



HIRTH

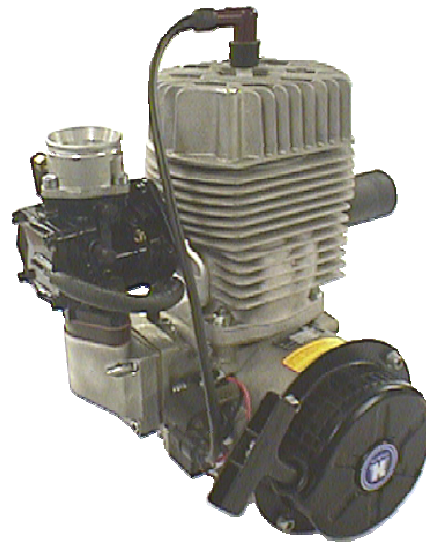
F 33 B/BS

Optionen

- Doppelzündung
- 50 W Generatorleistung
- Riemengetriebe G33 (1:1,8/1:2,2/1:2,5)
- Elektrostarter (nur in Verbindung mit G33)
- Zylinderkopf Maximo

Options

- Dual ignition
- 50 W generator power
- Belt reduction G33 (1:1,8/1:2,2/1:2,5)
- Electric starter (only in combination with G33)
- Cylinderhead Maximo



Der F33 B/BS ist ein luftgekühlter, membrangesteuerter 1-Zylinder-2-Taktmotor mit einem Membranvergaser und Nikasil beschichtetem Zylinder. Er hat eines der niedrigsten Leistungsgewichte der auf dem 30 PS-Markt erhältlichen Motoren.

Maßgeschneidert für den Antrieb von motorisierten Gleitschirmen, sehr leichten Experimentalflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen und jeglicher Anwendung, bei der Gewicht eine maßgebliche Rolle spielt.

Der F33 ist in einer Vielzahl von verschiedenen Varianten erhältlich, eine Übersicht darüber liefert die Hirth-Information 0069.

Die TBO des Motors liegt bei 1000 Stunden bei 75% Leistungsabgabe. Die Garantie auf die Kurbelwelle beträgt 3 Jahre.

The F33 B/BS is an air cooled, reed valve controlled 1-cylinder-2-stroke engine with diaphragm carburetor and Nikasil coated cylinder. It has one of the highest power to weight ratio available on the 30 HP engine market.

Ideally suited for powered parachutes, light experimental aircrafts and ultralights and all applications where weight is an issue.

This engine is available in several versions. an overview is given in the Hirth-information 0069.

Factory recommended TBO is rated at 1000 hours at 75 % power. The warranty of the crank shaft is 3 years.

Technische Daten

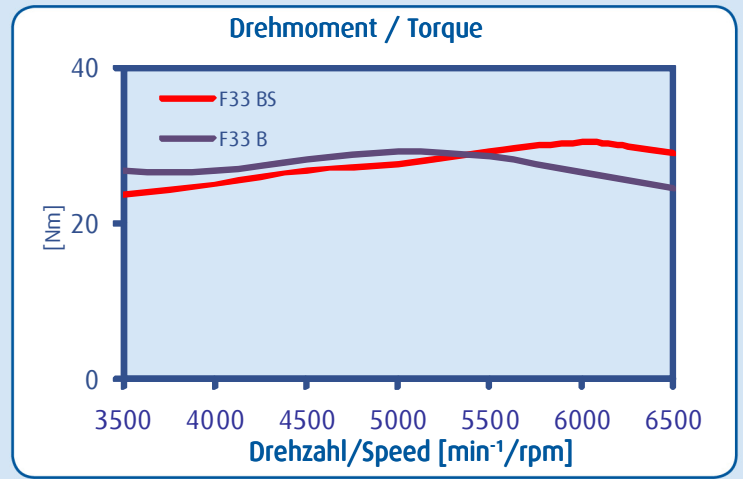
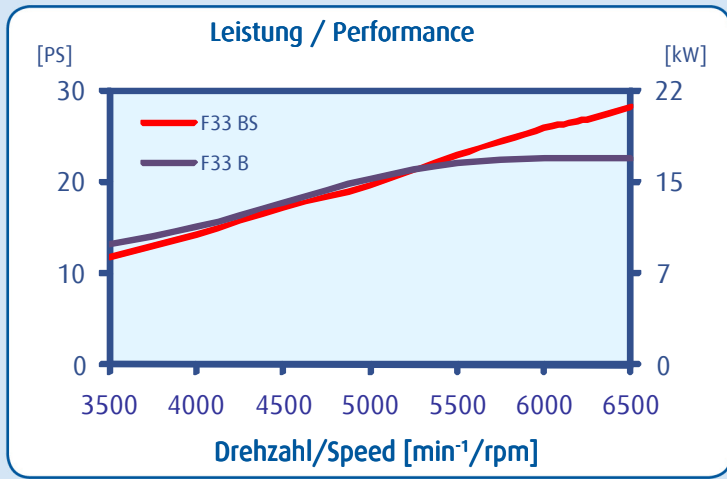
(Technische Änderungen vorbehalten)

