



Organisme pour la sécurité
De l'aviation civile

U R G E N T

Département Gestionnaire de la Sécurité

Emetteur (From): Contact.Documentation@osac.aero
N°:01/25/RDO/OSAC/DMSR

Page : Nb de pages: 1 + 4
Date : 20/01/2025

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

OBJET : Avis d'émission de l'AD urgente de l'EASA de référence EAD-2025-0019-E
(*EASA EAD 2025-0019-E issuing notice*)

BRP-ROTAX GmbH & Co KG
912 iSc
915
916 iSc

Le présent avis signale l'émission de la Directive de Navigabilité EASA citée en objet dont le texte est joint.

This notice reports the issuing of the subject EASA AD which is enclosed.

Cette AD est, réglementairement, directement applicable sur les aéronefs inscrits au registre français.

According to the rules, this AD is directly applicable to the French registered affected aircraft.



Emergency Airworthiness Directive

AD No.: 2025-0019-E

Issued: 16 January 2025

Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part ML.A.301, as applicable, 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 [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part ML.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

BRP-ROTAX GmbH & Co KG

Type/Model designation(s):

Rotax 912i, 915i and 916i engines

Effective Date: 20 January 2025

TCDS Number(s): EASA.E.121

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 71 and 24 – Engine / Electrical Power – Internal Generator – Inspection / Replacement of Oil Spray Nozzle

Manufacturer(s):

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

Applicability:

Rotax 912 iSc Sport, 915 iSc A, 915 iSc C24, 916 iSc A, 916 iSc B and 916 iSc C24 series engines, all models, all serial numbers (s/n).

These engines are known to be installed on various general aviation (EASA CS 23, CS LSA, CS-VLA or CS 22 certified) aeroplanes and powered sailplanes. Installation of these engines was done by either the respective aeroplane manufacturers or through a modification of the aeroplane by Supplemental Type Certificate (STC).

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The ASB: BRP-Rotax Alert Service Bulletin (ASB) ASB-912 i-016 R1 / ASB-915 i-016 R1 / ASB-916 i-006 R1 (Revision 1, published as a single document on 20 December 2024).



Affected part(s): Oil spray nozzle assembly, having Part Number (P/N) 456540, and generator stator assemblies, which match at least one of the following conditions:

- A) known to have been installed initially on engines having a s/n as listed in the Appendix of the ASB;
- B) known to have been delivered as 'spare part', as identified in the applicability section of the ASB;
- C) it cannot be excluded that they are affected by condition A) or B), as defined above,

except those parts which have been in operation for 200 FH or more, without any required maintenance action due to generator stator assembly cooling issues, or those which passed (no discrepancy found) an inspection in accordance with the instructions of the ASB.

Serviceable part(s): Oil spray nozzle assemblies, and generator stator assemblies, eligible for installation in accordance with the instructions of BRP-Rotax, which are not an affected part, as defined in this AD; or oil spray nozzles, having P/N 456540, manufactured (date of EASA Form 1, or equivalent statement of conformity) after 31 October 2024.

Reason:

An occurrence was reported from the production line, where it was found that due to a deviation in the manufacturing process, an excessive amount of LOCTITE has been applied at the sprag clutch housing and/or oil spray nozzle of several engines, which may lead to blockage of the oil nozzle. This blockage of the nozzle could possibly lead to inadequate cooling and damage to (both) the generators.

This condition, if not detected and corrected, could possibly lead to an uncommanded in-flight engine shutdown and consequent forced landing, possibly resulting in damage to the aeroplane and injury to occupants.

To address this potential unsafe condition, BRP-Rotax published the ASB, as defined in this AD, to provide instructions for inspection of the oil spray nozzle and generator stator assemblies, defining criteria for determination of its serviceability, and for replacement of un-serviceable parts.

For the reason described above, this Emergency AD requires repetitive operational checks, and a one-time inspection of the engine oil spray nozzle and the generator stator assembly, as applicable, and, depending on findings, applicable corrective action(s). This AD also prohibits (re)installation of affected parts, as defined in this AD.

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this EAD have been already accomplished:

Repetitive Operational Check:

- (1) From the effective date of this AD, before each flight, accomplish an operational check to ensure the availability of the battery backup function in accordance with the instructions of the ASB (see Notes 1 and 2 of this AD).



Note 1: The action required by paragraph (1) of this AD may be accomplished, as appropriate: either by suitably authorised flight crew under the provisions of [Commission Regulation \(EU\) No. 1321/2014](#) 145.A.30(j)3, M.A.606(h)1 or CAO.A.040(c)(1), as applicable; or by the pilot-owner under the provisions of M.A.803 or ML.A.803, as applicable, of the same regulation.

Note 2: Before starting the engine under normal procedure, an additional first start on the battery only (back-up function as described in the ASB) must be accomplished, as introduced in the ASB; the use of any additional external power source (external ground power equipment, battery booster, etc.) is prohibited for these engine starts, part of the operational check, in order to solely acquire (check) the sufficient state of charge / health of the onboard battery.

