

## SERVICE INFORMATION NO. SI 20-022

## SERVICE INFORMATION NO. SI 22-011

**NOTE:** SI's are used **only**:

- 1) To distribute information from DAI to our customers.
- 2) To distribute applicable information / documents from our suppliers to our customers with additional information.

Typically there is no revision service for SI's. Each new information or change of that will be send along with a new SI.

### I. TECHNICAL DETAILS

#### 1.1 Airplanes affected:

DV 20            all Serial Numbers  
DV 22            all Serial Numbers

#### 1.2 Subject:

Oil thermostat  
ATA-Code:    73

#### 1.3 Reason:

Rotax has issued a new Service Letter regarding the use of an oil thermostat on engines.

#### 1.4 Information:

The Rotax Service Letter SL-912-011 / SL-914-009 is **not** applicable for the DV20 and DV22

### II. OTHERS

Rotax Service Letter No. SL-912-011 / SL-914-009 is attached to this SI.

In case of doubt contact Diamond Aircraft Industries.



# SERVICE LETTER

## VERWENDUNG EINES ÖL THERMOSTATES

### FÜR ROTAX® MOTOR TYPE 912 UND 914 (SERIE)

**SL-912-011**  
**SL-914-009**

#### Wiederkehrende Symbole

Bitte beachten Sie die folgenden Symbole, die Sie durch dieses Dokument begleiten:

- ▲ **WARNUNG:** Warnhinweise und Maßnahmen, deren Nichtbeachtung zu Verletzungen oder Tod für den Betreiber oder andere, dritte Personen führen können.
- **ACHTUNG:** Besondere Hinweise und Vorsichtsmaßnahmen, deren Nichtbeachtung zu Beschädigungen des Motors und zum Gewährleistungsausschluß führen können.
- ◆ **HINWEIS:** Besondere Hinweise zur besseren Handhabung.

#### 1) Planungsangaben

##### 1.1) **Betreff**

Alle Motoren der Type:

- 912 Serie
- 914 Serie

Sofern der empfohlene, günstigste Öltemperaturbereich gemäß letztgültigem Betriebshandbuch nicht erreicht wird.

##### 1.2) **Zusätzlich zu berücksichtigende ASB/SB/SI und SL**

Zusätzlich zu diesem Service Letter sind die folgenden Service Instructions zu berücksichtigen:

- Service Instruction, SI-04-1997 "Entlüftung des Schmiersystems" letztgültige Ausgabe.
- Service Instruction, SI-27-1997 "Ölstandskontrolle" letztgültige Ausgabe.

##### 1.3) **Anlass**

Gemäß Rückmeldungen aus dem Feld werden bei diversen Luftfahrzeugen mit ROTAX® Motoren Type 912 und 914 (Serie) aufgrund ungünstiger Einbauverhältnisse des Ölkühlsystems zu geringe Öltemperaturen im Motorbetrieb erreicht.

##### 1.4) **Gegenstand**

Verwendung eines Ölthermostates

##### 1.5) **Fristen**

Im Ermessen des Luftfahrzeugherstellers oder des Halters kann bei zu geringer Öltemperatur im Motorbetrieb ein externes Ölthermostat verbaut werden. Bei Unklarheiten ist der autorisierte ROTAX® Vertriebspartner zu kontaktieren.

- **ACHTUNG:** Der Einbau eines Ölthermostates muss vom Luftfahrzeughersteller in Bezug auf die Funktionalität des Ölkreislaufes und Dauerhaltbarkeit getestet und freigegeben werden.

##### 1.6) **Genehmigung**

nicht erforderlich

##### 1.7) **Arbeitszeit**

Geschätzte Arbeitszeit:

Im Flugzeug --- einbauabhängig und somit keine Angaben vom Motorenhersteller möglich.

d03416

**1.8) Gewichte und Momente**

Gewichtsänderung --- abhängig vom verwendeten Ölthermostat.  
Massenträgheitsmoment --- keine Auswirkung.

**1.9) Elektrische Belastung**

keine Änderung

**1.10) Softwareänderungen**

keine Änderung

**1.11) Querverweise**

Ergänzend zu dieser Information sind nachfolgende Dokumente in der letztgültigen Ausgabe zu beachten:

- Wartungshandbuch (WHB)
- Einbauhandbuch (EBHB)

**1.12) Betroffene Dokumentationen**

keine

**1.13) Austauschbarkeit der Teile**

nicht zutreffend

**2) Material Information**

**2.1) Material - Preis und Verfügbarkeit**

- Ein externes Ölthermostat ist im ROTAX<sup>®</sup> Lieferprogramm nicht enthalten.
- Bei Rückfragen bezüglich Auswahl eines geeigneten Ölthermostates ist der autorisierte ROTAX<sup>®</sup> Vertriebspartner zu kontaktieren. Siehe dazu [www.rotax-aircraft-engines.com](http://www.rotax-aircraft-engines.com)

**2.2) Mindestanforderungen an das Ölthermostat**

- Mindestinnendurchmesser der Schlauchanschlussnippel: 9mm
- Verwendung von abgewinkelten Schlauchanschlussnippeln soll vermieden werden
- Der Druckverlust aufgrund des Strömungswiderstandes im Thermostat darf max. 0,05 bar betragen.
- Öffnungstemperatur sollte zwischen 82°C und 90°C liegen
- Ganzmetallausführung

▲ **WARNUNG:** Bei Arbeiten am Ölsystem sind die Arbeitsanweisungen und Warnhinweise gemäß letztgültigem Wartungshandbuch der entsprechenden Motortype zu beachten.