

# CONSIGNE DE NAVIGABILITE

définie par la **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**

*Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.*

## TURBOMECA

### Turbomoteurs ARTOUSTE II

Utilisation civile (ATA 72)

#### **1. MATERIELS CONCERNES :**

Turbomoteurs ARTOUSTE II C1, C2, C5 ou C6 assemblés d'origine par TURBOMECA ayant été utilisés précédemment par un opérateur non contrôlé par une Autorité civile (opérateur militaire, Etat, ...).

#### **2. RAISONS :**

Des hélicoptères équipés de ces moteurs peuvent être ou ont été vendus à des utilisateurs civils.

Les Turbomoteurs Artouste II C1, C2, C5 ou C6 utilisés précédemment par un opérateur non contrôlé par une Autorité civile (opérateur militaire, paramilitaire, état, ...) ne sont pas immédiatement considérés comme navigables par l'Autorité de l'aviation civile. Ces moteurs n'ont en effet pas été suivis dans le cadre du régime civil et sont susceptibles d'être dans une configuration non conforme à la définition de type approuvée par l'Autorité civile (en particulier en ce qui concerne : le standard des modifications, les solutions de réparation appliquées ou encore le programme d'entretien sur les pièces critiques). Les limitations d'utilisation approuvées par l'Autorité civile sont par ailleurs susceptibles d'avoir été dépassées sur ces turbomoteurs.

Il est rappelé en particulier que les limites de vies sont basées sur des cycles d'utilisation normale civile.

La présente Consigne de Navigabilité (CN) notifie les conditions permettant la remise en service pour utilisation sous régime civil de ces moteurs, avec délivrance d'une "JAA Form One" attestant de la navigabilité du moteur.

#### **3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :**

Avant tout vol, sous registre civil, les turbomoteurs Artouste II C1, C2, C5 ou C6 utilisés précédemment par un opérateur non contrôlés par une Autorité civile (opérateur militaire, paramilitaire, état, ...) doivent avoir obtenu une JAA Form One dans les conditions définies au Paragraphe 4 de cette CN.

.../...

#### 4. CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UNE JAA FORM ONE :

##### 4.1. Cas général :

L'application du Service Bulletin n° A223 72 0069 Edition 1 (ou ultérieure) est un moyen acceptable de conformité avec cette Consigne de Navigabilité.

##### 4.2. Alternative:

D'autres moyens de conformité peuvent être proposés à l'approbation de la DGAC.

Dans ce cas, une demande écrite devra être faite à la DGAC (DGAC/SFACT/N.ME, 50 rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15).

Pour être recevable, une telle demande devra être accompagnée des justifications montrant que le demandeur :

- connaît la configuration exacte du moteur et sa situation vis à vis du respect des règles d'entretien définies par TURBOMECA (standard, révision, réparation, stockage, visites périodiques, heures et cycles effectués),
- est capable de connaître les écarts éventuels avec ces règles d'entretien de TURBOMECA et d'en évaluer l'effet sur la navigabilité du moteur,
- a établi la conformité à la liasse de définition certifiée (variante, standard, performances)
- le cas échéant, a identifié la présence de pièces non approuvées par la DGAC et est prêt à demander à la DGAC leur certification, sous forme de STC, sous sa propre responsabilité, ou à les remplacer par des pièces approuvées,
- le cas échéant, a identifié d'éventuelles solutions de réparation n'ayant pas reçu l'aval du constructeur et de la DGAC, et est prêt à demander à la DGAC leur certification, sous sa propre responsabilité, ou à les remplacer par des pièces approuvées,
- a vérifié le respect des données de Navigabilité approuvées par l'Autorité (Consignes de Navigabilité, Service Bulletins, vies limites, limite d'utilisation, limite calendaire),
- a vérifié la présence de la plaque d'identification du moteur.

De plus, il faudra fournir ou tenir à la disposition de la DGAC les éléments suivants :

- la documentation provenant de l'utilisateur précédent, du suivi des contrôles et des périodicités, des données de travaux archivés pour la réparation, la révision générale et le stockage (conditions/limitations).
- le relevé des heures et des cycles effectués,
- le bilan de tout éventuel événement concernant l'hélicoptère et le moteur (atterrissage dur, accident, présence de particules au bouchon magnétique moteur, problème d'analyse d'huile, de dilution, contrôle visuel du moteur, relevé d'identification des équipements et des pièces accessibles, etc.).
- les informations provenant de l'utilisateur précédent permettant de vérifier que le mode d'utilisation du moteur a été compatible avec le (ou les) cycle(s) de référence utilisé(s) pour déterminer les durées de vie approuvées par la DGAC.

Le demandeur devra démontrer par un essai au banc que le moteur fournit bien les puissances minimales certifiées.

La JAA Form One pourra être délivrée après réception de l'approbation écrite de la DGAC.

.../...

---

REF. : BS TM n° A223 72 0069 Edition 1 (et ultérieures approuvées).

---

**DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 07 DECEMBRE 2002**

CANCELLED