



Organisme pour la sécurité
De l'aviation civile

F A X U R G E N T

Département Navigabilité Aéronef

Emetteur (From): Fax: **33 01 46 42 65 39**

Page :Nb of pages: 2

N°: 35/11/OSAC/DM-NA

Date : 18 novembre 2011

Destinataire(s) (To): Pour les personnes concernées (*To whom it may concern*)

OBJET : CONSIGNE DE NAVIGABILITE URGENTE (CNU) PUBLIEE PAR LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (FRANCE), AUTORITE DU PAYS D'IMMATRICULATION DU MATERIEL CONCERNE QUI RELEVE DE L'ANNEXE II DU REGLEMENT CE 216/2008. CE TEXTE N'EST PAS ENVOYE AUX UTILISATEURS ETRANGERS D'AERONEFS NON IMMATRICULES EN FRANCE. IL APPARTIENT AUX AUTORITES NATIONALES DE LE REPERCUTER SUR EUX DES RECEPTION.

UF-2011-004 – BRP -POWERTRAIN GmbH & Co. KG - Rotax 912, 914, 912 UL, 914 UL

Titre : MOTEUR – VILEBREQUIN – INSPECTION

1. APPLICABILITE

La présente Consigne de Navigabilité s'applique aux moteurs Rotax 912, 914, 912 UL, 914 UL, tous modèles et tous numéros de série.

Cette CN s'impose également aux aéronefs sous régime restreint (CNRA, CNSK, CNRAC, CDNR).

2. RAISONS

Lors d'un examen de procédé, une déviation du processus de fabrication de certains vilebrequins de référence (PN) 888164 a été détectée, qui pourrait résulter en un défaut latent.

Les vilebrequins affectés, identifiés par SN dans l'appendice 1 de cette CN, ont été installés sur un nombre limité de moteurs, mais quelques uns ont été aussi expédiés comme pièce de rechange.

Cette condition, si non corrigée, pourrait conduire à la formation d'une crique sur le tourillon du vilebrequin du côté de la prise de force, pouvant résulter à un défaut du roulement du vilebrequin, l'arrêt moteur en vol, un atterrissage forcé, des dommages à l'aéronef et des blessures aux occupants.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN exige l'identification et l'inspection pour détection de crique de tous les vilebrequins affectés, et selon les résultats, une action corrective.

Cette CN interdit aussi l'installation d'un vilebrequin affecté sur un moteur ou l'installation d'un moteur ayant un vilebrequin affecté sur un aéronef, à moins que ce vilebrequin n'ait été inspecté comme exigé par cette CN.

3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION

Sauf si déjà accomplies, les actions suivantes sont rendues impératives :

3.1. Dans les 4 heures de vol ou 30 jours, à la première échéance atteinte, à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN, accomplir simultanément les actions suivantes :

3.1.1 Identifier le SN du vilebrequin de référence (PN) 888164 installé sur le moteur.

Les vilebrequins affectés sont identifiés par SN dans l'appendice 1 de cette CN. .

Les moteurs connus pour avoir eu un vilebrequin affecté installé, comme délivré par BRP-Powertrain, sont aussi identifiés par SN moteur dans les service bulletins d'alerte ASB-912-059/ASB-914-042 (document unique) et ASB-912-059UL/ASB-914-042UL (document unique) de BRP-Powertrain, comme applicable au type moteur.

3.1.2 Si le SN du vilebrequin, identifié comme exigé au paragraphe 3.1.1 de cette CN, est listé dans l'appendice 1 de cette CN, inspecter le vilebrequin pour criques selon les instructions de la section 3 de l'ASB 912-059/ASB-914-042 de BRP-Powertrain, comme applicable au type moteur.

3.2. Si, durant l'inspection comme exigé au paragraphe 3.1.2 de cette CN des criques sont détectées, avant le prochain vol, contacter BRP-Powertrain pour des instructions approuvées et les appliquer en conséquence.

3.3. A compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN, ne pas installer un vilebrequin de PN 888164, identifié par SN dans l'appendice 1 de cette CN, sur un moteur, à moins que ce vilebrequin n'ait été inspecté comme exigé au paragraphe 3.1.2 de cette CN.

