

40/1
Sport Aircraft
Tango I
Tango II
Tango II GT
22 Abril 1991

Rev.1 12/6/92

HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DE TIPO Nº 40/1

Esta Hoja de Datos, corresponde al Certificado de Aeronavegabilidad de Tipo Nº 40/1 y expone las limitaciones y condiciones bajo las cuales se ha expedido dicho Certificado siguiendo los requerimientos de la Dirección General de Aviación Civil, basado en la O.M. de 14 de Noviembre de 1988 (B.O.E. de 18 de Noviembre de 1988).

Titular: SPORT AIRCRAFT,S.A.
C/ Guadarrama, nº 25
Polígono Industrial "El Cerro"
SEGOVIA

Nota: A partir del 01/07/91 Titular ULTRALIGEROS DE ESPAÑA S.L.con la misma dirección

I.- Modelo Tango I, Monoplaza aprobado el 7 de Noviembre de 1990.

Planta de potencia: Motor Rotax, modelo 377, potencia máxima de 35 Hp. a 6800 r.p.m., dos cilindros verticales en línea, dos tiempos. Reductora de engranajes de 2,58:1.

Hélices: 1º Tractora de paso fijo, bipala, Ø 60", paso 30", construída en madera.

2º Tractora de paso regulable en tierra, tripala Ø 62", construída en madera.

3º Tractora Arplast de paso regulable en tierra, tripala, Ø 58" construída en fibra.



40 Tractora Aviasport de paso regulable en tierra, bipala, Ø 60" construída en madera.

Dimensiones principales:

Envergadura	8,64 m.
Longitud	5,32 m.
Altura máxima	1,83 m.
Ancho de via	1,35 m.
Batalla	1,42 m.

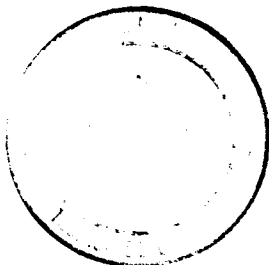
Superficie alar: 15 m²

Carga alar: 16 Kg/m²

Actuaciones:

Hélice Hélice 1 Hélice 2 Hélice 3 Hélice 4

V. máx. Régimen 6.800 r.p.m.	94 Km/h.	96 Km/h.	97 Km/h.	93 Km/h.
V. Crucero Régimen 5.500 r.p.m.	84 Km/h.	82 Km/h.	75 Km/h.	76 Km/h.
Régimen de ascenso	106 m/min.			
V. de pérdida con potencia máx.	35 Km/h.			
V. de pérdida sin potencia	45 Km/h.			
Carrera despegue	60 m.	32 m.	40 m.	50 m.
Carrera aterrizaje	40 m.			
Indice de planeo	4,2:1			



Peso y centrado: Las coordenadas longitudinales de la posición del c.d.g. deben mantenerse entre los siguientes márgenes
x = 0,53 m. posición adelantada
x = 0,71 m. posición retrasada

Datum: plano perpendicular al eje longitudinal del avión tangente al borde de ataque del ala con el avión nivelado.

Peso en vacío: 130 Kg.

Peso máximo al despegue: 240 Kg.

Carga útil máxima: 110 Kg.

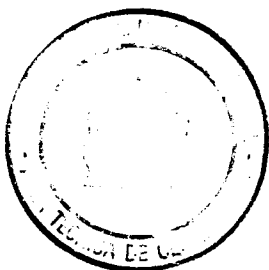
II.- Modelo TANGO II, biplaza aprobado el 7 de Noviembre de 1990.

Planta de potencia: Motor Rotax 503 de 2 cilindros verticales en línea, dos tiempos, arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico), refrigeración forzada por ventilador trasero, con cilindros carenados. Potencia máxima 47 H.P. a 6.300 r.p.m. Par máximo 5,2 Kg/m a 5.800 r.p.m. Reductora por correas con reducción 2,5:1.

Hélice: Tractora de paso fijo, biplaza, Ø 1,600 m. paso 0,8 m.

Dimensiones principales:

Envergadura	9,50 m.
Longitud	5,79 m.
Altura máxima	2,09 m.
Ancho de vía	1,56 m.
Batalla	1,29 m.



Superficie alar: 17,80 m²

Carga alar: 18 Kg/m²

Actuaciones:

Velocidad máxima (V.máx.) a potencia máxima: 65 Km/h.

Velocidad crucero (Vc) a 4.700 r.p.m.: 50 Km/h.

Régimen de ascenso:

Velocidad de pérdida con potencia máxima: 30 Km/h.

