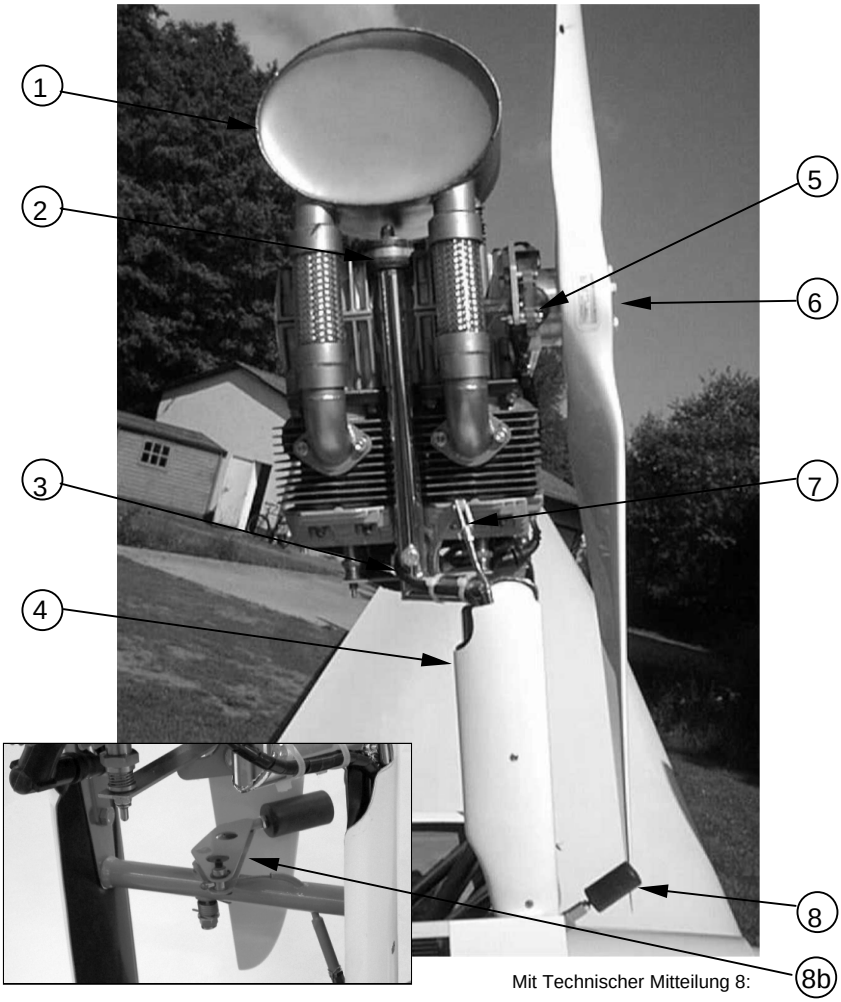
2.13 Triebwerk

2.13.1 Beschreibung der Komponenten

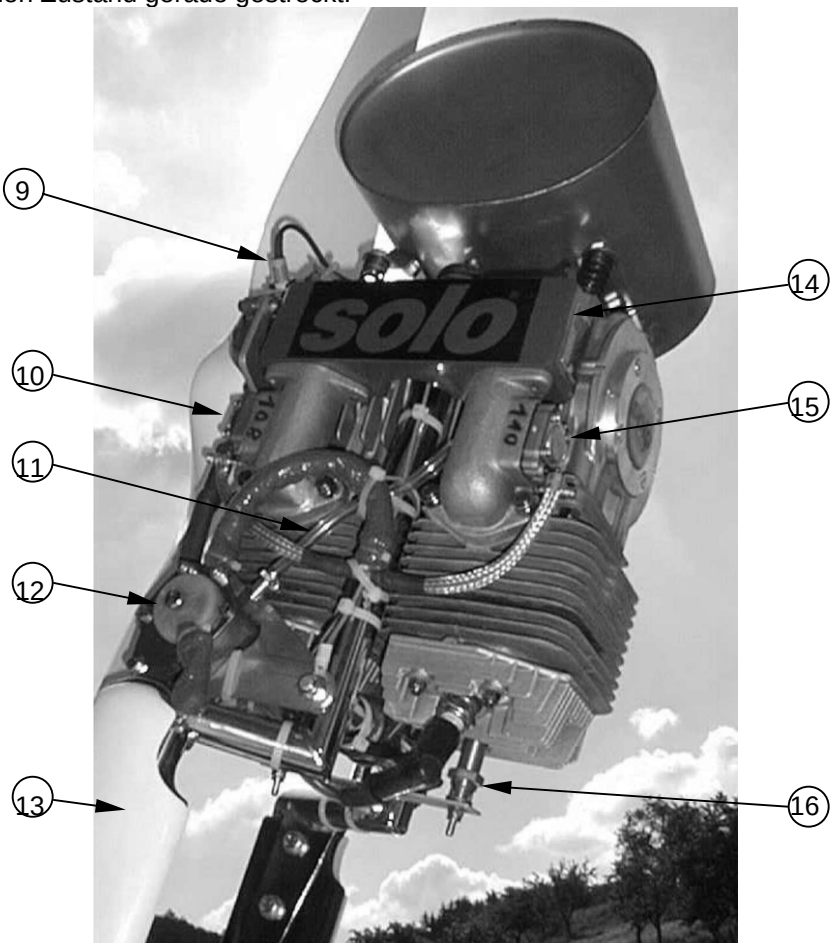
Triebwerksanordnung

Der Propeller ist mit fünf Schrauben M8x1 (6) auf die Kurbellwelle des Motors (Solo 2350) geschraubt und mit Draht gesichert. Der Motor ist an drei Gummilagern (2, 3) am Motorträger aufgehängt. An diesem



Mit Technischer Mitteilung 8:

ist ebenfalls die pneumatische Benzinpumpe (12) und der Hebel (7) zur Betätigung der Dekompressionsventile befestigt. Der Motorträger stützt sich auf zwei CfK-Schwerter. Die ganze Einheit wird von einer elektrischen Spindel (25) aus der Motorwanne bewegt. Eine Gasdruckfeder (27) nimmt dabei ein Großteil des Gewichts auf. Ein Endschalter (26) bestätigt den ausgefahrenen Zustand des Triebwerks. Eine Knickstrebe (30) trägt im ausgefahrenen Zustand die Lasten der Motoraufhängung mit und stützt sich am Querkraftrohr ab. Die Strebe ist im ausgefahrenen Zustand gerade gestreckt.