4. DOCUMENT DE REFERENCE : Bulletins Service BRP-Powertrain ASB-912-059/ASB-914-042 et ASB-912-059UL/ASB-914-042UL édition originale du 15/11/2011 ou toute autre révision ultérieure.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : Dès réception, à compter du 18 novembre 2011.

Appendice 1 – Vilebrequins PN 888164 affectés

40232 à 40374 inclus	40408 à 40433 inclus
40435 à 40478 inclus	40480 à 40507 inclus



DSAC

CONSIGNE DE NAVIGABILITE ULM

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

*Les actions requises ci-dessous sont impératives. La non application des exigences
contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.*

CN 2011-ULM-02

Tout ULM équipé d'un moteur ROTAX 912, 914, 912 UL ou 914 UL

1. MATERIELS CONCERNES

La présente Consigne de Navigabilité s'applique aux moteurs Rotax 912, 914, 912 UL, 914 UL, tous modèles et tous numéros de série.

2. RAISONS

Lors d'un examen de procédé, une déviation du processus de fabrication de certains vilebrequins de référence (PN) 888164 a été détectée, qui pourrait résulter en un défaut latent.

Les vilebrequins affectés, identifiés par SN dans l'appendice 1 de cette CN, ont été installés sur un nombre limité de moteurs, mais quelques uns ont été aussi expédiés comme pièce de rechange.

Cette condition, si non corrigée, pourrait conduire à la formation d'une crique sur le tourillon du vilebrequin du côté de la prise de force, pouvant résulter à un défaut du roulement du vilebrequin, l'arrêt moteur en vol, un atterrissage forcé, des dommages à l'aéronef et des blessures aux occupants.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN exige l'identification et l'inspection pour détection de crique de tous les vilebrequins affectés, et selon les résultats, une action corrective. Ces actions sont requises dès que possible (et au plus tard le 31 décembre 2011). Pour information, BRP-Powertrain (Rotax) les préconise avant tout nouveau vol et, pour les avions volant sous certificat de navigabilité, les CN équivalentes imposent ces actions dans un délai de 4 heures de vol.

Cette CN interdit aussi l'installation d'un vilebrequin affecté sur un moteur ou l'installation d'un moteur ayant un vilebrequin affecté sur un aéronef, à moins que ce vilebrequin n'ait été inspecté comme exigé par cette CN.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAI D'APPLICATION

Sauf si déjà accomplies, les actions suivantes sont rendues impératives :

3.1. Dès que possible et au plus tard le 31 décembre 2011, accomplir simultanément les actions suivantes :

3.1.1 Identifier le SN du vilebrequin de référence (PN) 888164 installé sur le moteur.
Les vilebrequins affectés sont identifiés par SN dans l'appendice 1 de cette CN.
Les moteurs connus pour avoir eu un vilebrequin affecté installé, comme délivré par BRP-Powertrain, sont aussi identifiés par SN moteur dans les service bulletins d'alerte ASB-912-059 et ASB-914-042 (document unique) et ASB-912-059UL / ASB-914-042UL (document unique) de BRP-Powertrain, comme applicable au type moteur.

3.1.2 Si le SN du vilebrequin, identifié comme exigé au paragraphe 3.1.1. de cette CN, est listé dans le paragraphe 1 de cette CN , inspecter le vilebrequin pour criques selon les instructions de la section 3 de l'ASB 912-059 / ASB-914-042 de BRP-Powertrain, comme applicable au type moteur.

3.2. Si, durant l'inspection comme exigé au paragraphe 3.1.2. de cette CN des criques sont détectées, avant le prochain vol, contacter BRP-Powertrain pour des instructions approuvées et les appliquer en conséquence.

3.3. A compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN, ne pas installer un vilebrequin de PN 888164, identifié par SN dans l'appendice 1 de cette CN sur un ULM, à moins que ce vilebrequin n'ait été inspecté comme exigé au paragraphe 3.1.2. de cette CN.

4. DOCUMENT DE REFERENCE

[Bulletins Service BRP-Powertrain ASB-912-059 / ASB-914-042 et ASB-912-059UL / ASB-914-042UL édition originale du 15/11/2011](#) ou toute autre révision ultérieure.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception.


