



Emergency Airworthiness Directive

AD No.: 2025-0267-E

Issued: 28 November 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 915 i and 916 i (series) engines

Effective Date: 02 December 2025

TCDS Number(s): EASA.E.121

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 72 – Engine – Propeller Gearbox – Inspection

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 915 iSc2 A, Rotax 915 iSc3 A, Rotax 915 iSc2 C24, Rotax 915 iSc3 C24, Rotax 916 iSc2 A, Rotax 916 iSc3 A, Rotax 916 iSc3 B, Rotax 916 iSc2 C24 and Rotax 916 iSc3 C24 engines, 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-915 i-021 / ASB-916 i-009 Revision 1.



Serviceable gearbox: A propeller gearbox, having Part Number (P/N) 686810 (916 i series engines) or P/N 686790 (915 i series engines), that has passed (no discrepancy found; or applicable corrective action(s) accomplished) the inspection in accordance with the instructions of the ASB, as defined in this AD; or that has been manufactured after 18 November 2025; or that has been overhauled after 18 November 2025; or that has a s/n that is not listed in Chapter 4, Appendix, of the ASB, or a later approved revision hereof.

Affected (suspect) gearbox: A propeller gearbox that is not a serviceable gearbox, as defined in this AD.

Groups: Group 1 engines are those having installed a propeller gearbox having a s/n listed in Chapter 4, Appendix, of the ASB. Group 2 engines are those which are not Group 1.

Reason:

An occurrence was reported, where on a recently manufactured engine it was found that the M40 x 1.5 collar nut had not been installed on the propeller gearbox; a deficiency, which (in the worst case) may result in the propeller shaft being pulled out of the gearbox housing during operation.

This condition, if not detected and corrected, could lead to an in-flight engine failure and/or loss of propeller retention, possibly resulting in loss of control of the aeroplane.

To address this potential unsafe condition, BRP-Rotax published the ASB, as defined in this AD, to provide instructions for inspection of the propeller gearbox and applicable corrective action(s).

For the reason described above, this Emergency AD requires inspection of the propeller gearbox and, depending on findings, accomplishment of corrective action(s).

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:

Inspection:

- (1) For Group 1 engines: Before next flight after the effective date of this AD, accomplish an inspection of the propeller gearbox in accordance with the instructions of the ASB (as defined in this AD).

Corrective Action(s):

- (2) If, during the inspection as required by paragraph (1) of this AD, it is determined that the collar nut M40 x 1.5 is missing, before next flight, accomplish the applicable corrective action(s) in accordance with the instructions of the ASB.
- (3) Replacement of an affected (suspect) propeller gearbox of an engine with a serviceable gearbox (as defined in this AD) is an acceptable alternative method to comply with the requirements of the paragraphs (1) and (2) of this AD, as applicable, for that engine.



Parts Installation:

- (4) For Group 1 and Group 2 engines: From the effective date of this AD, do not install an affected (suspect) gearbox, as defined in this AD, on any engine.

Ref. Publications:

BRP-Rotax Alert Service Bulletin (ASB) ASB-915 i-021 / ASB-916 i-009 Revision 01, published as a single document on 27 November 2025.

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 2025-0267-E

BRP-ROTAX GmbH & Co KG
Moteurs Rotax 915 i et 916 i (série)

Moteur –Réducteur hélice– Inspection

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

2 décembre 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 915 iSc2 A, Rotax 915 iSc3 A, Rotax 915 iSc2 C24, Rotax 915 iSc3 C24, Rotax 916 iSc2 A, Rotax 916 iSc3 A, Rotax 916 iSc3 B, Rotax 916 iSc2 C24 et Rotax 916 iSc3 C24, tous numéros de série (s/n).

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

DEFINITIONS :

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

L'ASB : Bulletin de Service d'alerte BRP-Rotax (ASB) ASB-915 i-021 / ASB-916 i-009 Révision 1.

Réducteur hélice utilisable: Un réducteur hélice, portant le numéro de pièce (P/N) 686810 (moteurs de la série 916 i) ou P/N 686790 (moteurs de la série 915 i), qui a passé avec succès (aucune anomalie constatée ou mesures correctives applicables mises en œuvre) l'inspection conformément aux instructions de l'ASB, telles que définies dans la CN; ou qui a été fabriqué après le 18 novembre 2025 ; ou qui a été révisé après le 18 novembre 2025 ; ou dont le numéro de série ne figure pas dans le chapitre 4, annexe, de l'ASB, ou dans une révision ultérieure approuvée de celui-ci.

Réducteur hélice concerné (suspecté) : un réducteur hélice qui n'est pas un réducteur d'hélice utilisable, telle que défini dans la CN.

Groupes : les moteurs du groupe 1 sont ceux équipés d'un réducteur hélice dont le numéro de série figure au chapitre 4, annexe, de l'ASB. Les moteurs du groupe 2 sont ceux qui n'appartiennent pas au groupe 1.

RAISON :

Un incident a été signalé : sur un moteur récemment fabriqué, il a été constaté que l'écrou à collerette M40 x 1,5 n'avait pas été installé sur le réducteur d'hélice ; une défaillance qui(dans le pire des cas)

pourrait entraîner l'arrachement de l'arbre d'hélice du carter du réducteur d'hélice pendant le fonctionnement.

Si elle n'était pas détectée et corrigée, cette anomalie pourrait entraîner une panne moteur en vol et/ou la perte de la fixation de l'hélice, pouvant entraîner une perte de contrôle de l'aéronef.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, BRP-Rotax a publié l'ASB, tel que défini dans la CN, afin de fournir des instructions pour l'inspection du réducteur d'hélice et les mesures correctives applicables.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN urgente exige l'inspection du boîtier d'hélice et, en fonction des résultats, la mise en œuvre de mesures correctives.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Inspection(s) :

- (1) Pour les moteurs du groupe 1 : avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de la CN, effectuer une inspection du réducteur d'hélice conformément aux instructions du manuel d'entretien (tel que défini dans la CN).

Mesures correctives :

- (2) Si, lors de l'inspection requise au paragraphe (1) de la CN, il est déterminé que l'écrou à collerette M40 x 1,5 est manquant, avant le prochain vol, appliquer la ou les mesures correctives applicables conformément aux instructions de l'ASB.
- (3) Le remplacement d'un réducteur d'hélice défectueux (suspecté) d'un moteur par un réducteur utilisable (tel que défini dans la CN) est une méthode alternative acceptable pour se conformer aux exigences des paragraphes (1) et (2) de la CN, selon le cas, pour ce moteur.

Installation des pièces :

Pour les moteurs des groupes 1 et 2 : à compter de la date d'entrée en vigueur de la CN, ne pas installer de réducteur hélice concerné (suspecté), tel que défini dans la CN, sur aucun moteur.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletin d'alerte BRP-Rotax (ASB) ASB-915 i-021 / ASB-916 i-009 Révision 01, publié sous forme de document unique le 27 novembre 2025.

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

REMARQUES :

[...]