



BOLETIN DE SERVICIO

COMPROBACION DEL CARTER EN LOS MOTORES ROTAX TIPO 912 Y 914 (SERIES) SB-912-029UL R2 SB-914-018UL R2

OBLIGATORIO

Símbolos repetitivos:

Por favor preste atención a los siguientes símbolos que aparecen en este documento, enfatizando información específica.

AVISO: Identifica una instrucción que de no observarse, podría causar heridas serias e incluso la muerte.

ATENCIÓN: Denota una instrucción que de no observarse, podría dañar seriamente el motor o podría llevar a la suspensión de la garantía.

NOTA : Información útil para una mejor utilización.

1) Información

1.1) Motores Afectados

Todas las versiones de los motores tipo:

Grupo A)

- 912 UL Hasta el número serie 4.403.074
- 912 UL Hasta el número serie 4.418.103
- V912 Pre-Producción
- V914 Pre-producción

Grupo B)

- 912 UL Hasta el número serie 4.404.717
- 912 ULS Hasta el número serie 4.427.532
- 912 ULSFR Hasta el número serie 4.429.714
- 914 UL Hasta el número serie 4.418.104
- V912 Pre-producción
- V914 Pre-Producción

Grupo C)

La experiencia indica que también es necesaria la inspección de los siguientes motores:

- 912 UL Desde el número serie 4.404.718
- 912 ULS Desde el número serie 4.427.533
- 912 ULSFR Desde el número serie 4.429.715
- 914 UL Desde el número serie 4.418.104
- V912 Pre-producción
- V914 Pre-Producción

Para unas completas instrucciones de este Boletín de Servicio, referirse al Boletín de Servicio SB-912-029 y SB-914-018, última edición, sección 1.2 en adelante.

NOTA: Sección 1.6) Aprobación: No es requerida para motores del tipo UL (Series)

Sección 3) Cumplimiento: Además: Personas con una formación adecuada específicamente al tipo de motor.



BOLETIN DE SERVICIO

COMPROBACION DEL CARTER EN LOS MOTORES ROTAX® TIPO 912 Y 914 (SERIES) SB-912-029 R2 SB-914-018 R2

OBLIGATORIO

Símbolos repetitivos:

Por favor preste atención a los siguientes símbolos que aparecen en este documento, enfatizando información específica.

▲ AVISO: Identifica una instrucción que de no observarse, podría causar heridas serias e incluso la muerte.

■ ATENCIÓN: Denota una instrucción que de no observarse, podría dañar seriamente el motor o podría llevar a la suspensión de la garantía.

◆ NOTA : Información útil para una mejor utilización.

1) Información

1.1) Motores Afectados

Todas las versiones de los motores tipo:

Grupo A)

- 912 A Hasta el número serie 4.410.384
- 912 F Hasta el número serie 4.410.384
- 914 F Hasta el número serie 4.410.384

Grupo B)

- 912 A Desde el número serie 4.410.385 al 4.410.471
- 912 F Desde el número serie 4.412.797 al 4.412.816
- 912 S Hasta el número serie 4.922.766

Grupo C)

La experiencia no indica que también es necesaria la inspección de los siguientes motores:

- 912 A Desde el número serie 4.410.472
- 912 F Desde el número serie 4.412.817
- 912 S Desde el número serie 4.922.767
- 914 F Desde el número serie 4.420.314

1.2) Concurrencia ASB/SB/SI y SL

Ninguna

1.3) Razón

La experiencia indica que el número de motores afectados debe de ser aumentado (Vea capítulo 1, grupo C).

Una o varias de las siguientes causas pueden provocar la formación de grietas en el carter:

- Modificaciones no apropiadas y no probadas.
- Inadecuada sincronización del carburador.
- Velocidad de ralentí no apropiada (demasiado baja)
- Inadecuada suspensión del motor / Vibraciones no neutralizadas.
- Equilibrado de la hélice fuera de tolerancia.

- Recorrido de actuación del embrague de fricción fuera de tolerancia.
- Falta de mantenimiento
- Impactos contra el suelo.
- Excesiva fatiga térmica
- Exceso de las revoluciones máximas admisibles.
- Exceso de la máxima presión de admisión admisible.
- Vibraciones, Impactos, fatigas térmicas, etc. pueden producir grietas en el carter.

▲ AVISO: Rectifique cualquiera de los motivos mencionados inmediatamente.

1.4) Asunto

Comprobación del carter

1.5) Cumplimiento

Grupo A)

1.5.1) Motores tipo 912 A, 912 F

- Dentro de las 50 próximas horas de funcionamiento, pero al menos antes del 1 de Junio de 2001. La comprobación del carter debe de ser llevado a cabo de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.
- Cada 100 horas debe de realizarse la comprobación del carter de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.

