



Dringende Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2017-0101-E

Ausgabe: 09. Juni 2017

Bemerkung: Diese dringende Lufttüchtigkeitsanweisung ist von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 herausgegeben, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, seiner Mitgliedstaaten und der Drittstaaten, die an den Aktivitäten der EASA unter Artikel 66 dieser Verordnung teilhaben.

Hinweis: Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.



Diese LTA wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301 muss die fortlaufende Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch die Durchführung aller anwendbaren LTAs sichergestellt werden. Konsequenterweise darf niemand ein Luftfahrzeug in Betrieb nehmen, auf welches eine LTA zutrifft, es sei denn in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser LTA oder anderweitig durch die Agentur festgelegt [VO (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].

Halter der Musterzulassung

BRP-Rotax GmbH & Co. KG

Muster/Baureihe(n)

Rotax 912 Motoren

Wirksamkeitsdatum: 13. Juni 2017
Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.E.121
Ausländische AD: Nicht zutreffend
ersetzt: keine

ATA 74 – Zündung – Zündgehäuse-Dichtstopfen – Kontrolle

Hersteller:

BRP-Rotax GmbH & Co. KG (vormals BRP-Powertrain GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax-GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax GmbH)

Betroffen:

Rotax 912 iSc2 Sport und Rotax 912 iSc3 Sport Motoren, alle Seriennummern

Diese Motoren sind bekanntermaßen installiert in Aero-East-Europa Sila 450C, Diamond Aircraft Industries DV-20 E, Pipistrel Virus SW 121, Flight Design CTLS-ELA, Diamond Aircraft Industries DA 20 und Aero AT SP z.o.o. AT-3 R100 Flugzeugen sowie Grob G109 Motorseglern, sind aber nicht auf diese beschränkt.

Die Installation dieser Motoren wurde entweder vom jeweiligen Luftfahrzeughersteller oder mit einer Änderung des Luftfahrzeugs durch ein STC durchgeführt.

Grund:

Nicht richtig angebrachte Dichtstopfen des Zündgehäuses wurden festgestellt. BRP-Rotax hat die Anzahl der Statorgehäuse und Zündgehäuse, die davon betroffen sein könnten, identifiziert.

Dieser Zustand könnte, wenn er nicht behoben wird, zu einer Ölleckage mit möglichem Verlust der Schmierung, Ausfall des Motors und Außenlandung führen mit möglichen Beschädigungen des Luftfahrzeugs und Verletzung der Besatzung.

Als Reaktion auf diesen möglicherweise unsicheren Zustand hat BRP-Rotax das Alert Service Bulletin (ASB) ASB-912 i-007 herausgegeben, welches Anweisungen zur Kontrolle enthält.

Aus den oben genannten Gründen fordert diese AD eine einmalige Kontrolle und, abhängig vom Ergebnis, ein Nachsetzen des Dichtstopfens. Diese AD fordert auch jedes Mal eine Kontrolle, wenn ein betroffener Stator oder ein Zündgehäuse an einem Motor installiert wird.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:

Bemerkung 1: Der Dichtstopfen des Zündgehäuses wird nachfolgend in dieser AD als „Dichtstopfen“ bezeichnet.

Bemerkung 2: BRP-Rotax ASB-912 i-007 wird nachfolgend in dieser AD als „das ASB“ bezeichnet.

Bemerkung 3: Für den Zweck dieser AD werden zusammengefasst als „betroffene Teile“ bezeichnet: Statorgehäuse der Teile-Nrn. (P/N) 685062 mit den Seriennummern (S/N) 16.0540 bis 16.0543, 16.0548, 16.0549 und 16.0552 bis 16.0555 inklusive und Zündgehäuse der Teile-Nrn. (P/N) 611594 (alle S/N), wenn diese vor dem 01 Juni 2016 erstmals installiert wurden.

Bemerkung 4: Für die Zwecke dieser AD ist ein betroffener Motor ein Motor mit der Serien-Nr. 4 417 413 bis 4 417 424 inklusive oder ein Motor mit irgendeiner S/N, der zum Zeitpunkt dieser AD mit einem betroffenen Teil (siehe Bemerkung 3 dieser AD) ausgerüstet ist.

- (1) Bei betroffenen Motoren (siehe Bemerkung 4 dieser AD): Innerhalb von 10 Flugstunden oder 2 Monaten, je nachdem was nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD zuerst eintritt, kontrollieren Sie den Dichtstopfen in Übereinstimmung mit den Anweisungen des ASB.
- (2) Nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD ist es erlaubt, ein betroffenes Bauteil an einem Motor unter der Bedingung zu installieren, dass vor dem nächsten Flug nach Installation der Dichtstopfen in Übereinstimmung mit den Anweisungen des ASB kontrolliert wird.
- (3) Wenn während einer Kontrolle nach Absatz (1) oder (2) dieser AD ein nicht richtig eingesetzter Dichtstopfen festgestellt wird, führen Sie die Korrekturmaßnahmen in Übereinstimmung mit den Anweisungen des ASB vor dem nächsten Flug durch.

Weitere Veröffentlichungen:

BRP-Rotax ASB-912 i-007 Originalausgabe vom 06 Juni 2017.

Die Verwendung späterer genehmigter Ausgaben dieses Dokuments ist erlaubt um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.
2. Das Ergebnis der Risikoanalyse hat ergeben, dass eine sofortige Veröffentlichung ohne den vollen Konsultationsprozess notwendig ist.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: Ads@easa.europa.eu
4. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte BRP-Rotax GmbH & Co. KG, Telefon +43 7246 601 0, Fax. +43 7246 601 9130. E-Mail: airworthiness@brp.com, Website: www.flyrotax.com

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus über das EASA-Internet

