

Dimona HK 36 TTC

Ölkontrolle

Ursache, Quellen, Dokumente

- Betriebserfahrung (Schäden, Kosten)
 - Ölverschmutzung am Flugzeug
 - Ölverbrauch

- Betriebserfahrung (Handhabung)
 - Unkenntnis von WARUM und WIE
 - uneinheitliche Handhabung
 - Ignoranz

Ursache, Quellen, Dokumente

- ROTAX Wartungshandbuch
- Unterhaltsbetriebe

Quellen, Ursache, Dokumente

- Merkblatt Dimona Flugbetrieb
2010_02_01
- Präsentation
„ROTAX 914, SS, 2012.ppt“

Ölsorte

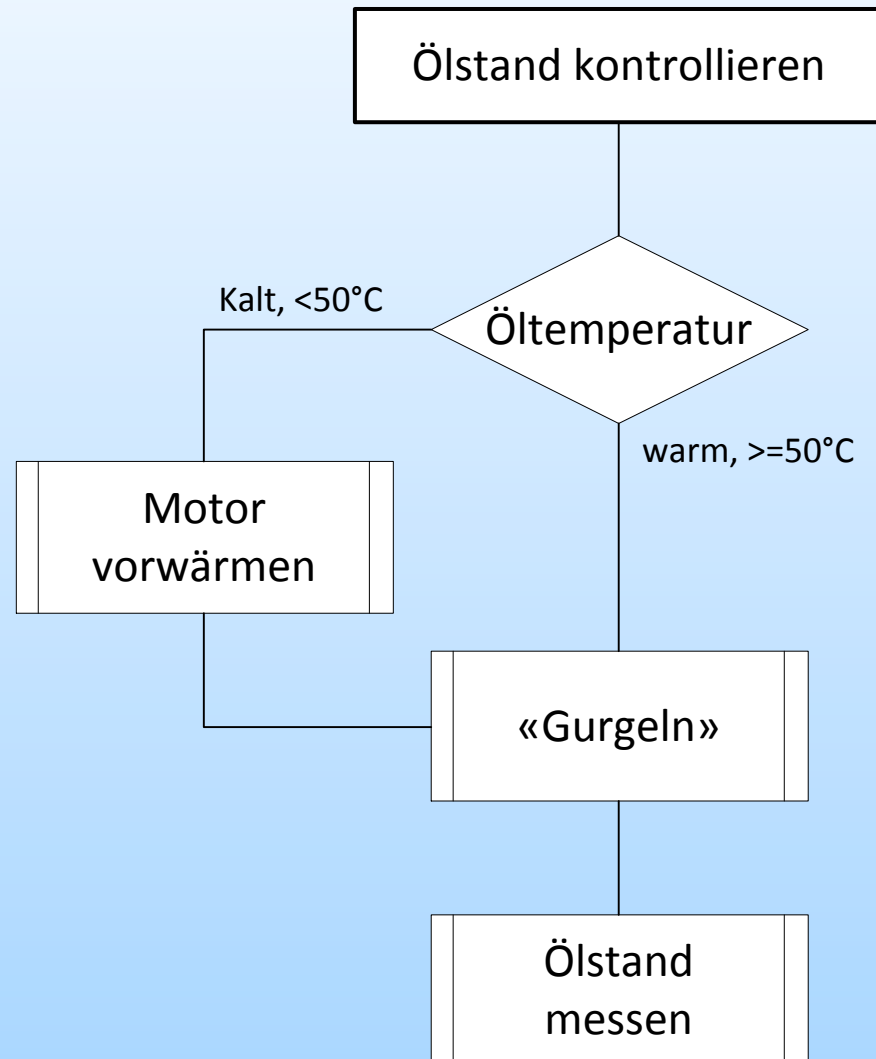


**Ausschliesslich
dieses Öl
verwenden**

**Leere Flaschen
nicht wegwerfen:
sie werden wieder
aufgefüllt**



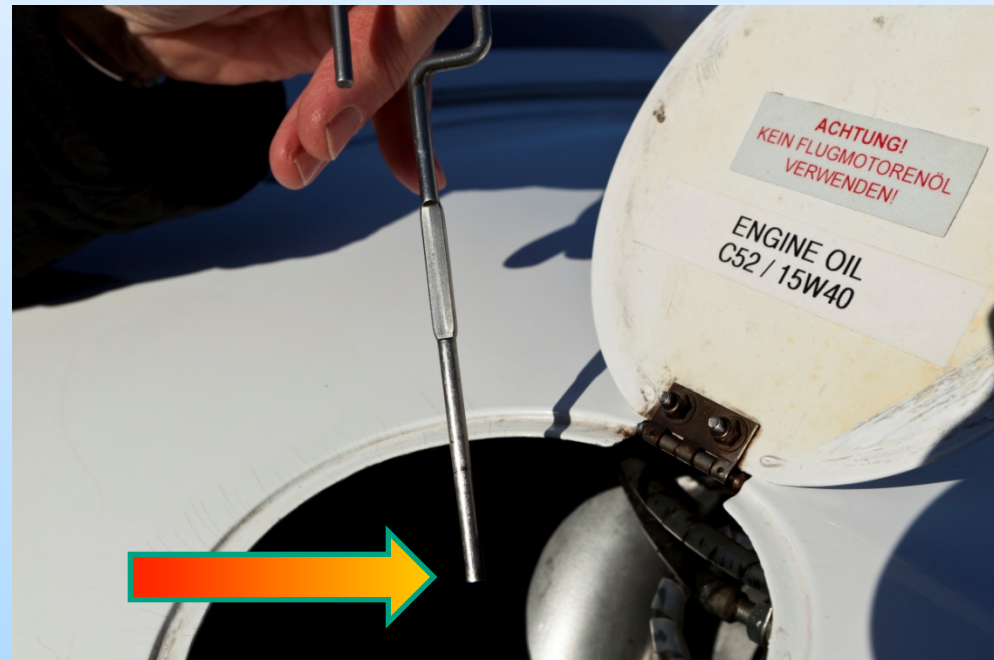
Ablauf der Messung



Motor kalt



Ölstand messen:
-Messstab trocknen
-messen



Motor kalt



Wenn Stab trocken bleibt (kein Tropfen am Messstab):