| | |
|----------------------------|---|
| Bauart: | Einzyylinder-Zweitakt |
| Hubvolumen: | 312 cm ³ |
| Hub: | 69 mm |
| Bohrung: | 76 mm |
| Max. Leistung: | 18,1 kW (24,6 PS) bei 6200 1/min (B) |
| Nach DIN 70020 | 20,6 kW (28 PS) bei 6500 1/min (BS) |
| Max. Drehmoment: | 29,3 Nm bei 5000 1/min (B) |
| | 32,3 Nm bei 5800 1/min (BS) |
| Gemischbildung: | Membranvergaser |
| Zündanlage: | CDI |
| Kühlung: | Propeller / Fahrtwind |
| Masse: | 12,7 kg |
| Starteinrichtung: | Seilzughandstarter |
| Drehrichtung: | Gegenuhrzeigersinn, Blick auf Abtrieb |
| Kraftstoffmischung: | Mischung 1:50, 2-T-Öl, Benzin mind. 95 Oktan (ROZ) Mischung 1:80-100 mit BLUEMAX 2-T-Öl, Benzin mind. 95 Oktan |

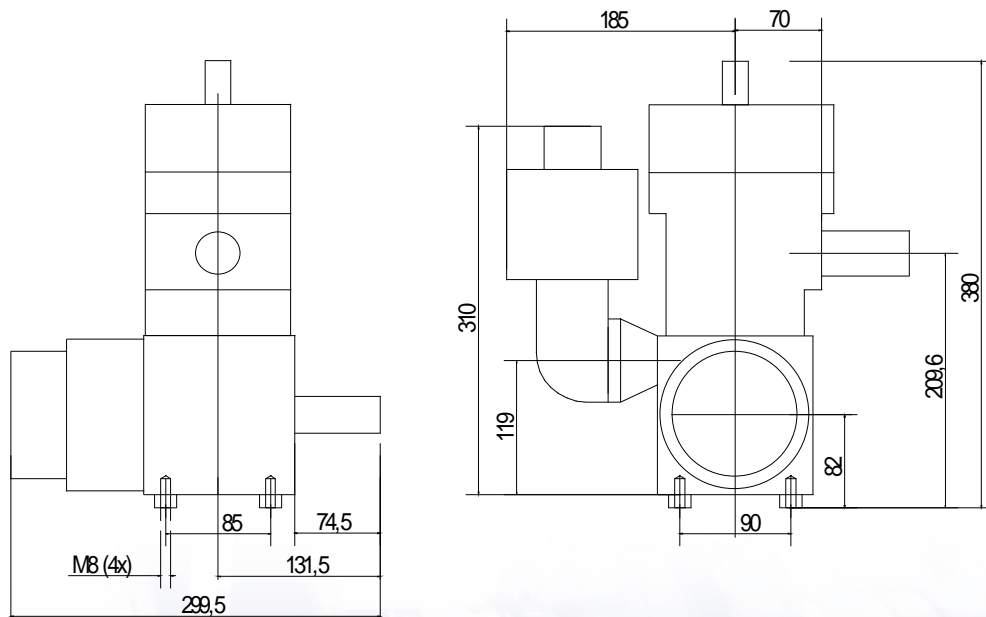
Technical data

(Subject to technical changes)

