



Lufttüchtigkeitsanweisung (EAD)

AD Nr.: 2018-0265R1

[Korrektur: 10. Januar 2019]

Ausgabe: 09. Januar 2019



Bemerkung: Diese dringende Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) wurde von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 2018/1139, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, ihrer Mitgliedstaaten und der Drittstaaten herausgegeben, 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 sein 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) 2018/1139, Artikel 71 Ausnahme].

Halter der Musterzulassung

BRP-ROTAX GmbH & Co KG

Muster/Baureihe(n)

Rotax 914 und 915 Motoren

Wirksamkeitsdatum:

Revision 1: 09. Januar 2019
Originalausgabe: 11 Dezember 2018

Kennblatt (TCDS) – Nummer:

EASA.E.121 und EASA.E.122

Ausländische AD:

Nicht zutreffend

ersetzt:

Diese AD ändert die EASA AD 2018-0265-E vom 07. Dezember 2018

ATA 72 - Motor - Auslassventil - Austausch

Hersteller:

BRP-Rotax GmbH & Co KG, früher BRP-Powertrain GmbH & Co. KG;
Bombardier-Rotax GmbH & Co. KG; Bombardier-Rotax GmbH

Betroffen:

Rotax 915 iSc3 A, 915 iSc3 B Motoren und Rotax 914 F2, 914 F3 und 914 F4 Motoren, alle Werknummern.

Diese Motoren sind bekannterweise in der in Anlage 1 dieser AD aufgeführten Flugzeugmuster und Baureihen eingebaut, aber nicht auf diese beschränkt. Der Einbau dieser Motoren erfolgte entweder durch den jeweiligen Flugzeughersteller oder durch eine Modifikation mit einer erweiterten Musterzulassung (Supplemental Type Certificate - STC).

Definitionen:

In dieser AD gelten folgende Begriffserklärungen:

Das ASB: BRP Rotax Alert Service Bulletin (ASB) ASB-915 i A-003 / ASB-915 i B-003 / ASB-914-054 (ein Dokument).

Betroffenes Auslassventil: Auslassventil mit der Bauteilnummer (P/N) 854113 mit einer Produktionschargen-Nr. 0317 oder 0517.

Lufttüchtiges Auslassventil: Auslassventil, welches kein betroffenes Auslassventil ist

Gruppen: Gruppe 1 Motoren haben ein betroffenes Auslassventil verbaut.
Gruppe 2 Motoren haben kein betroffenes Auslassventil verbaut

Grund:

Bei einem nicht zertifizierten Rotax 914 UL2-01 Motor wurde ein defektes Auslassventil gemeldet. Die anschließende Untersuchung ergab Abweichungen im Herstellungsprozess des betroffenen Auslassventils.

Wenn dieser Zustand nicht korrigiert wird, kann dies zu einem Motorausfall während des Fluges führen, was möglicherweise zu einer Notlandung mit nachfolgenden Schäden am Flugzeug und Verletzungen der Insassen führt.

Aufgrund ähnlicher Konstruktionen kann dieser Zustand auch die Motoren Rotax 915 iSc3 A, 915 iSc3 B und die Motoren Rotax 914 F2, 914 F3 und 914 F4 betreffen.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, gab BRP-Rotax das ASB heraus, welches später überarbeitet wurde und entsprechende Anweisungen enthält. Die EASA veröffentlichte die AD-2018-0265-E, welche den Austausch betroffener Auslassventile forderte und deren Installation an einem Motor verbot.

Nach der Herausgabe der AD wurde festgestellt, dass nur das Auslassventil P/N 854113 bestimmter Chargennummern betroffen ist und BRP-Rotax hat das ASB entsprechend überarbeitet (jetzt in Revision 2).

Die AD wird überarbeitet, um den Umfang der Definition des betroffenen Auslassventils zu reduzieren.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon durchgeführt:

Änderung:

- (1) Für Motoren der Gruppe 1: Ersetzen Sie jedes betroffene Auslassventil innerhalb von 10 Flugstunden oder 3 Monaten, je nachdem, was zuerst nach dem 11. Dezember 2018 (Wirksamkeitsdatum der Originalausgabe dieser AD) eintrifft, durch ein lufttüchtiges Auslassventil, gemäß den Anweisungen des ASB.
- (2) [ZUSAMMENGEFÜHRT MIT PARAGRAF (1) DIESER AD]

Installation von Bauteilen:

(3) Installieren Sie kein betroffenes Auslassventil an einem Motor, wie in Absatz (3.1) oder (3.2) dieser AD gefordert, sofern zutreffend.