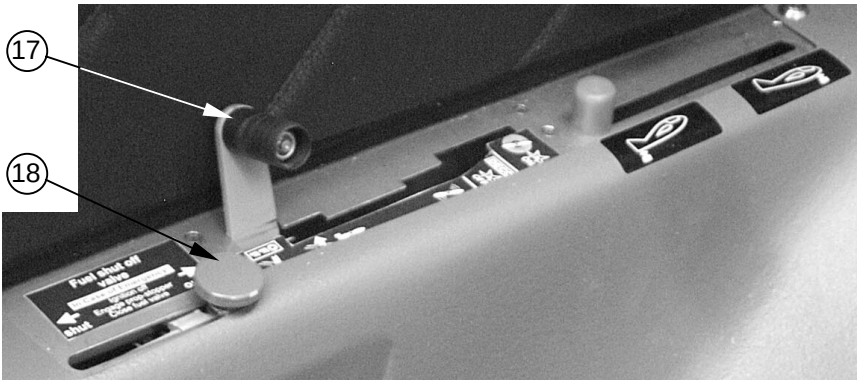
Unter der rechten GfK-Verkleidungen (4) liegen der Bowdenzug für die Dekompressionsventile (16) und die Leitungen für Zündung und Drehzahlmessung. Unter der linken GfK-Verkleidung (13) ist die Benzinleitung geführt. Die GfK-Verkleidungen drücken beim Ausfahren die Motoraumklappen auf, zuerst über die federbelasteten Bügel (31), dann über einen Abstandshalter (28). Gummis ziehen die Klappen wieder zu.

Der Propellerstopper (8) wird auch über einen Bowdenzug betätigt. Es gibt drei Varianten: Zwei Varianten sind am Fuß des rechten Schwertes montiert: Bei einer schwenkt der Gummi seitlich weg, bei der zweiten nach hinten. Im letzteren Fall muß er eine konische Form haben. Die dritte Variante (8b) ist oben zwischen den Schwertern montiert. Für Propeller mit einem Durchmesser kleiner als 1,2m muß Variante (8b) montiert sein.

Im vorderen Teil der Motorraumwanne befindet sich der Endschalter (29) für den eingefahrenen Zustand und der Tankstutzen (24) mit Abdeckung.