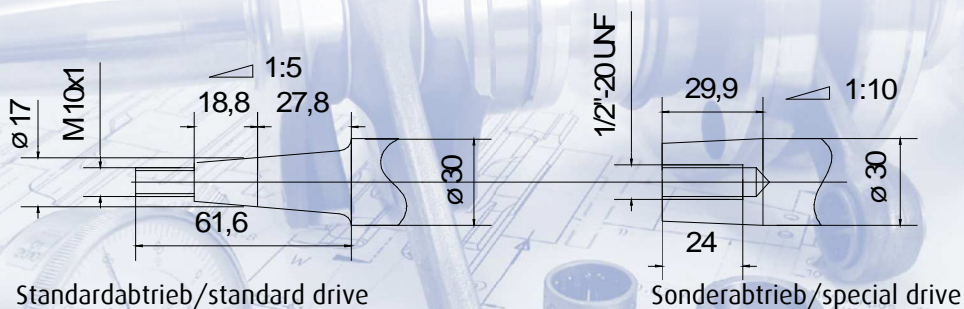
| | |
|---------------------------|--|
| Type: | Single cylinder two stroke |
| Displacement: | 312 cm ³ (19,1 cu in) |
| Stroke: | 69 mm (2,72 in) |
| Bore: | 76 mm (2,99 in) |
| Max. performance: | 18,1 kW (24,6 HP) at 6200 rpm (B) |
| According to DIN 70020 | 20,6 kW (28 HP) at 6500 rpm (BS) |
| Max. torque: | 29,3 Nm (21,6 ft.lb) at 5000 rpm (B) |
| | 32,3 Nm (23,8 ft.lb) at 5800 rpm (BS) |
| Carburation: | diaphragm carburetor |
| Ignition System: | CDI |
| Cooling: | Propeller / air stream |
| Weight: | 12,7 kg (28 lb) |
| Starting device: | Recoil starter |
| Running direction: | Counter-clockwise, view to output shaft |
| Fuel mixture : | Mixture 1:50, 2-stroke-oil, fuel min. 95 octane (RON) Mixture 1:80-100 with BLUEMAX 2-stroke-oil, fuel min. 95 octane |



Einbauzeichnung / Installation drawing



Abtriebswellenkontur / PTO shape



Achtung!

Dies ist kein anerkannter Flugmotor! Er wurde nicht den für Flugzeuge vorgeschriebenen Sicherheits- und Dauertests unterzogen. Er ist nur bestimmt für den Einsatz in Fluggeräten der Experimental-Klasse oder in Flugzeugen, bei denen ein Motorausfall zu keiner Gefährdung der Sicherheit führt. Fliegen Sie mit einem mit diesem Motor ausgerüsteten Fluggerät niemals unter Bedingungen oder in Bereichen, bei Wetterlagen oder in Höhen, wo bei einem plötzlichen Motorausfall eine sichere Landung nicht mehr möglich ist. Der Benutzer übernimmt alle Risiken, die mit dem Einsatz dieses Motors verbunden sind und weiß, daß es zu unvorhergesehenen Funktionsstörungen kommen kann.

Warning!

This is not a certificated aircraft engine ! It has not received the safety and durability testings specified by aircraft standards. It is only for use in uncertificated experimental aircraft or vehicles when there is no risk for the safety due to an engine failure. Never fly the aircraft equipped with this engine in circumstances or in areas, in wheater-conditions or in altitudes where you have no chance for successful landing after an engine failure. The user is taking all risk resulting from the use of this engine and he is aware of the possibility of sudden functional disturbances.