(3.1) Für Motoren der Gruppe 1: Nach Änderung des Motors gemäß Absatz (1) dieser AD.

(3.2) Für Motoren der Gruppe 2: Ab dem 11. Dezember 2018 [Datum des Inkrafttretens der Originalausgabe dieser AD].

Weitere Veröffentlichungen:

BRP Rotax ASB-915 i-A-003 / ASB-915 i-B-003 / ASB-914-054 (ein Dokument) Originalausgabe vom 4. Dezember 2018, Revision 1 vom 6. Dezember 2018 oder Revision 2 vom 21. Dezember 2018.

Die Verwendung später 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. Die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung führten dazu, dass eine sofortige Veröffentlichung und Bekanntmachung, ohne den vollständigen Konsultationsprozess, erforderlich ist.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: ADs@easa.europa.eu
4. Informationen zu Versagen, Fehlfunktionen, Schäden oder anderen Vorfällen, die dem in dieser AD beschriebenen unsicheren Zustand gleichen, und die an einem nicht von dieser AD betroffenen Produkt, Bau- oder Ausrüstungsteil auftreten können oder aufgetreten sind, können über das [EU Aviation Safety Reporting System](#) gemeldet werden.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren Sie bitte: BRP-Rotax GmbH & Co KG, Tel.: +43 7246 601 0, Fax: +43 7246 601 9130, E-mail: airworthiness@brp.com , Website www.flyrotax.com

Anhang 1 - Liste der Luftfahrzeuge, von denen bekannt ist, dass Rotax-Triebwerke installiert sind, entweder vom jeweiligen Luftfahrzeughersteller oder durch Änderung des Luftfahrzeugs durch ergänzende Musterzulassung

Halter der Musterzulassung/Hersteller	Muster/Model
3XTRIM SP.Z.O.O	3XTRIM
AAC AMPHIBIAN AIRCR. OF CANADA	TANGO, XP RFS
AEROSPOOL, SPOL. S.R.O.	DYNAMIC WT9, WT10 ADVANTIC
ALPI AVIATION	PIONEER 300
Aquila Aviation GmbH	Aquila AT01
AUSTRALIAN AIRCRAFT COMPANY	HORNET
AUTOGYRO	CAVALON, MTO SPORT
AVIATION ARTUR TRENDAK & SON	TAURUS, TERCEL
COMCO IKARUS	IKARUS C 22
Costruzioni Aeronautiche TECNAM S.r.l.	P2006T
Diamond Aircraft Industries GmbH	H 36 "Dimona", HK 36 "Super Dimona", DV 22
Diamond Aircraft Industries Inc.	DA20-A1 "Katana"
DYN AÉRO	MCR 01UL, MCR-4S
ELA AVIACION	ELA-07
Flight - Design	CTLS-ELA
HANSA	HANSA-3
HELI SPORT SRL	CH-7 ANGEL
HOFFMANN AIRCRAFT	H36 DIMONA
JMB AIRCRAFT SRO	VL-3 EVOLUTION
KORFF	TAIFUN 17E
M&D Flugzeugbau GmbH & Co. KG	AVO 68 "Samburo"
MAGNI GYRO	M-18 SPARTAN, M-24
MARC-INGEGNO	PARROT
PRO.MECC	01 SPARVIERO
ROTORSPORT UK LTD	CAVALON
Scheibe Aircraft GmbH	SF 25 C
SKYETON AIRCRAFT	K-10 SWIFT
Stemme AG	S10-VT, S12, S6
Textron Aviation (früher Cessna Aircraft Company)	150 und A150 (sowie Reims F150 und FA150), modifiziert durch verschiedene STC
TL ULTRALIGHT	TL 2000 STING
ZENITH AIRCRAFT (ZENAIR)	ZODIAC CH 601 XL

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