



Techn. Mitteilung
 HB-21 TM 035/84

Dat. 01.03.84
 Name

Blatt

Art: Verbesserung

Gegenstand: Treibstoffzusatzpumpe

Betroffen: Alle HB-21/2400 Baumuster bis WkNr. 21029
 Serienmäßig ab 21030

Dringlichkeit: Höchste 100^h Kontrolle

Anlaß: Versorgungsschwierigkeiten des Vergasers mit Benzin bei Ausfall der Kraftstoffpumpe.

Maßnahmen: Der nachträgliche Einbau der Zusatzpumpe erfolgt im Motorraum lt. beiliegender Skizze (Ausschnitt aus Zeichn.Nr. 21.2.21/2,4) mittels Bohrschelle und Benzinpumpenhalterung lt. Zeichn.Nr. 21.H.09/2,4

Im Serienbau erfolgt die Montage ab WkNr. 21030 lt. Zeichn.Nr. 21.2.21/2,4

Der Bedienungswechsel ist im vorderen Instrumentenbrett zu montieren und die Verkabelung lt. WBB Seite 51 durchzuführen. Der Schalter ist mit "Benzinpumpe" zu beschildern.

Material:

- 1 Treibstoffpumpe "M.L." 21/1" der
- 2 Schlauch-T-Stücke
- 1 Firma British Leyland
- 1 Schalter Bosch
- Sicherung 10 A und Sicherungshalter
- 3 lfm Kabel und Kabelklemmen Bosch
- Bohrschellen lt. 21.H.09/2,4
- Schlauch
- Schlauchbohrschellen Ø 10-11
- Benzinpumpenhalterung lt. 21.H.09/2,4

Gewicht und Schwerpunkt: Das Mehrgewicht im Motorraum beträgt 0,8 kg

Schwerpunktfolge: Die Schwerpunktänderung ist vernachlässigbar gering.

Hinweis:

- 1.) Die Seiten 54, 55 und 56 im Wartungshandbuch Ausgabe 24. März 83 sind zu tauschen und im Änderungsstand auf S. 2 einzutragen.
- 2.) Die Seiten 25, 26, 28 u. 31 im Flughandbuch Ausgabe 24. März 83 sind zu tauschen und im Änderungsstand auf Seite 2 einzutragen.
- 3.) Im Trimplan ist die Zuladung zu korrigieren.
- 4.) Die Durchführung dieser SM ist nur durch die Herstellerfirma oder einen anerkannten Luftfahrttechnischen Betrieb zulässig.
- 5.) Original-Materialien und Beratung für die Durchführung dieser SM sind bei der Firma Seditschka erhältlich.

Zeichnung Nr.:

