

Ein ernstes Wort an alle Dimona-Piloten der SG Bern

Vor kurzem haben wir der Dimona für viel schönes Geld einen fabrikneuen Motor verpasst. Im Rahmen der normalen Instandhaltung haben wir am 08. Mai die erste 25h-Kontrolle angefangen.

Dabei war unter anderem eine Beanstandung zu bearbeiten, es wurde via Internet vermerkt, dass die gelbe Lampe „Kühlflüssigkeitsstand“ defekt sei und dauernd brenne. Übrigens findet sich dazu im Flugreisebuch keinerlei Eintragung, seitenweise steht „NIL“.

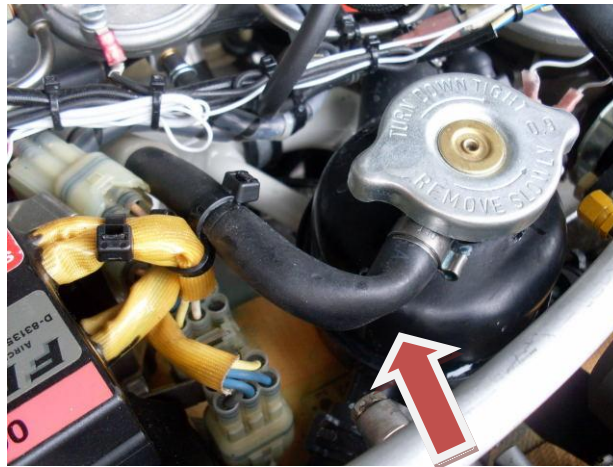
Was haben wir festgestellt???

Diese Lampe hat ganz einfach genau das gemacht, wofür sie vorgesehen ist, sie hat nämlich nichts anderes angezeigt als dass Kühlmittel fehlte!!!!

Soweit wir die Sache prüfen konnten ist vermutlich folgendes passiert:

Der Verbindungsschlauch zwischen Motor und Expansionsgefäß war unmittelbar am Anschluss derart unglücklich montiert dass er praktisch vollständig abgeknickt vorgefunden wurde.

http://www.youtube.com/watch?v=4_06qrFvnmw



Offensichtlich hat sich dadurch das Expansionsgefäß immer mehr gefüllt, jedoch gab es keinen Rückfluss mehr zum Motor. Stattdessen hat vermutlich das Kühlmittel gekocht und ist via Kühlmitteldruckel ausgetreten. Der ganze Motor, der Bugraddämpfer (Gummipuffer) und die Rumpfunterseite hinter der Kühlklappe waren mit blauen Kühlmittelrückständen verspritzt.

Wir haben nun den Schlauch besser verlegt und dürften die Sache damit technisch im Griff haben.

Es fehlte nicht nur „ein wenig“ Kühlflüssigkeit, wir mussten nämlich rund einen Liter nachfüllen um die Lampe zum Erlöschen zu bringen.

Lehren daraus:

- Eine korrekte Vorflugkontrolle des Kühlmittelstands gemäss Flughandbuch hätte die Warn-
glocken läuten lassen! Dort steht nämlich, dass der Flüssigkeitsstand zwischen 1/3 und 2/3
sein soll.
Weniger, aber auch mehr Flüssigkeit im Ausgleichsgefäss deutet auf ein Problem hin.
- Eine Warnlampe hat immer den Zweck, vor etwas zu warnen!
Ihr geht ja bei eurem Auto auch nicht davon aus, dass beim Aufleuchten der Öldrucklampe
sicher nur ein Anzeigefehler vorliegt und man unbesorgt bis zum Ersatz der Lampe weiterfah-
ren kann.
- Eine Warnlampe bedeutet, dass der Sache vom Instandhaltungspersonal gemäss Wartungs-
handbuch nachgegangen werden **MUSS** und man nicht einfach weiterfliegen darf!!!
- Wenn ihr lange am neuen Motor Freude haben wollt versucht bitte, alle Systeme der Flug-
zeuge zu verstehen, welche ihr fliegt.

Für die Kasse der SG bleibt die Hoffnung, dass der Motor bei dieser Übung keinen Schaden genom-
men hat.

Alex

Certifying Staff SG Bern
EASA Part 66 Aircraft Maintenance Licence, Cat. A1/A2/B1.1/B1.2/C
National Ratings Cn/M