1.5.2) Motores tipo 914 F

- Dentro de las 50 próximas horas de funcionamiento, pero al menos antes del 1 de Enero de 2002. La comprobación del carter debe de ser llevado a cabo de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.
- Cada 100 horas debe de realizarse la comprobación del carter de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.

Grupo B)

1.5.3) Motores tipo 912 A, 912 F, 912 S

- Dentro de las 50 próximas horas de funcionamiento, pero al menos antes del 1 de Marzo de 2003. La comprobación del carter debe de ser llevado a cabo de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.
- Cada 100 horas debe de realizarse la comprobación del carter de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.

Grupo C)

1.5.4) Motores tipo 912 A, 912 F, 912 S, 914 F

- Dentro de las 50 próximas horas de funcionamiento, pero al menos antes del 1 de Marzo de 2004. La comprobación del carter debe de ser llevado a cabo de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.
- Cada 100 horas debe de realizarse la comprobación del carter de acuerdo con las instrucciones indicadas en la sección 3.

1.6) Aprobación

El contenido técnico de este boletín esta aprobado por las autoridades de MOT, DOA, Nr.MOT. JA. 03.

1.7) Mano de Obra

- Mano de obra estimada:
Motores Instalados en los aviones – La mano de obra dependerá de la instalación y por ello no es posible una estimación.

1.8) Datos de Masas

Cambios de pesos --- Ninguno
Momento de inercia --- No afectado

1.9) Datos sobre Cargas eléctricas

No hay cambios

1.10) Ejecución de Software

No hay Cambios

1.11) Referencias

Además de esta información técnica, consulte
- Despieces del motor
- Manual de Mantenimiento (MM)

1.12) Otras publicaciones Afectadas

Ninguna

1.13) Intercambio de piezas

No afectado

2) Información sobre materiales

2.1) Materiales – Costes y disponibilidad

Consulte precios y disponibilidad en los distribuidores Autorizados ROTAX® o a sus Centros de Servicio

2.2) Información sobre colaboración de la Compañía

- En caso de grietas en el carter, el motor completo debe ser enviado F.O.B al distribuidor Autorizado ROTAX® o a sus centros de Servicio.
- Los gastos de envío, tiempo perdido, pérdida de beneficios, costos telefónicos, etc. O costes para la conversión a otras versiones de motores o trabajos adicionales no están cubiertos en este ámbito y no serán reembolsados por ROTAX®.

2.3) Material necesario por motor

Ninguna. La reparación debe de ser llevada a cabo por el fabricante del motor.

2.4) Material necesario para cada pieza

Ninguno

2.5) Reparación de Piezas

Ninguna

2.6) Herramientas Especiales – Precio y disponibilidad

Ninguna

3) Cumplimiento/Instrucciones

Cumplimiento

Todas estas medidas deben de ser realizadas y confirmadas por las siguientes personas o medios

- ROTAX® – Autoridades Aeronáuticas
- ROTAX® – Distribuidores o sus centros de servicio
- Personas autorizadas por las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

▲ AVISO : Realice este trabajo solamente en un área de no fumadores y no próxima a chispas o fuegos. Desconecte el encendido y asegure que el motor no pueda ser puesto en marcha por descuido.

- Desconecte el polo negativo de la batería del avión (si es necesario el desmontaje del motor).

3.1) Comprobación del Carter

Vea figura 1.

- Inspeccione visualmente el carter (1) y la suspensión del motor en busca de grietas de acuerdo con el actual manual de Mantenimiento.

◆ **NOTA:** Inspeccione visualmente el carter en busca de grietas, especialmente en el área superior del cilindro 1. (2), entre la parte superior del cilindro 1 y 3 (3), parte inferior del cilindro 4 (4) y entre los agujeros de los taques hidráulicos (5) del cilindro 2. Vea figura 1. En aquellos motores que utilicen el difusor de aire ROTAX®. Inspeccione visualmente si hay fugas de aceite en el área (2) y (3). Si son encontradas fugas entonces necesitara una minuciosa investigación para determinar la causa de las fugas de aceite. Si no es encontrado el origen de la fuga (por ejemplo del gobernador), entonces es necesario el desmontaje del difusor de aire.

Pueden ser usados métodos alternativos de inspección por ejemplo bore scope (una especie de mini cámara de televisión con la que se puede llegar a ver en lugares inaccesibles) y de esta forma no es necesario el desmontaje.

◆ **NOTA :** Si es absolutamente necesario y solo se ha encontrado una pequeña cantidad de aceite, esta permitido un corto vuelo hasta el lugar de mantenimiento. Con una masiva fuga de aceite debe ser necesario el reemplazo inmediato del motor.

- Si son detectadas grietas debe de informar al distribuidor ROTAX® mas cercanos y si es necesario el motor debe de ser desmontado del avión y enviado al distribuidor autorizado ROTAX®.