Velocidad de pérdida sin potencia: 40 Km/h.

Carrera de despegue: 60 m.

Carrera de aterrizaje: 60 m.
(freno sólo en rueda de morro)

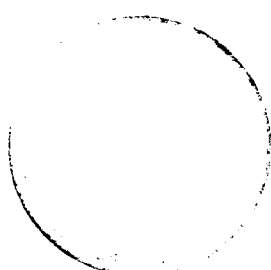
Peso y centrado: Las coordenadas longitudinales de la posición del c.d.g. deben mantenerse entre los siguientes márgenes
x = 0,54 m. posición adelantada
x = 0,72 m. posición retrasada

Datum: plano perpendicular al eje longitudinal del avión tangente al borde de ataque del ala con el avión nivelado.

Peso en vacío: 147 Kg.

Peso máximo al despegue: 320 Kg.

Carga útil máxima: 173 (pax. + comb.)



III.- Modelo TANGO II GT, biplaza aprobado el 22 de Abril de 1991.

Planta de potencia:

1Q Motor Rotax 503 de 2 cilindros verticales en línea, dos tiempos, arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico), refrigeración forzada por ventilador trasero, con cilindros carenados. Potencia máxima 47 H.P. a 6.300 r.p.m. Par máximo 5,2 Kg/m a 5.800 r.p.m. Reductora mecánica.

2Q Motor Rotax 582 de 2 cilindros, dos tiempos, refrigeración por dos radiadores de aluminio montados en la reductora del motor. Potencia máxima 65 H.P. a 6.500 r.p.m. Par máximo a 6.000 r.p.m. Reductora mecánica. Máximo continuo a 6.000 r.p.m.

3Q Motor Rotax 462 de 2 cilindros ,dos tiempos refrigeracion por dos radiadores de aluminio montados en la reductora del motor . Potencia maxima 52 HP a 6000 rpm. Reductora mecanica Rotaxde relacion 2.58:1.

Hélice:

1Q Tractora de paso fijo, bipala, Ø 1,600 m. paso 0,8 m.

2Q Tractora de paso fijo, bipala, Ø 1,68 m., paso 1,02 m.

3Q Tractora de paso fijo bipala Ø 1.68m. paso 0.80m.



Dimensiones principales:

Envergadura	9,50 m.
Longitud	5,79 m.
Altura máxima	2,09 m.
Ancho de vía	1,56 m.
Batalla	1,29 m.

Superficie alar: 17,80 m²

Carga alar: 18 Kg/m²

Actuaciones:

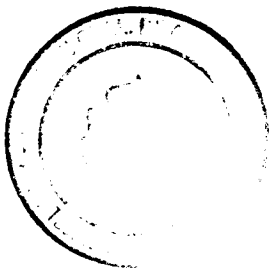
	Motor 1 Hélice 1	Motor 2 Hélice 2
V. máx.	101 Km/h	
V. crucero	85 Km/h	
V. mín.	57 Km/h	
Régimen de ascenso	133 m/min	200 m/min
V. de pérdida con potencia máx.	30 Km/h	
V. de pérdida sin potencia	45 Km/h	
Carrera despegue	47 m	35 m
Carrera aterrizaje	45	45
Indice de planeo	6:1	6:1

Peso y centrado:

Las coordenadas longitudinales de la posición del c.d.g. deben mantenerse entre los siguientes márgenes

x = 0,54 m. posición adelantada

x = 0,72 m. posición retrasada



Datum: plano perpendicular al eje longitudinal del avión tangente al borde de ataque del ala con el avión nivelado.

Peso en vacío: 157 Kg.

Peso máximo al despegue: 320 Kg.

Carga útil máxima: 170 (pax. + comb.)

Datos comunes a todos los modelos:

Bases de certificación: Orden Ministerial de 14 de noviembre de 1988 (B.O.E. de 18 de noviembre de 1988)

Combustible: Mezcla al 2% de aceite 2T/ gasolina de automoción de 96 octanos. Ver Manual del fabricante del motor.

Capacidad de combustible: 20 Kg. en un depósito único de plástico translúcido situado tras los asientos.

Estructura: Está compuesta por tubos de aleación base aluminio unidos entre sí a través de herrajes. No incorpora ningún cable estructural. Tren de aterrizaje triciclo con rueda de morro.

Factores de carga: A límite elástico + 3g y - 2g.

Nota 1. Las pruebas en vuelo han sido realizadas a una altitud de pista de 980 m. en Tango I y Tango II. Las del Tango II GT a 750 m.

Nota 2.

Categoría: ULM.