24.11.09/2,4 und 24.2.21/2,4

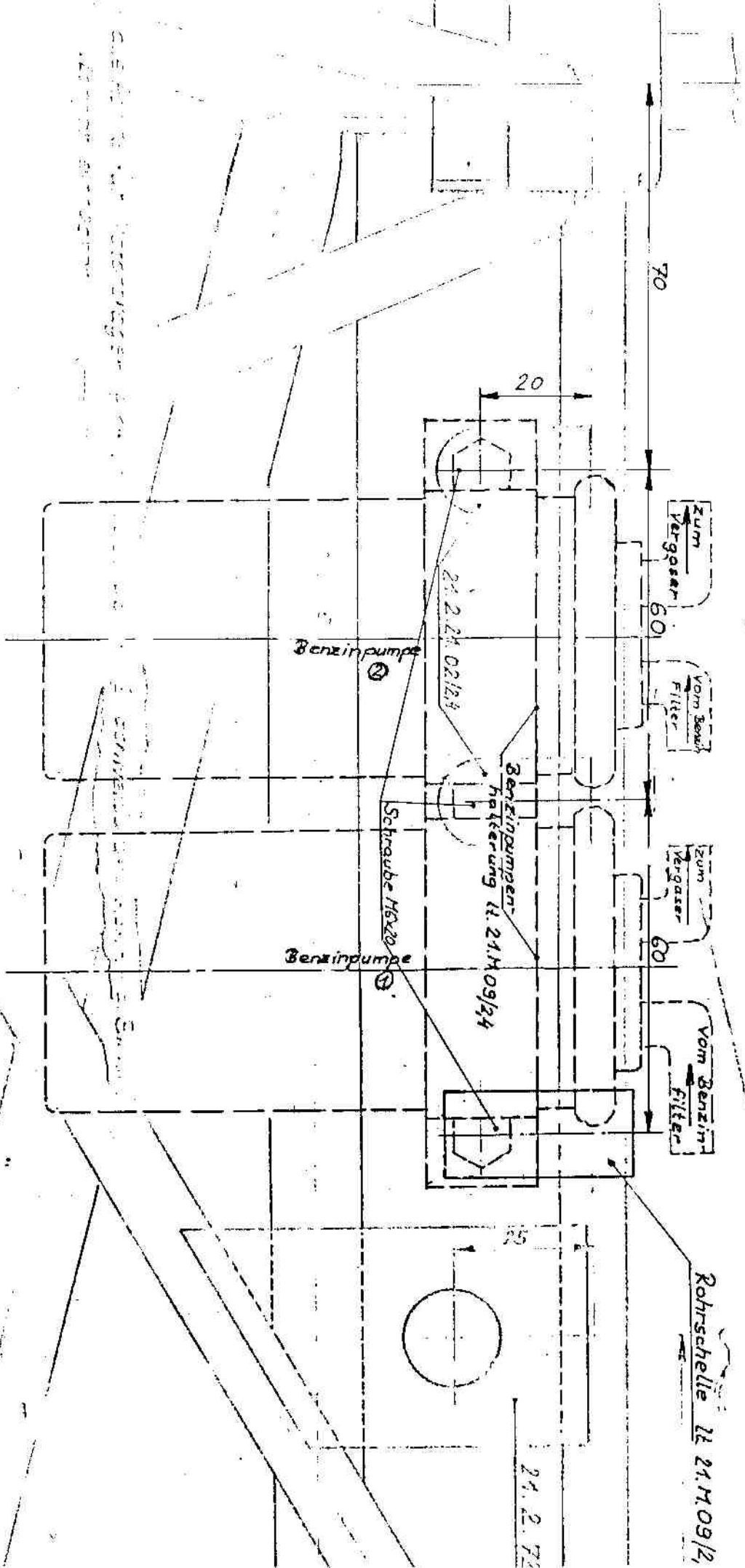
aus, den 1. 11. 84

K. Probst

Müller



Spezialauftrag vom 12.04.1984 BAZ.....