Inspection:

(2) Within 25 FH or within 12 months, whichever occurs first after the effective date of this AD, accomplish a one-time inspection (functional check) of the oil spray nozzle and generator stator assembly, as applicable, in accordance with the instructions of the ASB.

Corrective Action(s):

- (3) If, during any operational check, as required by paragraph (1) of this AD, any discrepancy is detected, before next flight, contact BRP-Rotax for applicable repair instructions and, before next flight, accomplish those instructions accordingly.
- (4) If, during the inspection (functional check) as required by paragraph (2) of this AD, it is determined that the oil spray nozzle and/or generator stator assembly is un-serviceable, before next flight, replace the discrepant oil spray nozzle and/or generator stator assembly, as applicable, with serviceable part(s), as defined in this AD, in accordance with the instructions of the ASB.

Credit:

(5) Inspections and corrective action(s), as applicable, accomplished on an engine before the effective date of this AD, in accordance with the instructions of BRP-Rotax SB SB-912 i-016 / SB-915 i-016 / SB-916 i-006 at original issue, are acceptable to comply with the requirements of the paragraphs (2) and (4) of this AD, as applicable, for that engine.

Terminating Action:

(6) Accomplishment on an engine, of the inspection(s) as required by paragraph (2) of this AD and of the corrective action(s) as required by paragraph (4) of this AD, as applicable, constitutes terminating action for the repetitive operational checks as required by paragraph (1) of this AD for that engine.

Parts Installation:

(7) From the effective date of this AD, do not (re)install on any engine an affected part, and do not install on any aeroplane an engine having an affected part installed on it.

Ref. Publications:

BRP-Rotax SB ASB-912 i-016 / SB-915 i-016 / SB-916 i-006 (original issue) dated 16 December 2024, or ASB-912 i-016 R1 / SB-915 i-016 R1 / SB-916 i-006 R1 Revision 1 dated 20 December 2024.



The use of later approved revisions of the above-mentioned document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.

Remarks:

1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
2. The results of the safety assessment have indicated the need for immediate publication and notification, without the full consultation process.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
4. Information about any failures, malfunctions, defects or other occurrences, which may be similar to the unsafe condition addressed by this AD, and which may occur, or have occurred on a product, part or appliance not affected by this AD, can be reported to the [EU aviation safety reporting system](#). This may include reporting on the same or similar components, other than those covered by the design to which this AD applies, if the same unsafe condition can exist or may develop on an aircraft with those components installed. Such components may be installed under an FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), STC or other modification.
5. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: BRP-Rotax GmbH & Co KG, Telephone: +43 7246 601 0, Fax: +43 7246 601 9130, E-mail: airworthiness@brp.com, Website www.flyrotax.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2025-0019-E

BRP-ROTAX GmbH & Co KG
Moteurs Rotax 912i, 915i et 916i
Moteur / Alimentation électrique - Génératrice interne - Inspection / Remplacement de
l'injecteur de pulvérisation d'huile

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

20 janvier 2025

CONSTRUCTEUR(S) :

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

APPLICABILITE :

Moteurs Rotax des séries 912 iSc Sport, 915 iSc A, 915 iSc C24, 916 iSc A, 916 iSc B et 916 iSc C24, tous modèles, tous numéros de série (s/n).

Ces moteurs sont connus pour être installés sur divers avions de l'aviation générale (certifiés EASA CS 23, CS LSA, CS-VLA ou CS 22) et sur des planeurs motorisés. L'installation de ces moteurs a été effectuée soit par les constructeurs d'avions respectifs, soit par une modification de l'avion au moyen d'un certificat de type supplémentaire (STC).

DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de la présente CN :

L'ASB : BRP-Rotax Alert Service Bulletin (ASB) ASB-912 i-016 R1 / ASB-915 i-016 R1 / ASB-916 i-006 R1 (Révision 1 publiée en un seul document le 20 décembre 2024).

Pièce(s) affectées(s) : Ensembles d'injecteurs de pulvérisation d'huile, ayant le numéro de pièce (P/N) 456540, et ensembles stators de génératrices, qui correspondent à au moins l'une des conditions suivantes :

A) avoir été installés initialement sur des moteurs dont le numéro de série figure dans l'annexe de l'ASB ;

B connus pour avoir été livrés en tant que « pièces de rechange », comme indiqué dans la section relative à l'applicabilité de l'ASB ;

C) il ne peut être exclu qu'elles soient concernées par la condition A) ou B), telle que définie ci-dessus,

à l'exception des pièces qui ont fonctionné pendant 200 FH ou plus, sans aucune action de maintenance requise en raison de problèmes de refroidissement de l'ensemble stator de la génératrice, ou de celles qui ont passé avec succès (aucune anomalie constatée) une inspection conformément aux instructions de l'ASB.

Pièce(s) utilisable(s) : Ensembles d'injecteurs de pulvérisation d'huile et ensembles de stator de la génératrice, admissibles à l'installation conformément aux instructions de BRP-Rotax, qui ne sont pas des pièces affectées, telles que définies dans la présente CN ; ou injecteur de pulvérisation d'huile portant le numéro de pièce 456540, fabriquées (date du formulaire 1 de l'EASA ou d'une déclaration de conformité équivalente) après le 31 octobre 2024.