6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

DGAC
DSAC/NO/NAV
50 rue Henry Farman
75720 PARIS Cedex 15
Fax: 01 58 09 43 47
ulm@aviation-civile.gouv.fr

Appendice 1 – Vilebrequins PN 888164 affectés

40232 à 40374 inclus	40408 à 40433 inclus
40435 à 40478 inclus	40480 à 40507 inclus

EASA	EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE
	<p>AD No.: 2011-0224-E</p> <p>Date: 24 November 2011</p> <p>Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 on behalf of the European Community, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation.</p>
<p>This AD is issued in accordance with EC 1702/2003, Part 21A.3B. In accordance with EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [EC 216/2008, Article 14(4) exemption].</p>	
<p>Type Approval Holder's Name: BRP-Powertrain GmbH & Co. KG</p>	<p>Type/Model designation(s): Rotax 912 and 914 series engines</p>
<p>TCDS Numbers : EASA.E.121, EASA.E.122</p>	
<p>Foreign AD : Not applicable</p>	
<p>Supersedure: This AD supersedes EASA Emergency AD 2011-0222-E dated 15 November 2011.</p>	
ATA 72	Engine – Crankshaft – Inspection
<p>Manufacturer(s): BRP-Powertrain GmbH & Co. KG, BRP-Rotax GmbH & Co. KG; Bombardier-Rotax GmbH & Co. KG; Bombardier-Rotax GmbH</p>	
<p>Applicability:</p>	<p>Rotax 912 A1, 912 A2, 912 A3 and 912 A4 engines, all serial numbers (s/n). Rotax 912 F2, 912 F3 and 912 F4 engines, all s/n. Rotax 912 S2, 912 S3 and 912 S4 engines, all s/n. Rotax 914 F2, 914 F3 and 914 F4 engines, all s/n.</p> <p>These engines are known to be installed on, but not limited to, the following types of aeroplanes: 3-i Sky Arrow 650 TC, 650 TCN, 650 TCNS and 710 RG; Aeromot AMT-200 Super Ximango and AMT-300 Turbo Super Ximango; Aircraft Philipp (formerly Alpha-Werke; Nitsche) AVO 68 series Samburo; Aquila AT01; Cessna 150 and A150 series and (Reims) F150 and FA150 series; Diamond (formerly HOAC) H 36 Dimona, HK 36 series Super Dimona, DV 20 Katana and DA20-A1 Katana; Evektor-Aerotechnik EV-97 VLA; Grob G 109; Issoire APM-20 Lionceau; Scheibe SF 36R and SF 25C; Stemme S10-VT; Tecnam P 92-J, P 92-JS and P2002-JF; W.D. Aircraft D4 Fascination.</p> <p>Note: The installation of these engines was either done by the respective aeroplane manufacturer or through modification of the aeroplane by Supplemental Type Certificate.</p>
<p>Reason:</p>	<p>During a production process review, a deviation (double side straightening) in the manufacturing process of certain Part Number (P/N) 888164 crankshafts has been detected, which may have resulted in cracks on the surface of the crankshaft. Only a few crankshafts are suspected to have received this double</p>

