letové příručce, schválené EASA

Tento dodatek do Letové příručky byl schválen z pověření DOA ref. EASA 21J.057.



Záznam změn

Č. změny.	Změněné strany	Popis změny	Schváleno EASA / Datum	Vložil / Datum



Kapitola 1 – Všeobecně

Tento dodatek doplňuje informace nutné pro provoz letounu SportStar RTC se zastavěným systémem varování před pádovou rychlostí ACI T1. Tato instalace ACI zahrnuje jak varovnou kontrolku v kokpitu, tak akustickou zvukovou jednotku. Informace o ostatním vybavení, které není uvedeno v tomto dodatku, naleznete v základní letové příručce a ostatních dodatcích příručky.

Kapitola 2 – Omezení

2.17 Štítky omezení

Na přístrojovou desku se doplňují následující štítky:

ZVUK. SIGNALIZACE
PÁDOVÉ RYCHLOSTI

VAROV. PŘED PÁDEM

Kapitola 3 – Nouzové postupy

3.10.3 Akustická signalizace varování před pádem

Při zaznění akustického varování ACI:

1. Řídící páka

uvolnit nebo potlačit
pro zvýšení rychlosti, upravit
výkon motoru.

Akustické varování ACI musí vypnout.

Kapitola 4 – Normální postupy

4.4. Předletová prohlídka

2. Levé křídlo – kontrola

- Stav snímače varování před pádem a jeho volný pohyb

12. Pravé křídlo – viz 2. kromě přistávacího světlometu (je-li instalován), Pitotovy trubice a snímače varování před pádem

- Stav snímače varování před pádem a jeho volný pohyb



18. Prohlídka kokpitu

- Provedení kontrol systému varování před pádem:

HLAVNÍ VYPÍNAČ	ON
Snímač pádové rychlosti (na levém křídle)	zvednout
Při nadzvednutí snímače zazní akustické varování a rozsvítí se varovní kontrolka	
Snímač pádové rychlosti	uvolnit
HLAVNÍ VYPÍNAČ	OFF

POZNÁMKA

Během pozemního manévrování (pojždění) v podmínkách poryvového větru se může občas ozvat akustické varování ACI.

Kapitola 5 – Výkony

5.2.2 Pádová rychlost

Pokud je rychlost letounu přibližně 8 kts (9 mph) a méně nad pádovou rychlostí, zazní akustický varovní signál a rozsvítí se varovní kontrolka.

Kapitola 6 – Hmotnosti a centráže

Označení	Název	Typ	Množství	Instalováno
1.	Snímač pádové rychlosti	ACI T1	1	✓

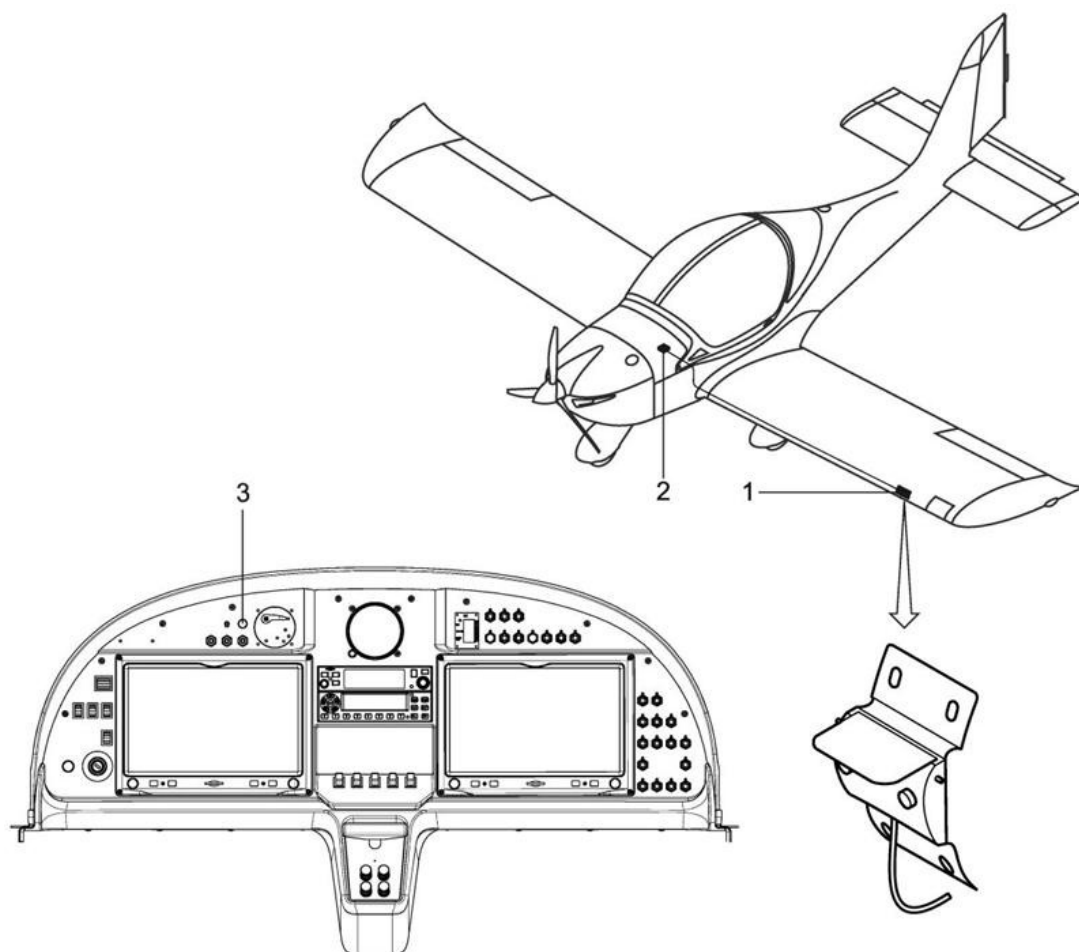
Kapitola 7 – Popis letounu a jeho soustav

Ostatní vybavení

7.15.1 Systém varování před pádem

Na tomto letounu je instalován systém varování před pádem ACI T1, který varuje pilota, že se rychlost letu snižuje k blízkosti pádové rychlosti.

Snímač pádové rychlosti se nachází na levém křídle, skříňka akustické signalizace je umístěna v kokpitu (za přístrojovou deskou).



- | | | | |
|---|-------------------------|---|-----------------------|
| 1 | Snímač pádové rychlosti | 2 | Akustická signalizace |
| 3 | Varovná kontrolka | | |

Obr. 7-8 Snímač pádové rychlosti na levém křídle

Kapitola 8 – Manipulace, obsluha a údržba letounu

8.2 Lhůty prohlídek letounu

Mazací místa

Jednou ročně naneste kapku motorového oleje na oba konce hřídele snímače systému varování před pádem na levém křídle.



Záměrně vynechaná strana