RAISON :

Un incident a été signalé sur la chaîne de production, où il a été constaté qu'en raison d'un écart dans le processus de fabrication, une quantité excessive de LOCTITE a été appliquée sur le carter de l'embrayage à cames et/ou de l'injecteur de pulvérisation d'huile de plusieurs moteurs, ce qui peut entraîner l'obstruction de l'injecteur d'huile. Cette obstruction de l'injecteur pourrait entraîner un refroidissement inadéquat et endommager les (deux) génératrices.

Cette situation, si elle n'est pas détectée et corrigée, pourrait conduire à un arrêt intempestif du moteur en vol et à un atterrissage forcé, ce qui pourrait endommager l'avion et blesser ses occupants.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, BRP-Rotax a publié l'ASB, tel que défini dans la présente CN, afin de fournir des instructions pour l'inspection de l'injecteur de pulvérisation d'huile et des ensembles de stator de la génératrice, de définir les critères de détermination de l'aptitude au service, de prévoir le remplacement des pièces inutilisables.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN d'urgence exige des vérifications opérationnelles répétées et une inspection unique de l'injecteur d'huile moteur et de l'ensemble stator de la génératrice, et le cas échéant en fonction des résultats, une ou plusieurs actions correctives applicables. La présente CN interdit également la (ré)installation des pièces affectées, telles qu'elles sont définies dans la présente CN.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

Vérification opérationnelle répétitive :

(1) A partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, avant chaque vol, effectuer un contrôle opérationnel pour s'assurer de la disponibilité de la fonction de batterie de secours conformément aux instructions de l'ASB (voir les notes 1 et 2 de la présente CN).

Note 1 : L'action requise au paragraphe 1 de la présente CN peut être accomplie, selon le cas : soit par un équipage de conduite dûment autorisé en vertu des dispositions du règlement (UE) n° 1321/2014 145.A.30(j)3, M.A.606(h)1 ou CAO.A.040(c)(1), selon le cas ; soit par le pilote-proprétaire en vertu des dispositions du M.A.803 ou du ML.A.803, selon le cas, de ce même règlement.

Note 2 : Avant de démarrer le moteur dans le cadre de la procédure normale, un premier démarrage supplémentaire sur batterie seule (fonction de secours décrite dans l'ASB) doit être effectué, comme indiqué dans l'ASB ; l'utilisation de toute source d'énergie externe supplémentaire (équipement d'alimentation au sol externe, amplificateur de batterie, etc.) est interdite pour ces démarrages de moteur, qui font partie du contrôle opérationnel, afin d'acquérir (vérifier) uniquement l'état de charge suffisant / la santé de la batterie de bord.

Inspection :

(2) Dans les 25 FH ou dans les 12 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente CN, effectuer une inspection unique (contrôle fonctionnel) de l'injecteur d'huile et de l'ensemble stator de la génératrice, selon le cas, conformément aux instructions de l'ASB.

Action(s) corrective(s) :

(3) Si, au cours d'une vérification opérationnelle, comme l'exige le paragraphe (1) de la présente CN, une anomalie est décelée, avant le prochain vol, communiquer avec BRP-Rotax pour obtenir les

instructions de réparation applicables et, avant le prochain vol, exécuter ces instructions en conséquence.

(4) Si, au cours de l'inspection (contrôle fonctionnel) exigée par le paragraphe (2) de la présente CN, il est déterminé que l'injecteur de pulvérisation d'huile et/ou l'ensemble stator de la génératrice sont inutilisables, avant le vol suivant, remplacer l'injecteur de pulvérisation d'huile et/ou l'ensemble stator de la génératrice, selon le cas, par des pièces bon état, telles que définies dans la présente CN, conformément aux instructions de l'ASB.

Crédit :

(5) Les inspections et les mesures correctives, le cas échéant, effectuées sur un moteur avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, conformément aux instructions du bulletin de service SB-912 i-016 / SB-915 i-016 / SB-916 i-006 de BRP-Rotax au moment de la délivrance initiale, sont acceptables pour se conformer aux exigences des paragraphes (2) et (4) de la présente CN, le cas échéant, pour ce moteur.

Mesure d'arrêt :

(6) L'exécution, sur un moteur, de la ou des inspections prévues au paragraphe (2) de la présente CN et de la ou des actions correctives prévues au paragraphe (4) de la présente CN, selon le cas, constitue une action terminale pour les contrôles opérationnels répétitifs prévus au paragraphe (1) de la présente CN pour ce moteur.

Installation des pièces :

(7) À compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, ne pas (ré)installer sur un moteur une pièce affectée, et ne pas installer sur un avion un moteur sur lequel une pièce affectée a été installée.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

BRP-Rotax SB ASB-912 i-016 / SB-915 i-016 / SB-916 i-006 (émission originale) datée du 16 décembre 2024, ou ASB-912 i-016 R1 / SB-915 i-016 R1 / SB-916 i-006 R1 Revision 1 datée du 20 décembre 2024.

L'utilisation de révisions approuvées ultérieurement des documents susmentionnés est acceptable pour la conformité aux exigences de la présente CN.

REMARQUES :

[...]