

Comprimento: 8.6m **Envergadura:** 11m **Altura:** 3m
Autonomia: 5h 10m /1h 45m (AFA)
Alcance: 620 milhas
Motor: Lycoming IO 540 K1D5 / 300HP / 2700 RPM
Hélice: Hartzell HC C2 YK 4F / FC 8475 A2 A8
passo máx.: 32,4° **min.:** 12,5° (82 pol.) 15° (76 pol)
Óleo lubrificante: AEROSHELL-15W50 (tampa amarela)
AEROSHELL -100 (tampa vermelha)
Capacidade do reservatório: (cárter) 12 quartos de galão americano (11.35L)
Combustível: 100/ 130 octanas ; **Capacidade total:** 342L <310L utlz./ 32L ã utlz.>
Principal: 106 litros cada (88L princ. + 18L alim.) < 95L utlz./ 11L ã utlz. >
Auxiliar: 65L cada < 60L utlz./ 5L ã utlz.>
Barra de alimentação: 24V (corr. Cont.) **Todos comp. Eletr. do avião menos circuito quente**
Circuito quente: booster, relê de partida e compensador do profundo **REBOCO**
Bateria: 24V – 24 A/H Em caso de falha do alternador, alimenta o sistema por 5hrs
Alternador: 50A - 28V Sem bateria , **tensão puls. Média:** 35V c/ picos de 70V.**Retificadores internos DC na saída.**
Regulador de voltagem: 27.4V ± 0.1V ; regula o campo do alternador

Eletroválvula: 18V a 30V
Óleo hidr.: MIL H 5606 (AEROSHELL N°4) **inflamável**
Pressão nominal do sist.: 1500 psi (lbs/pol²)
Regulador de press.: 950 ± 10 e 1550 ± 20 psi. Alivia pres. Da bomba mec. Quando ã estiver sendo usada
Acumulador de press.: absorve picos de pressão, compensa pequenos vazamentos. (Nitrogênio e óleo)
Press. Nominal: 765 psi ; **Capacidade:**250 cm³
Bomba hidr.: vazão de 0.91gpm (mecânica)
Fluxômetro: max.: 10.5 psi/min min.: 7.5 psi/min
Bomba manual hidr.: 16cm³/ciclo (baixa aprox. 10° de flap por bombeada)
Manômetro de press. de adm.: máx: 29.6 pol Hg
Válvula de exp. térm.: 1800 a 1850 psi – flap(se abre permitindo o retorno do óleo)
Reservatório hidr.: (atrás das cadeiras) 3L (1L normal e 2L emergência)
Flap: tipo split; comando elétr., acionamento hidr., recolhimento mec. (mola); baixa hidr. entre 12 e 15s; deflexão max. 60°, só usar +2G na aeronave
Trem: retrátil, semi-escamoteável, comando elétr., acionamento hidr., travamento mec., destravamento hidr.

Instrumentos do motor:
Pressão do óleo: (0 a 200 , 10 em 10 psi)
lenta: 25 a 60 psi **amarelo**
normal: 60 a 90 psi **verde**
alta: 90 a 100 psi **amarelo**
max.: 100 psi / min.: 25 psi

Temp. Óleo: (50 a 250, 10 em 10°F)
lenta: 50 a 140°F **amarelo**
normal: 140 a 245°F **verde**
max.:245°F **vermelho**

Temp. Cilindro: (100 a 500, 20 em 20°F)
lenta: 100 a 150°F **amarelo**
normal: 150 a 435°F **verde**
alta: 435 a 475°F **vermelho**
max.: 475°F

Cargas G.: +5g/-3g
Tanque princ.: 100 a 11 L, 11 a 0L (5 em 5L)
Tanque aux.: 60 a 5L, 5 a 0L (5 em 5L)
Manômetro press. adm.: 10 a 29.6 pol Hg, (1 a 1 pol. Hg)
Fluxômetro: 10.5 → 7.5; 10.5 máx.; (0.5 em 0.5 psi)
Manômetro press. hidr.: 950 a 1640 psi, (100 em 100 psi)
Tacômetro: 650 a 2700 rpm, 2700 máx., (100 em 100 rpm)
Velocímetro: 55 a 105, 105 a 185, 185 a 240kt, (vne 240kt), (5 em 5kt)

Amperímetro: alternador ligado ±30A, dia: 7 a 10A, noite.: 10 a 15A
Bússola remota: 26AC (inversor próprio) 400cps (Hz) receptor na cauda. Tranforma DC da barra de alim. Em AC.
Tempo max. no dorso: 5s

Velocidades: capota: normal: 100kt; **emergência:** até 240kt;
trem: 104kt; **flape:** 105kt
penetração em ar turbulento: 130 a 150kt
tempestades (alturas ideais) - turbulentas:

6000 a 8000ft turbulentas:10000 a 20000ft
Estol: (1500kgf, voo nivelado)
config. lisa: *c/motor: 53kt s/motor: 62kt*
config decolagem: *c/motor: 52kt s/motor: 63kt*
config. Pouso: *c/motor: 49kt s/motor: 66kt*
Decréscimo de vel.: ±1kt/seg.; recuperação (s/motor): c/ 80/90kt – 400ft

Manche atrás: vel. Aumenta 3 a 4kt e novamente estol

Afundamento: ± 1500ft/min.;

Aviso de estol (luz-som): 6 a 11kt acima
Planeio máximo: (config. Lisa): 80kt percorre 1.8nm (2900m)/ 1000pés altura perdida

vel. Indicada:	razão de descida:	razão planeio:
80kt	850ft/min	
9.53:1		
75kt	950ft/min	
8.00:1		
65kt	1000ft/min	
6.58:1		

vel. Máx.: cat. acrob. (1500kgf): 240kt cat.util. (1700kgf):220kt
VNE: não é alcançada com 1500kgf, passo mínimo, motor todo reduzido
Passo do C.G.: 22.8% a 27.8% da corda média aerodinâmica
Parafuso: 500ft/volta; tempo da volta: 2 a 4seg.; se usar aileron ou motor o giro (vel. ang.) aumenta

Mistura: egt – 75% da pot. ou mais: reduzir 100°F na temp. (uma divisão gde.)
Menos de 75% de pot.: reduzir 50°F na temp. (meia divisão gde). Ou operar com EGT no pico.
Fluxômetro (correção): 65Litros/h e temp. cabeça do cil. ±380°F
Tacômetro: sobe até um max. E no início da volta enriquece um pouco
Motor de partida: operação max. cont. – 30s: intervalo entre tentativas: 1min (30s / 1min / 30s/ 30min)
Peso básico (sem comb. e equip.): 1170kgf
Aceleração da gravidade: cat. acrob.: +5g / -3g / +2g (flape) cat. útil.: +4g / -2.2g / +2g (flape)
Tempo de operação faróis de pouso no solo: 10s
Sist. comb.: 2 conj. C/ 3 tanques cada (princ. ,alim. ,aux.); 6 válvulas unidirecionais: **6 filtros** (4 malha grossa, 1 malha fina “copinho” e 1 malha finíssima – servo-injetor) 4 bocais de abastecimento; 4 respiros; 4 suspiros; **7 drenos**

Sist. Hélice: bomba de engrenagens do governador aumenta a pressão do óleo em aproximadamente 4x e envia para o cubo da hélice
Termo-par(egt e cab. do cil.): junção dos 3 escapamentos do lado direito (cil. + quente nº5)

Ajuste altímetro: variação menor que 75ft

Reajuste da compressão: a cada 1000ft, menos 1 pol. Para manter 20 pol.