



Velivolo montato e collaudato. Nel prezzo non sono inclusi il motore, elica, governor, paracadute, e avionica che può fornire il cliente (anche materiale usato) .

€68,000.00 + I va



Aspirato 100 CV



Turbo 130 CV



Turbo 135 CV

Configurazioni

avioniche digitali o analogiche con o senza autopilota che installiamo



Motorizzazioni

Originali Rotax che installiamo

100 Hp Rotax 912 uls/iS



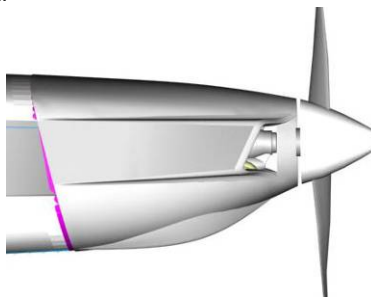
Carburatori / Iniezione

Potenza : 100
Rapporto di compressione: 10.5:1
Cilindrata : 1352 cc

Prestazioni e consumi

Velocità Massima 250 Km/h 8.8 Km/l (28.0 l/h)
Velocità di crociera 220 Km/h 9 Km/l (24.4 l/h)
Velocità economica 200 Km/h 10.5 Km/l (19.0 l/h)

135 Hp Rotax 915 iS (prevede una modifica del muso per gli ingombri della turbina)



La installazione di questo motore ha un costo aggiuntivo di 3'000 €

Potenza : 135
Rapporto di compressione: 8.5:1

Caratteristiche :

-Dipendente dalla alimentazione elettrica Pompa benzina elettrica

Prestazioni e consumi (5000 ft):

Velocità Massima 265 Km/h (35.0 l/h)
Velocità di crociera 250 Km/h (30.0 l/h)
Velocità economica 220 Km/h (19.1 l/h)

Versione Mag Turbo

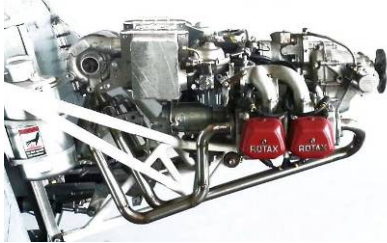
elaborate sul motore Rotax 912

II kit turbo della Mag ha un costo di 4'100 €

- E' l'unica completamente meccanica in quanto a pompa e meccanica di nostro progetto, In caso di mancanza di corrente il motore è autosufficiente a tutti i regimi e soprattutto non necessita di altro alternatore a causa dei consumi elettrici delle pompe.
- E' l'unica con un sistema di attuatore di wastegate a pressione assoluta. Questo comporta una pressione costante di map oltre 12000 ft.
- E' l'unica con un sistema di attuatore di wastegate a modulazione di pressione di nostro progetto. Questo comporta una carburazione identica a quella che si ottiene con una centralina elettronica.

(Le elaborazioni turbo x essere montate prevedono la firma di uno scarico di responsabilità da parte del cliente)

135 HP Mag Rotax Turbo (Pistoni originali 912) può arrivare fino a 147 Cv



Potenza : 135 CV

Rapporto di compressione: 8.5:1

Cilindrata : 1352 cc

Caratteristiche :

-Indipendente dalla alimentazione elettrica Pompa benzina e turbina Meccanica

-Airbox con sistemi antirisonanza che garantiscono un bilanciamento costante della carburazione e bassi consumi

Prestazioni e consumi (5000 ft)

Velocità Massima 280 Km/h 8.23 Km/l (34.0 l/h)

Velocità di crociera 265 Km/h 9 Km/l (29.4 l/h)

Velocità economica 220 Km/h 11.5 Km/l (19.1 l/h)

Il motivo x cui consigliamo questa motorizzazione sta nel fatto che è riparabile con facilità nelle varie piste essendo basata su di un motore molto diffuso. Ed è l'unico turbo inclusi i Rotax 914-915 che è completamente immune a problemi elettrici durante il volo essendone completamente svincolato. L'obbiettivo che ci si è prefissati con questa modifica è stato quello di offrire alte prestazioni in alta quota abbinate alla sicurezza del Rotax 912 ULS. A differenza del 914-915 l'ampio airbox con sistemi antirisonanza fa lavorare in maniera identica a tutti i regimi i quattro cilindri senza la necessita di carburare diversamente la bancata destra dalla sinistra. La modulazione della pressione nell'airbox (grazie al progetto del nostro attuatore) in funzione della manetta rende il motore liscio a tutti i regimi con consumi estremamente bassi (basti pensare che il main jet è 158 contro 175 delle altre modifiche e la posizione dello spillo è 2). In alta quota il nostro attuatore si comporta come uno elettronico essendo isolato dalla pressione esterna. Al motore di base 100 ULS vengono aggiunti quattro anelli di decompressione sotto le teste ed allungate le aste delle punterie, cambiati i setup dei carburatori, sostituita la pompa meccanica, e aggiunto l'Airbox e turbina.

In caso di rottura della turbina (Mai Accaduto) sono presenti dei filtri (che nel 914-915 non sono presenti) per trattenere le parti e garantire il corretto funzionamento del motore a circa 80Cv. La Turbina è una Mitsubishi la più diffusa con Tbo di 10000 h.