

UltraCraft

Reynders Erik
St. Quirinusstraat 72
B-3550 Heusden-Zolder
Belgium
011/43 66 78
ereynders@telenet.be
www.ultracraft.be



Information général

Les avions Calypso ont été développés pour être des ULMs pratiques et économiques. Depuis le premier vol du prototype (oct 1994), l'appareil a évolué d'une certaine mesure, mais l'objectif original du projet était toujours en esprit:

L'appareil devrait donner au propriétaire la possibilité de faire des excursions assez longues, complètement indépendant et au prix assez bas.

- L'avion replié est mis dans une remorque pour le transport par une seule personne. La remorque assez simple mais fermée (plans disponible) sert aussi comme hangarisation permanente de l'appareille. Il ne faut donc pas nécessairement une place dans un hangar.
En cas d'un atterrissage dans un champ soit par contrainte soit par précaution, il n'y a pas de graves problèmes logistiques à résoudre. L'avion peut être replié et le plus souvent " l'hangar " transportable peut venir sur place.
L'appareille replié devient très étroit. Toutes les parties de la machine, inclusivement l'empennage, deviennent plus étroites que la base des roues. Alors en excursion, en cas de temps changeant, l'appareille peut être mis temporairement même dans des hangars où il y a très peu de place disponible.
- Selon la motorisation le temps de vol est de 3 à 4 heures à une vitesse moyenne de 100 à 140 km/h. Ceci est normalement assez pour faire des excursions dans les pays européens.
Il y a assez de place à bord pour un bidon à essence vide et un équipement de campement. Et pour ceux qui aiment encore le vieux style de navigation (carte et compas) le vue de 360° est simplement fantastique.
- Des atterrissages courts se font sans problèmes. En cas de panne moteur où d'autres problèmes assez graves, il n'y a pas des procédures compliqués et gaspillants de temps à faire. On n'a pas absolument besoin de flaps pour faire des atterrissages dans un champ assez court et raboteux.

Prix pour Calypso 2a, 2b et 1

Kit nr 0 : 15 250 EUR TVA incl. (12340 EUR TVA incl. Pour 1a et 1b)

Le kit contient tout pour finir l'appareille sauf le moteur, les instruments, l'hélice et la laque. Il y a entre 700 et 1000 h de travaille à faire (dont en principe une partie dans l'usine) et ce type de kit exige une certaine adresse du constructeur.

Le kit est divisé en parties, qui sont payées au moment qu'elles sont livrées:

Ailes sans ailerons	2 x 2460 (1a & 1b : 2 X 2060)	au reçu des pièces
Stabilo	770	au reçu des pièces
Ailerons, elevateur et rudder	1145	au reçu des pièces
Structure de base du fuselage	4385 (1a & 1b : 3740)	2500 en avance, Le reste après les travaux de soudage
Materiaux divers pour finir l'appareille. (train d'atterrissage, carrosserie, entoilage etc.)	4040 (1a & 1b : 2565)	au reçu des pièces

Kit nr 1 (kit standard) : 16 885 EUR incl TVA (13975 EUR TVA incl. Pour 1a et 1b)

Idem comme "kit nr 0" mais le fuselage en acier est totalement prêt et laqué . La plupart des petites pièces en ALU sont finies ou préparées et il y a un gain en travaille de +/- 200 h. Le payement est analogue au kit nr 0