70

20

Zum Vergaser

60

Vom Benz. Filter

Benzinpumpe

21.M.09/24

Benzinpumpen-Verbindung lt. 21.M.09/24

Zum Vergaser

60

Vom Benz. Filter

Benzinpumpe

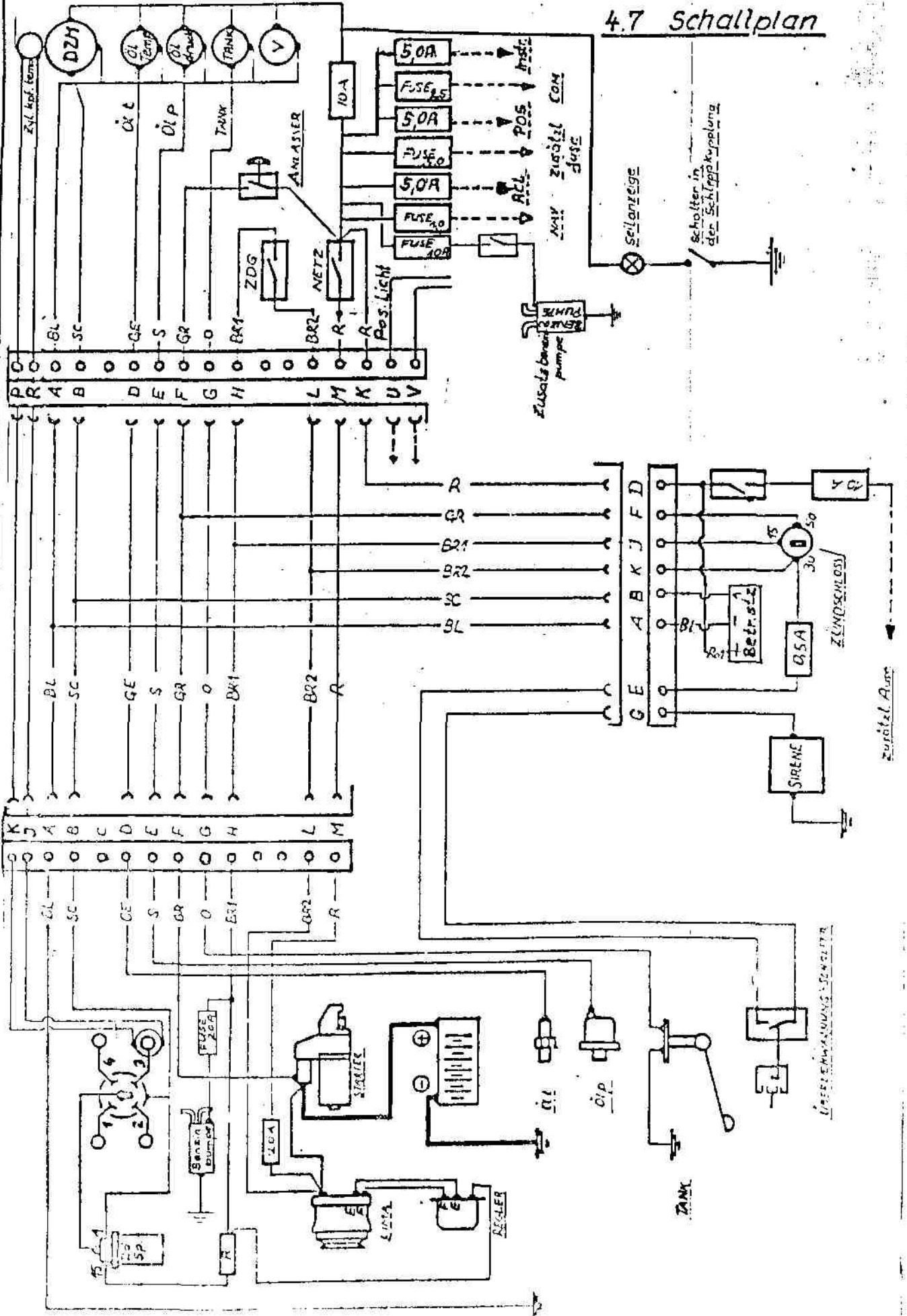
Schraube M6x20

Rohrschelle lt. 21.M.09/2

50

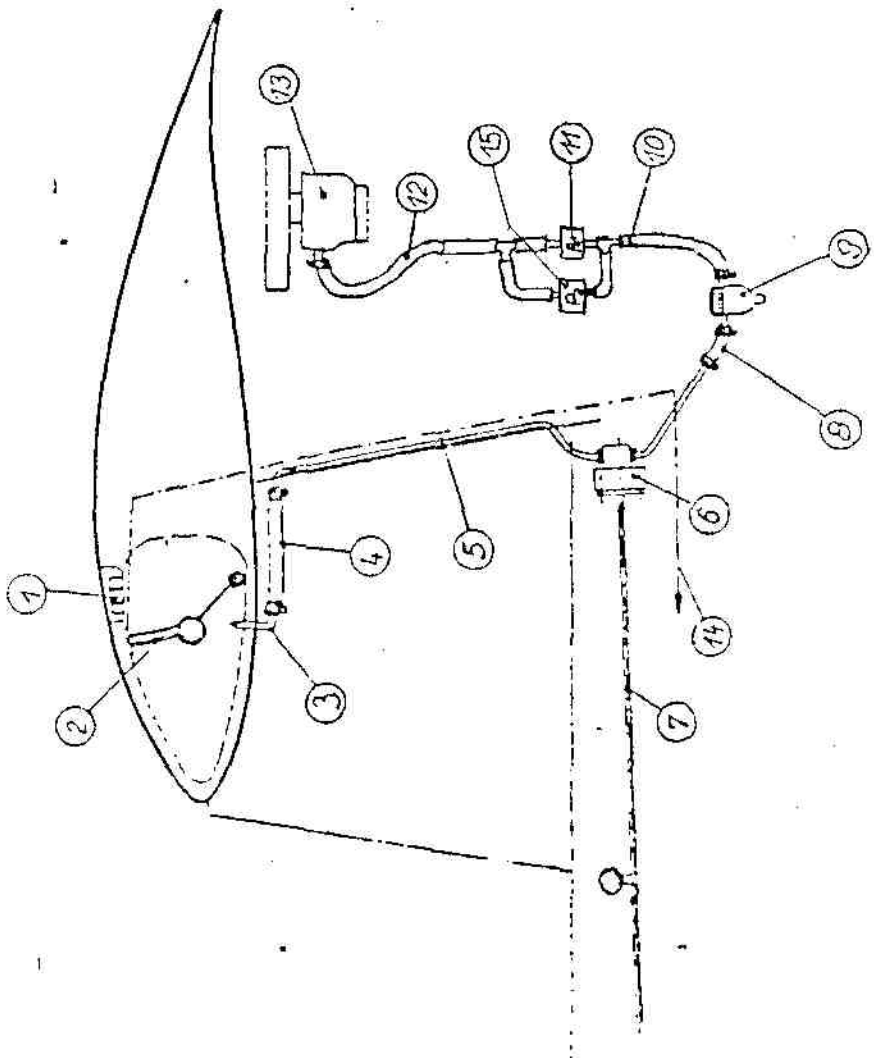
21.M.09/24

4.7 Schaltplan



4.8 Kraftstoffsystem

- 1 Tankeinfüllstutzen
- 2 Tankanzeige
- 3 Anschlußknie mit Fingersieb
- 4 Verbindungsschlauch
- 5 Stahlrohrleitung
- 6 Brandhahn
- 7 Brandhahnbetätigung
- 8 Verbindungsschlauch
- 9 Kraftstofffilter
- 10 Verbindungsschlauch
- 11 Kraftstoffpumpe
- 12 Verbindungsschlauch
- 13 Vergaser
- 14 Elektrische Leitung (Tankanzeige)
- 15 Treibstoffzusatzpumpe





4.11 Beschriftungen

Bordwand innen rechts:

Datenschild

TRIMMUNG

SCHWANZLASTIG

KOPFLASTIG

AUF

TREIBSTOFF

ZU

Bordwand innen links:

BREMSKLAPPE AUS EIN

GAS MAX MIN

AUF ZU

Am Instrumentenbrett

NETZ AUS EIN

ZÜNDUNG AUS EIN

ANLASSER

BENZINPUMPE AUS EIN

SICHERUNGEN

NETZ

NAV

COM

Am Haubenrahmen (innen links)