- Vuelva a conectar el Terminal negativo de la batería del avión (después de la instalación del motor).

3.2) Sumario

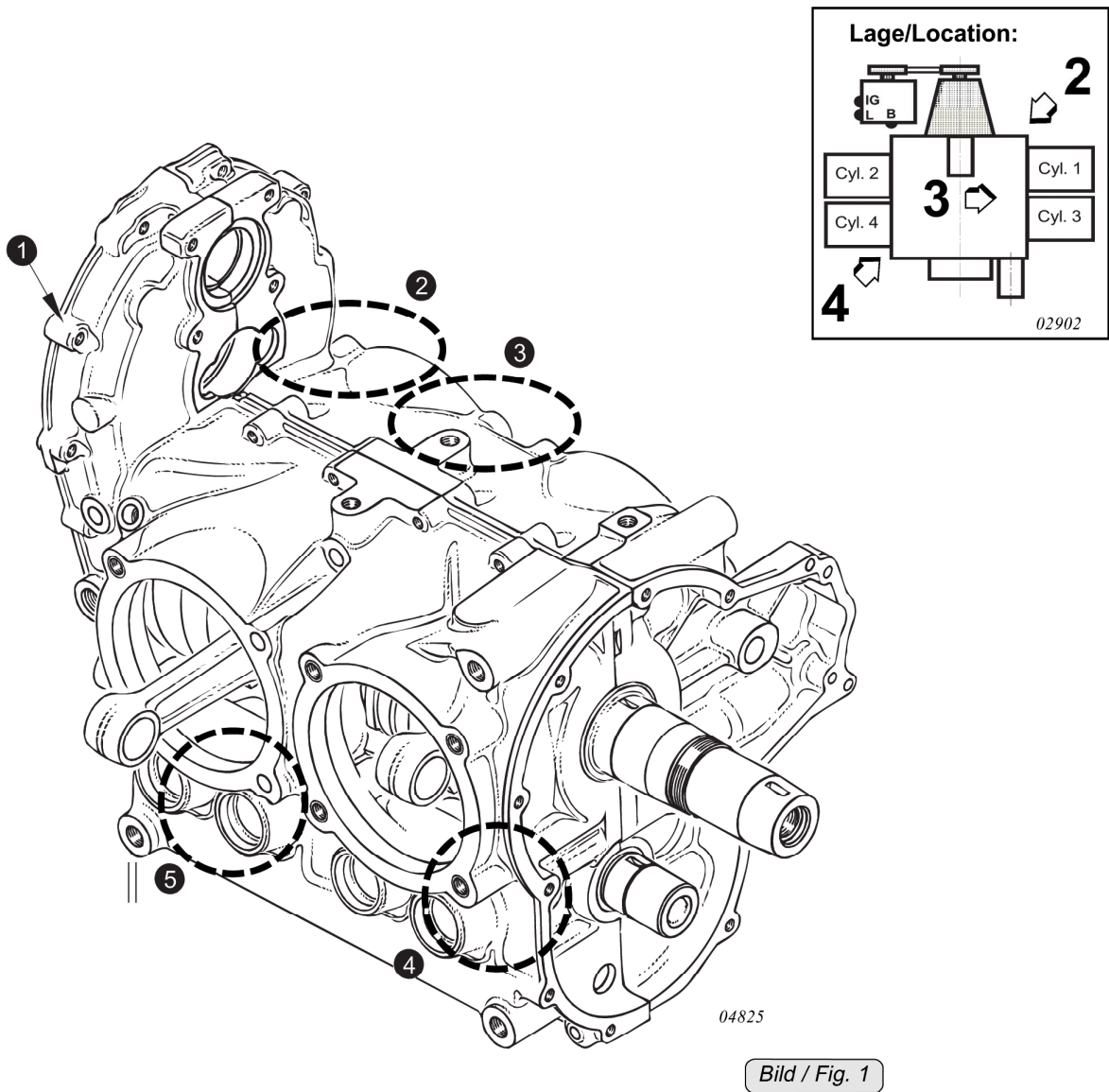
Estas instrucciones (sección 3) deben de ser llevadas a cabo en los tiempos indicados en la sección 1.5.

▲ **AVISO:** No cumplir con estas instrucciones pueden provocar daños en el motor, daños personales e incluso la muerte.

Esta traducción se ha realizado con el mejor conocimiento y juicio – En cualquier caso prevalecerá el texto Original en Idioma Alemán y los datos en sistema métrico Internacional.

4) Apéndice

Las siguientes ilustraciones muestran información adicional.



▲ **NOTA :** Las ilustraciones de este documento muestran la típica construcción. Pueden no representar la figura exacta de las piezas que tienen la misma o similar función. Las vistas no son dibujos técnicos y son solo para referencia. Para detalles específicos, referirse a los actuales documentos de los respectivos tipos de motor.