	<p>side straightening treatment, but it has been impossible to identify these by individual serial number (s/n). To address this safety concern, BRP-Powertrain issued Alert Service Bulletin ASB-912-059 and ASB-914-042 (single document) with instructions to identify and inspect the entire batch of crankshafts that could be affected. These crankshafts have been installed on a limited number of engines, but some crankshaft sets have also been shipped as spare parts.</p> <p>This condition, if not detected and corrected, could lead to crack propagation on the power take off side of the crankshaft journal, possibly resulting in failure of the crankshaft support bearing, in-flight engine shutdown and forced landing, damage to the aeroplane and injury to occupants.</p> <p>To correct this potential unsafe condition, EASA issued Emergency AD 2011-0222-E to require the identification and inspection for cracks of all affected crankshafts and, depending on findings, corrective action.</p> <p>Since that AD was issued, it has been determined that there are additional affected crankshafts, currently known to be installed in the 'UL' (i.e. non-certified) versions of the affected engines.</p> <p>For the reason described above, this AD retains the requirements of EASA AD 2011-0222-E, which is superseded, and expands the group of s/n of affected crankshafts, listed in Table 1 of this AD. A records check can be acceptable to determine the s/n of the crankshaft installed on the engine. This AD also prohibits installation of any affected crankshaft on an engine, or installation on an aeroplane of an engine with an affected crankshaft installed, unless the crankshaft has passed the inspection as required by this AD.</p>				
Effective Date:	25 November 2011				
Required Action(s) and Compliance Time(s)	<p>Required as indicated, unless accomplished previously:</p> <p>(1) Within 4 flight hours or 30 days, whichever occurs first after the effective date of AD, accomplish the following actions concurrently:</p> <p>(1.1) Identify the s/n of the P/N 888164 crankshaft installed on the engine. The affected P/N 888164 crankshafts are identified by s/n in Table 1 of this AD. A review of engine installation- or maintenance records is acceptable to identify the s/n of the crankshaft as specified in this paragraph, provided those records can be relied upon for that purpose, and the s/n of the crankshaft can be conclusively identified from that review. Engines that are known to have had an affected crankshaft installed, as delivered by BRP-Powertrain, are also identified by engine s/n in BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059 and ASB-914-042 (single document), as applicable to engine type.</p> <p style="text-align: center;">Table 1 - Affected P/N 888164 crankshafts</p> <table border="1" data-bbox="799 1648 1158 1845" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>40232 thru 40267 inclusive</td> </tr> <tr> <td>40293 thru 40374 inclusive</td> </tr> <tr> <td>40408 thru 40433 inclusive</td> </tr> <tr> <td>40435 thru 40507 inclusive</td> </tr> </table> <p>(1.2) If the s/n of the crankshaft, identified as required by paragraph (1.1) of this AD, is listed in Table 1 of this AD, inspect the crankshaft for cracks, in accordance with the instructions of Section 3 of BRP-Powertrain ASB-912-059 or ASB-914-042, as applicable to engine type.</p>	40232 thru 40267 inclusive	40293 thru 40374 inclusive	40408 thru 40433 inclusive	40435 thru 40507 inclusive
40232 thru 40267 inclusive					
40293 thru 40374 inclusive					
40408 thru 40433 inclusive					
40435 thru 40507 inclusive					

	<p>(2) If, during the inspection as required by paragraph (1.2) of this AD, cracks are detected, before next flight, contact BRP-Powertrain for approved instructions and accomplish those instructions accordingly.</p> <p>(3) From the effective date of this AD, do not install on an aeroplane an engine having an affected P/N 888164 crankshaft installed, identified by s/n in Table 1 of this AD, unless the crankshaft has passed the inspection as required by paragraph (1.2) of this AD.</p> <p>(4) From the effective date of this AD, do not install on an engine an affected P/N 888164 crankshaft, identified by s/n in Table 1 of this AD, unless the crankshaft has passed the inspection as required by paragraph (1.2) of this AD.</p>
Ref. Publications:	<p>BRP-Powertrain ASB-912-059 and ASB-914-042 (single document) original issue dated 15 November 2011.</p> <p>The use of later approved revisions of this document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.</p>
Remarks:	<ol style="list-style-type: none"> 1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD. 2. The safety assessment has requested not to implement the full consultation process and an immediate publication and notification. 3. Enquiries regarding this AD should be referred to the Safety Information Section, Executive Directorate, EASA. E-mail ADs@easa.europa.eu. 4. For any question concerning the technical aspects of the requirements in this AD, please contact: BRP-Powertrain GmbH & Co. KG Telephone: +43 7246 601 0; Fax: +43 7246 601 9130 E-mail: airworthiness@brp.com, Website www.rotax-aircraft-engines.com.



Lufttüchtigkeitsanweisung

D-2011-195

Luftfahrt-Bundesamt

T23 LTA-Sachgebiet

38144 Braunschweig

Fax: +49-531-2355-725

email: ad@lba.de

ROTAX

Datum der Bekanntgabe: 24.11.2011

DRINGEND!

Betroffenes Luftfahrtgerät:

Art des Luftfahrtgerätes:

Inhaber der Musterzulassung:

Hersteller:

Flugmotor

BRP-Powertrain GmbH & Co. KG

BRP-Powertrain GmbH & Co. KG, BRP-Rotax GmbH & Co. KG,

Bombardier-Rotax GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax GmbH

Muster:

ROTAX 912 UL

ROTAX 912 ULS

ROTAX 912 ULSFR

ROTAX 914 UL

Baureihen:

Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 912 ULSFR und Rotax 914 UL

Werknummern:

Gemäß BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL /
ASB-914-042UL vom 15.11.2011.