HAUBENNOTABWURF: HAUBE ÖFFNEN
UND NACH HINTEN WEGSCHIEBEN !

Eigenstartfähiger Motorsegler		OE -
Hersteller: H. W. Brditschka GmbH & Co KG A 4053 Haid		
Type:	Werk Nr:	Baujahr:
Höchstzul. Geschwindigkeit :		
Manövergeschwindigkeit :		
Mindestzuladung (im vorderen Sitz)		kp
(Fehlendes Gewicht ist durch Ballast im Sitz zu ergänzen)		
Höchstzuladung :		kp

CHECK LISTE

1. HAUBE VERRIEGELT
2. ANGESCHNALLT
3. BREMSKLAPPEN EIN
4. RUDERKONTROLLE
5. BENZINHAHN AUF
6. KRAFTSTOFFVORRAT
7. MINDESTDREHZAHN BEIM
ABBREMSEN U/min

KABINEN
HEIZUNG

KABINEN
LÜFTUNG

VERGASER
HEIZUNG

ZIEHEN
- EIN



HB-21/2400
Flughandbuch

Blatt 2

01.03.84

Änderungsstand des Handbuches

Lfd. Nr.	Seite	Bezug	Datum	Unters.
1	25, 26, 28 , 31	Treibstoffzusatz- pumpe TM 035/84	01.03.84	



3.7. Reiseflug

Der Reiseflug kann je nach Bedarf von 90 km/h - 165 km/h gewählt werden. Die Maschine läßt sich bei jedem Beladezustand auf die gewünschte Reisegeschwindigkeit eintrimmen. Die Triebwerkszusatzpumpe ausschalten.

