

**ROTAX.**

SERVICE INFORMATION

21 UL 94

July 1994

912 VERGASER-BEFESTIGUNG

912 CARBURETOR FIXATION

1) Wiederkehrende Symbole:

NUR ZUR INFORMATION.
ÄNDERUNGSDIENST NICHT VORGESEHEN.

Bitte, beachten Sie die folgenden Symbole, die Sie durch die Service-Information begleiten:

- ▲ **WARNUNG:** Warnhinweise und Maßnahmen, deren Nichtbeachtung zu Verletzungen oder Lebensgefahr 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.

2) Einleitung

Diese Information soll dem Flugzeug-Konstrukteur, -Hersteller und -Bauer helfen, korrekte Betriebsbedingungen und Montage für den Motor und damit optimale Leistung und Zuverlässigkeit verschaffen.

3) Technische Daten und allgemeine Information:

Zusätzlich zu diesen Montage-Hinweisen beachten Sie, bitte, diesbezügliche Angaben auch im

- ⇒ Betriebshandbuch
- ⇒ Motor - Typenblatt
- ⇒ Leistungs-, Drehmoment-, und Treibstoffverbrauchs-Kurven
- ⇒ Ersatzteile-Liste
- ⇒ Einbauhinweise und Einbaueckliste

Die Befestigung des Vergasers am Motor 912 wurde so ausgelegt, daß dieser sicher am Ansaugkrümmer mittels Vergaserstutzen kpl. 267 785 befestigt werden kann, bei Verwendung des Original-ROTAX - Luftfilters 825 710 oder 825 711.

Diese Art der Befestigung gewährleistet eine ausreichende Sicherheit im Falle von harter Landung, Luftwirbeln, übermäßigen Vibrationen usw., wodurch sich sonst der Vergaser vom Ansaugkrümmer trennen würde.

Um die Sicherheit der Befestigung noch weiter zu gewährleisten, wird die Anbringung einer Drahtsicherung passender Dimension am Ansaugkrümmer empfohlen, wie sie im Flugwesen üblicher Standard ist.

Jede Änderung am Ansaugtrakt (z. B. zusätzliche Luft-Box, Vergaser-Erwärmungseinrichtung usw.) sollte nur nach sorgfältiger Abwägung der Folgen durch das zusätzliche Gewicht, das am Vergaserstutzen angebracht wird, erfolgen. In vielen Fällen muß für zusätzliche Sicherung gesorgt werden.

Aus der Praxis sind Fälle bekannt, wo die Schlauchschellen am Gummiflansch übermäßig angezogen wurden. Dadurch kann der Flansch an der Innenseite von der Kante des Vergasers abgeschauert werden, wodurch er womöglich defekt werden kann.

Um ein Durchschneiden des Vergaserstutzens zu vermeiden, muß die Schlauchschelle mit der Schraube nach unten montiert werden und die Schraube nur so weit angezogen werden, daß ein Spalt von min. 7 mm (.27 in.) bleibt.

▲ **WARNUNG:**

NICHTBEACHTUNG DIESER EMPFEHLUNG KANN ZU MOTOR- UND PERSONEN-SCHADEN FÜHREN!

1) Repeating symbols:

FOR INFORMATION ONLY.
WITHOUT COMMITMENT TO ADVISE MODIFICATIONS.

Please, pay attention to the following symbols throughout the service info. emphasizing particular information.

- ▲ **WARNING:** Identifies an instruction, which if not followed, may cause serious injury or even death.
- **ATTENTION:** Denotes an instruction which if not followed, may severely damage the engine or other components.
- ◆ **NOTE:** Information useful for better handling.

2) Introduction:

This information is intended to assist the aircraft designer, manufacturer and builder to achieve correct operating conditions and assembly for the engine and consequently optimum performance and reliability.

3) Technical data and general information:

In addition to these service instructions please refer to:

- ⇒ operator's manual
- ⇒ engine data sheet
- ⇒ power, torque and fuel consumption curves
- ⇒ the spare parts list
- ⇒ engine installation instruction and installation check list

The ROTAX 912 carburetor fixation has been designed to effectively secure the carb to the intake manifold via the rubber carburetor flange assembly 267 785 when using the stock ROTAX air filters 825 710 or 825 711.

This type of fixation assures a reasonable safety margin in the event of hard landing, severe gust loads, excessive vibration etc. which could otherwise force separation of the carb from the manifold.

To further assure the security of fixation, it is recommended to safety wire the carb to the manifold via the usual accepted aircraft standard, using appropriately sized safety wire.

Any changes in intake design (i.e. additional airbox, carb heat device etc.) should be done only after carefully considering the effects of extra weight applied to the flange assemblies. In many cases extra security needs to be obtained.

Field reports have also shown some cases of over tightening of the clamp used with the rubber flange assembly. This condition can cause the flange to be severed from the inside along the inside edge of the carburetor, which eventually could lead to failure.

To prevent the rubber flange from being cut, the clamp has to be installed with the screw downwards and the screw has only to be tightened to a clamp gap of 7 mm (0.27 in.) minimum.

▲ **WARNING**

FAILURE TO COMPLY WITH THIS RECOMMENDATION COULD RESULT IN ENGINE DAMAGE AND PERSONAL INJURY!