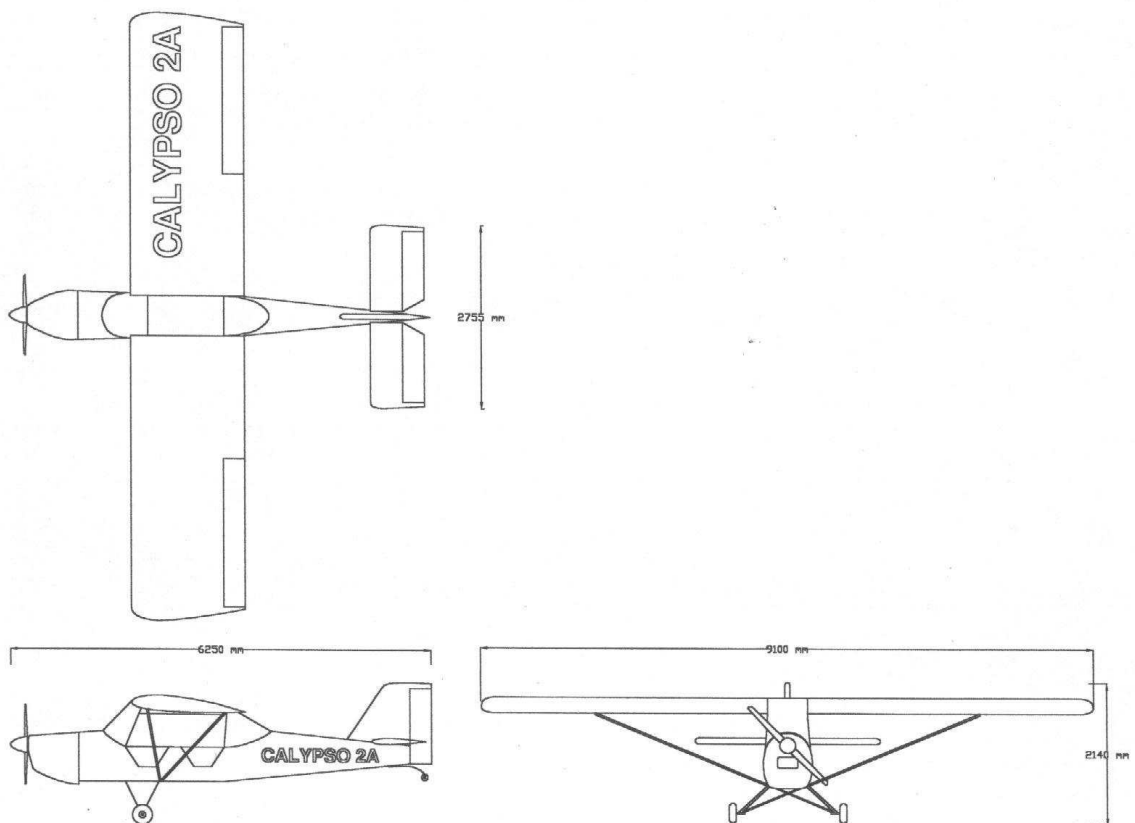
Kit nr 2 : 22 397 EUR incl TVA (150 h)

Toutes les pièces (fuselage, ailes, empennage etc sont finies et laqués en une couleur.)
Reste à faire: construction du cockpit, montage final de l'appareille, installation du moteur et les instruments.

Kit nr3 : 26 516 EUR incl TVA (Prêt à voler sans moteur)

L'appareille est complètement fini et replié.
Reste à faire: installation du moteur et les instruments.

CALYPSO 2A



Calypso 2a & 2b

TECHNICAL DETAILS:

Seats	:	2	Engine	:	50 - 80 HP
Cabin Width	:	0,6 m	Fuel Capacity	:	40 - 65 L
Cabin Height	:	0,99 m	Take-Off	:	75 m
Cabin Length	:	1,95 m	Landing Roll	:	70 m
Length	:	6,3 m	Stall Speed	:	55 km/h
Wingspan	:	9.05 m or 8,05 m	Cruise	:	100 - 150 km/h
Wing area	:	15 m² or 13,5 m²	Rate of Climb	:	2 - 6 m/s
Empty Weight:		220-265 Kg	Glide Ratio	:	1/11
Max Take Off	:	450 Kg			
Limit G	:	+4,-2			
Ultimate G	:	+6,-3			
Wing Loading	:	30 or 34 Kg/m²			



KIT



Optional items:**EUR Taxes incl.**

2-bladed prop adjusted to engine	550
3-bladed prop adjusted to engine	705
spinner	115
streamline coverings for all tubes	225

Engines:

Most commercial engines can be installed.

Second hand revised engine can save a considerable amount of money.

For both single- and double seat a specific customisation of resp. a Citroën VISA and a BMW 1100,1150 is available.

For any specific questions please call or ereynders@telenet.be