Verbrauch und Drehzahlen für VW-H8-2400 G

Geschwindigkeit km/h	Drehzahl U/min	Verbrauch pro Stunde
100	2800	11,1
120	3000	13,6
140	3200	14,7
155	3400	17,5
165	3600	19,5

Diese Werte sind Durchschnittswerte bei Normalatmosphäre.

Die empfohlene max. Reisedauerdrehzahl beträgt 3600 U/min.

3.8 Abstellen des Triebwerkes im Fluge

Motor ca. 1 Minute auf Leerlauf laufen lassen.

Fluggeschwindigkeit auf ca 80 km/h reduzieren. (Eintreten der Stel - Warnung)



3.10 Anlassen des Triebwerkes in der Luft

Erfolgt analog dem Anlassen des Motors am Boden - ACHTUNG Kraftstoffhahn "AUF"

3.11 Abstieg

Steiler Abstieg: Motor abstellen, Bremsklappen ausfahren, Seitgleitflug.

Normaler Abstieg: Motor völlig drosseln und Vergaservorwärmung auf "EIN", Trimmen auf 120 km/h bis 130 km/h. Bei sehr langem Abstieg zur Warmhaltung des Motors zeitweise Gas geben (Ültemperatur beachten !)

3.12 Anflug und Landung

Landeanflug

Mit ca 100 km/h anschweben Bremsklappen nach Bedarf ausfahren, gegebenenfalls Seitengleitflug.

Der Landeanflug kann sowohl mit stillgesetztem, als auch mit leerlaufendem Motor durchgeführt werden. Bei Anflug im Motorflug Zusatztreibstoffpumpe einschalten.

Landung

Landung bzw. Abfangen in üblicher Form. Das Aufsetzen soll auf dem Hauptfahrwerk erfolgen und der Knüppel gezogen gehalten werden, um das Bugrad möglichst lange zu entlasten.



4. Notverfahren

4.1 Beendigung des Trudelflugs

- 1.) Seitenruder entgegen der Drehrichtung
- 2.) Knüppel nachlassen bis die Drehbewegung aufhört und die Strömung wieder anliegt.
- 3.) Normalstellen des Seitenruders und weich abfangen.

4.2 Notausstieg

Falls ein Notausstieg notwendig wird, ist zuerst die Haube zu öffnen und nach hinten aus den Scharnieren zu schieben - dann Anechtnallgurte lösen - Flugzeug verlassen, für die H8-21 dürfen nur manuelle Fallschirme verwendet werden!

4.3 Leistungsabfall im Start

Bei Bemerken des Leistungsabfalles beim Rollen rechtzeitig Start abbrechen, - Bremsklappen ausfahren, Fahrwerksbremsen voll betätigen (Leerlauf).
Bei Bemerken des Leistungsabfalles nach dem Abheben, sofort Stellung des Benzin- hahnes auf "AUF" versetzen und "Leistungsabfall" Geshebel auf "MAX" überprüfen. Falls diese korrekt sind und der Leistungsabfall trotzdem vorhanden ist, keine Kurven in Bodennähe fliegen - lieber Geradeauslandung in einem Feld ausführen. Auf Mindestfahrt achten! Falls die Maschine noch etwas steigt in Sicherheits- höhe und verkürzter Platzrunde mit Kurven geringer Schräglage zur Piste zurückfliegen.



3.5 Rollen

Motor auf Leerlauf stellen und Radbremse loslassen.
Rollgeschwindigkeit soll hauptsächlich über die Motordrehzahl geregelt werden, um Übermäßige Beanspruchung der Bremsen zu vermeiden.
Die Richtungssteuerung erfolgt über die Seitenruderpedale mit dem Bugrad und den Bremsen.

3.6 Start und Steigflug

Leistungsabfall vermeiden

- Vollgas geben
- Bremsen freigeben
- auf 75 km/h bis 80 km/h beschleunigen - abheben.
- Steigflug mit Geschwindigkeit zwischen 90 km/h und 110 km/h durchführen (Geschw. des besten Steigens = 109 km/h).
- Bei langen Steigflügen ist die Öltemper. zu beachten. Sollte infolge extremer Außentemperaturen, die Öltemperatur stark ansteigen, legt man zweckmäßigerweise vor Erreichen der höchstzulässigen Öltemperatur einen kurzen Horizontalflug mit reduzierter Leistung ein, damit die Öltemperatur nicht über 130° C ansteigt.