Motorbedienelemente im Cockpit

Im Instrumentenbrett befindet sich der Hauptschalter (21) für die Motorelektrik, das Triebwerksinstrument (22) und ein Spiegel (19). Links neben der Sitzwanne befindet sich die Kulisse mit dem Triebwerksbedienhebel (17) und dem Brandhahn (18).

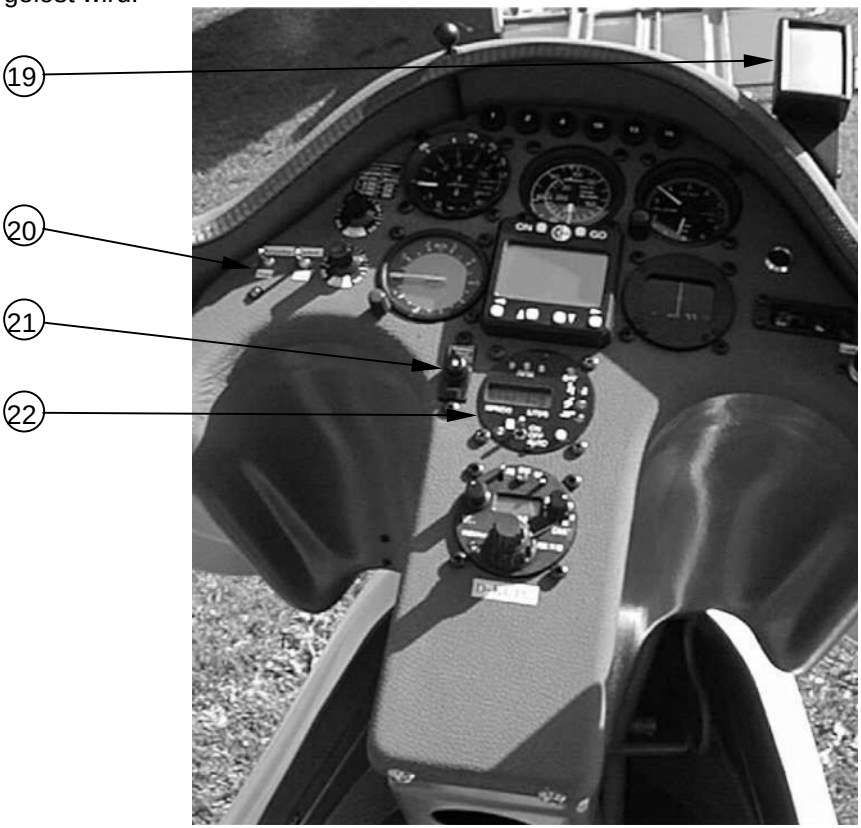


Zum Tanken ist eine Kraftstoffpumpe eingebaut, die über einen Schalter (20) im Instrumentenbrett betätigt werden kann.

Kraftstoffsystem und Tanks

Das Triebwerk wird aus einem Kraftstofftank gespeist, der sich links neben dem Fahrwerkskasten befindet. Wenn die Rückenlehne entfernt wird, kann am Boden durch einen Schlitz in der Verkleidung der Füllstand im Tank kontrolliert werden. Die Verkleidung kann nach der Sitzwanne durch Lösen einiger Schrauben entfernt werden. Dadurch wird der Zugriff auf den Rumpftank, den Kraftstoffilter und die elektrische Primer-Pumpe möglich. Auf dem Rumpftank sitzt der Meßkopf des kapazitiven Tankfühlers. Entlüftung und Drainer befinden sich unter den Fahrwerksklappen links vor dem Hauptrad.

Hinter dem Fahrwerkskasten sitzt die elektrische Tankpumpe. Auf sie hat man Zugriff, wenn im Motorraum die Verkleidung hinter der Spindel gelöst wird.



(26)

(30)

(30) ist auf halben Maßstab verkleinert dargestellt

Dieses Schild wird hinter der Rückenlehne neben den Sichtschlitz zum Rumpftank aufgeklebt. Die Position orientiert sich an den Anrissen auf dem Tank.

Fig. 9.2-2 Tankstutzen

(31)

Straßen-Super oder Avgas 100 LL

Mischungsverhältnis mit Zweitakt-Öl Castrol RS 2T: 1:40
Andere Ölsorten siehe Flughandbuch 2.4

Tankinhalte:

Rumpftank	=	6	Liter
wenn eingebaut:			
Flügeltank links	=		Liter
Flügeltank rechts	=		Liter
nicht ausfliegbar	=	0,3	Liter