Es sind nur die Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 912 ULSFR und Rotax 914 UL Flugmotoren betroffen, die in Luftfahrzeugen über eine Einzelstückzulassung des Luftfahrt-Bundesamtes installiert und zugelassen wurden oder in Luftfahrzeugen installiert sind, die sich im Verfahren der Einzelstückprüfung befinden und mit einer "vorläufigen Verkehrszulassung" (VVZ) betrieben werden.

Diese Flugmotoren können in folgenden Luftfahrzeugen installiert sein, sind aber nicht unbedingt auf diese beschränkt:

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| - Aerostyle Breezer | - Capella XLS TR |
| - CH-601 XL "ZODIAC" | - CH-601 HDS "Super ZODIAC" |
| - D4/E "Fascination" | - D4/E-BK/S |
| - D4/E-BK/S "Fascination" | - D5/E-BK/S "Evolution" |
| - Degen / Sea Rey | - EUROPA |
| - Europa-XS Trigear | - FA 02 "Smaragd" |
| - FA 02 Smaragd 600 | - FW 190 (1/2) |
| - HB-207 R "Alfa" | - Jodel D18 |
| - Kitfox 3 | - Kitfox 4 |
| - Kitfox 4 Speedster | - Kitfox 5 |
| - Kitfox 5 Vixen | - Kitfox IV-1200 |
| - Kitfox Modell 5 Speedster | - Kitfox Vixen 1200 |
| - MC 100 BAN-BI | - P 220 S |
| - Pelikan Sport 600 S | - Pottier P 180S |
| - Pulsar XP | - Pulsar XPa |
| - RANS S7 / M | - RANS S-9 KK |
| - Renegade Spirit RG90 | - Slepcev Storch MK IV |
| - Zodiac CH 601 HD | - CH-7 Angel / CH-7 Kompress |

Gerätenummer:

- diverse LBA Datenblätter -

Revisionsstand:

Originalausgabe

Airworthiness Directive der ausländischen Behörde:

- keine -

Betrifft:

(ATA 72) Motor - Kurbelwelle - Kontrolle / Reißprüfung des abtriebseitigen Kurbelwellenstummels

Maßnahmen und Fristen:

KONTROLLE / RISSPRÜFUNG / INSTANDSETZUNG:

(1) An allen Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 912 ULSFR und Rotax 914 UL Flugmotoren, die noch mit der Original-Kurbelwelle der Teile-Nummer (TNR.) 888164 ausgerüstet sind, ist vor dem nächsten Flug anhand der Serial-Nummer des Motors festzustellen, ob der Motor gemäß BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 betroffen ist.

- Wenn die Serial-Nummer des Motors nicht im BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 aufgeführt ist, sind keine weiteren Maßnahmen dieser LTA erforderlich.
- Wenn die Serial-Nummer des Motors im BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 aufgeführt ist, ist vor dem nächsten Flug die einmalige Rissprüfung des Kurbelwellenstummels gemäß dem Kapitel 3 (Durchführung / Arbeitsanweisungen) des Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 durchzuführen. Wenn eine Rißbildung festgestellt wird, ist vor dem nächsten Flug ein autorisierter Vertriebs- und Servicepartner für ROTAX-Flugmotoren zu kontaktieren und eine von ihm festgelegte Instandsetzung durchzuführen.

(2) An allen Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 912 ULSFR und Rotax 914 UL Flugmotoren, die nicht mehr mit der Original-Kurbelwelle ausgerüstet sind und an denen bei einer Instandsetzung oder einer Grundüberholung eine Ersatzteil-Kurbelwelle der Teile-Nummer (TNR.) 888164 installiert worden ist, ist vor dem nächsten Flug anhand der Serial-Nummer der Kurbelwelle festzustellen, ob die Kurbelwelle gemäß BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 betroffen ist.

- Wenn die Serial-Nummer der Kurbelwelle nicht im BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 aufgeführt ist, sind keine weiteren Maßnahmen dieser LTA erforderlich.
- Wenn die Serial-Nummer der Kurbelwelle im BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 aufgeführt ist, ist vor dem nächsten Flug die einmalige Rissprüfung des Kurbelwellenstummels gemäß dem Kapitel 3 (Durchführung / Arbeitsanweisungen) des Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011 durchzuführen. Wenn eine Rißbildung festgestellt wird, ist vor dem nächsten Flug ein autorisierter Vertriebs- und Servicepartner für ROTAX-Flugmotoren zu kontaktieren und eine von ihm festgelegte Instandsetzung durchzuführen.