1 dl Öl nachfüllen

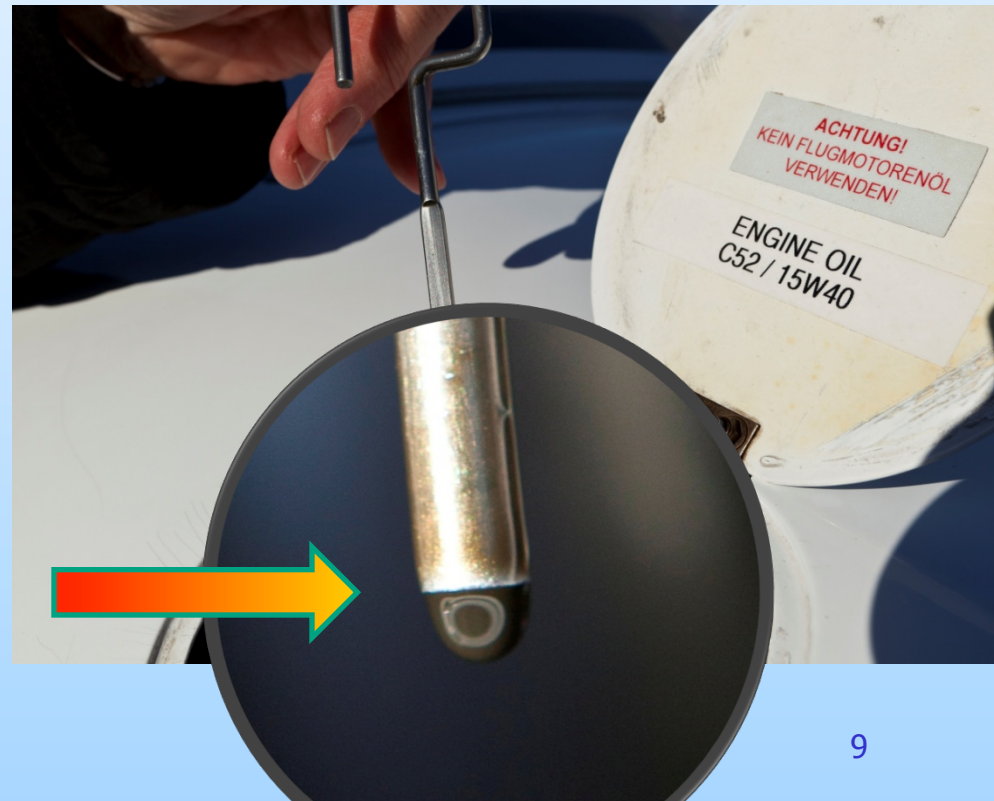
ggf. wiederholen



Motor kalt



Wenn Stab feucht
(min. ein Tropfen am
Stabende):
Motor warmlaufen lassen

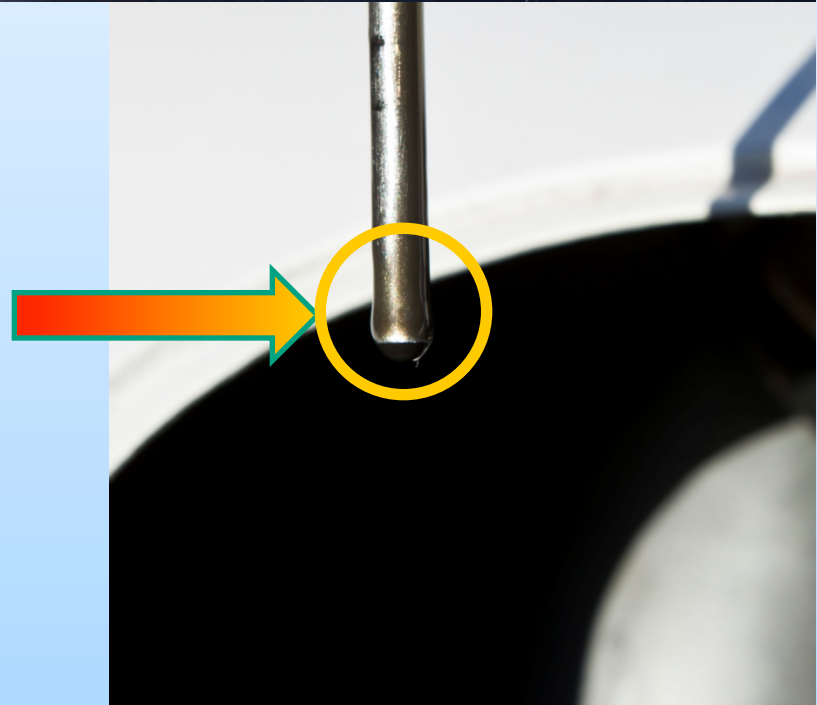


Motor kalt

Betriebstemperatur
Unter 50°C:



Motor warmlaufen lassen
-Betriebstemp. ca. 50°C
-max. Drehzahl
1150 - 1200RPM
-bis Betriebstemperatur
ca. 50°C



Motor kalt / warm



Übernahme des warmen Flugzeugs:

Betriebstemp. ca. 50°C
oder höher

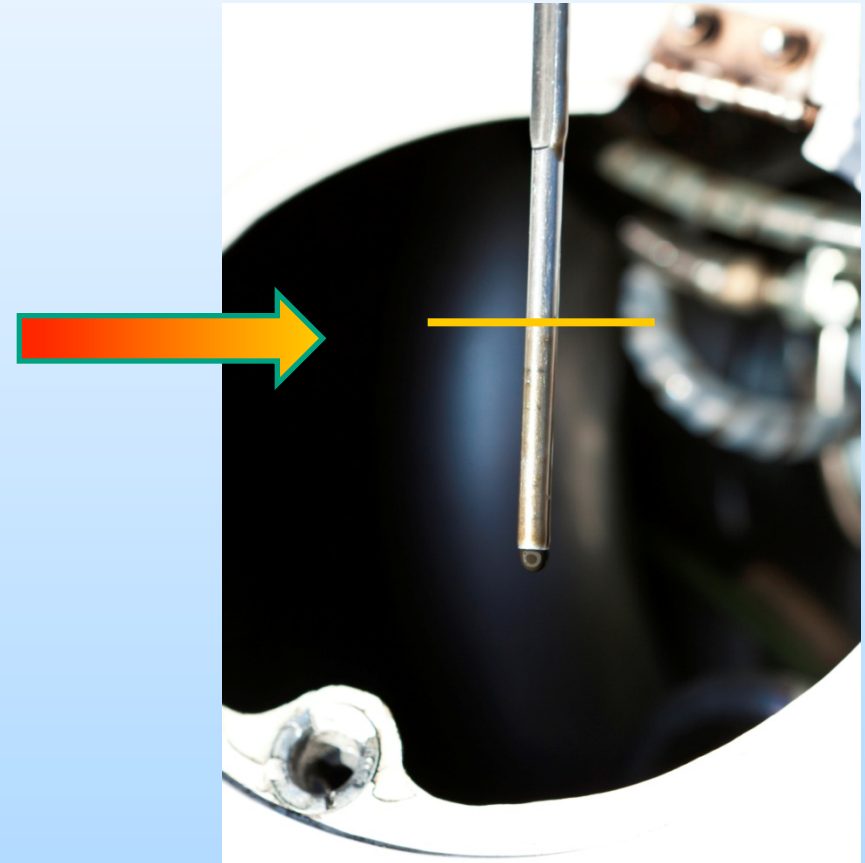
Kein Warmlaufen nötig



Motor warm

nach dem Warmlaufenlassen oder
bereits warm ($\geq 50^{\circ}\text{C}$)

- Ölstand messen
(ist unter der Markierung)
- Messstab putzen, ins
Gefäß stecken
- Deckel offen lassen



Motor warm



«Gurgeln»:
Propeller **langsam**
durchdrehen

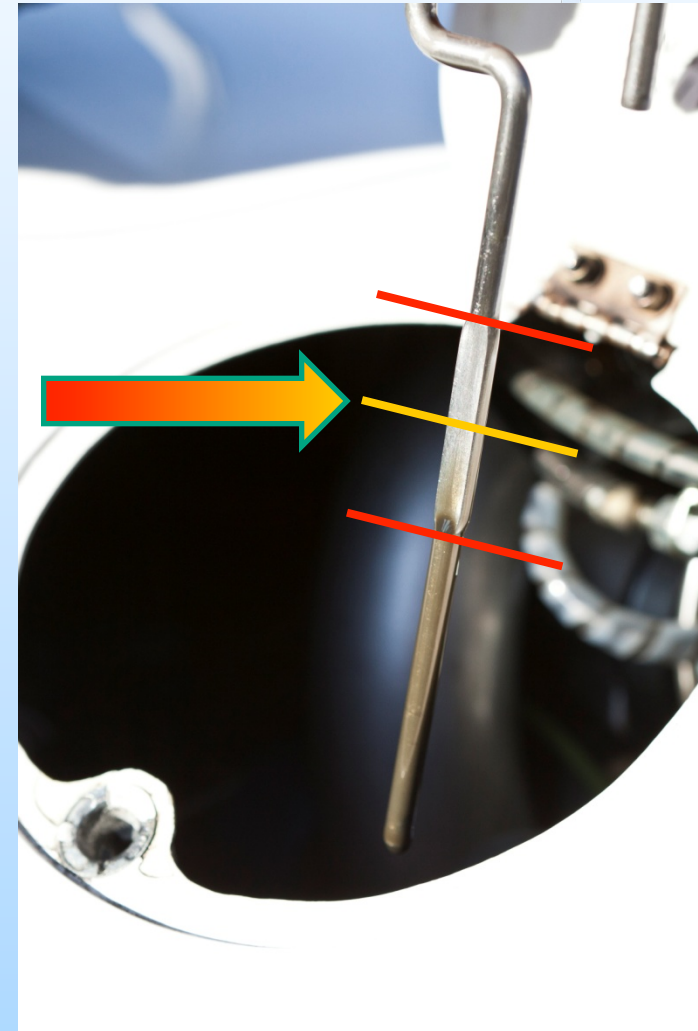
bis Gurgelgeräusch
hörbar ist



gurgel gurgel gurgel

Motor warm

- Ölstand messen:
Muss zwischen den Markierungen liegen
 - Deckel schliessen
- Vorgang abgeschlossen!



Ölkontrolle



Siehe Merkblatt 1.1.2007

Und nicht anders ...!!!

Vor dem Anlassen



Durchdrehen des
Propellers:

➤ **AUSSCHLIESSLICH**
in Vorwärtsrichtung