(3) Ab der Bekanntgabe dieser LTA ist es nicht mehr zulässig, einen Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 912 ULSFR oder Rotax 914 UL Flugmotor mit einer betroffenen Kurbelwelle der Teile-Nummer (TNR.) 888164 in einem Flugzeug einzubauen, wenn nicht die angeordneten Maßnahmen dieser LTA ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und eine lufttüchtige Kurbelwelle installiert ist.

(4) Ab der Bekanntgabe dieser LTA ist es nicht mehr zulässig, eine betroffene Kurbelwelle der Teile-Nummer (TNR.) 888164 in einen Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 912 ULSFR oder Rotax 914 UL Flugmotor einzubauen, wenn nicht die angeordneten Maßnahmen dieser LTA ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und diese Kurbelwelle lufttüchtig ist.

Zugehörige technische Dokumente:

Hinweis: Die Anwendung von nachfolgenden Ausgaben bzw. Revisionsständen der genannten zugehörigen technischen Dokumente ist zulässig, wenn dies nach der Airworthiness Directive der ausländischen Behörde ausdrücklich gestattet ist oder wenn diese von der ausländischen Behörde in Bezug auf die referenzierte Airworthiness Directive genehmigt worden sind.

BRP-Powertrain Alert Service Bulletin ASB-912-059UL / ASB-914-042UL vom 15.11.2011

Die sofortige Vollziehung dieses Bescheides wird gemäß § 80 Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) angeordnet.

Begründung

Durch die vorgenannten Mängel ist die Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgerätes derart beeinträchtigt, dass es nach Ablauf der genannten Fristen nur in Betrieb genommen werden darf, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind. Im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs, das in diesem Fall das Interesse des Adressaten am Aufschub der angeordneten Maßnahmen überwiegt, ist es erforderlich, die sofortige Vollziehung dieser Lufttüchtigkeitsanweisung anzuordnen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim Luftfahrt-Bundesamt, Hermann-Blenk-Str. 26, 38108 Braunschweig einzulegen. Ein eventueller Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung. Das Verwaltungsgericht Braunschweig, Am Wendentor 7, 38100 Braunschweig, kann auf Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO die aufschiebende Wirkung jedoch ganz oder teilweise wiederherstellen bzw. anordnen.



DEUTSCHER ULTRALEICHTFLUGVERBAND e.V.

Sicherheitsmitteilung SM: DULV-2011-002

Datum der Bekanntgabe: 25.011.2011

**An alle Halter und Piloten von
Ultraleichtflugzeugen mit Motor:
ROTAX 912
ROTAX 914**

Maßnahmen einer anderen Stelle:
EASA EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE
AD No.: 2011-0224-E

Technische Mitteilungen des Herstellers:
Rotax SB-912-059-UL und SB-914-042-UL

Der DULV informiert die Halter von Ultraleichtflugzeugen über die ROTAX Service-Bulletins zur Kontrolle des abtriebseitigen Kurbelwellenstummels.

Für die Motoren im Zuständigkeitsbereich der EASA hat die EASA die Emergency Airworthiness Directive EAD 2011-0224-E bekanntgegeben.

Für Motoren der UL (Serie) hat der Hersteller das SERVICE-BULLETIN (SB) SB-912-059UL
SB-914-042UL
vorgeschrieben.

Die betroffenen Seriennummern der betroffenen Motoren sind in den SB unter Punkt 1.1) Betreff angegeben.

Die Fristen sind vor dem nächsten Flug, jedoch spätestens bis 01. Januar 2012

Der DULV weist dringend auf die Beachtung der Herstelleranweisung hin.

Dokumentation der Maßnahmen auf

http://www.rotax-owner.com/index.php?option=com_content&view=article&id=285 (englisch)

Anlage:

ROTAX Service Bulletin

SB-912-059UL

SB-914-042UL

gez. Jo Konrad
Vorsitzender DULV

gez. Günther Spitzer, Jörg Seewald, Rainer Wendling
Technik DULV

LTAs und Sicherheitsmitteilungen des DULV werden auch im Internet unter <http://www.dulv.de> publiziert