

 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b>	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-017 R1</b>	Diffusion : <b>A</b>	Date d'émission : <b>3 mars 2004</b>	Page : <b>1/2</b>
	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : <input checked="" type="checkbox"/> pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. <input type="checkbox"/> en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
<b>Edition du GSAC</b>	<b>Un aéronef concerné par une consigne de navigabilité ne peut être utilisé qu'en conformité avec les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf accord de l'autorité du pays d'immatriculation.</b>			
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>F-2004-017 édition originale</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>TURBOMECA</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Turbomoteurs ARRIUS 2</b>		
Certificat(s) de type n° <b>M20</b> Fiche(s) de données n° <b>M20</b>				
Chapitre ATA : <b>73</b>	Objet : <b>Circuit carburant et commandes - Régulation automatique</b>			

### 1. APPLICABILITE :

La présente consigne de navigabilité (CN) s'applique aux turbomoteurs TURBOMECA ARRIUS 2B1, 2B1A, 2B1A\_1 et 2B2.

### 2. RAISONS :

Un cas de perte simultanée de la régulation automatique de 2 moteurs ARRIUS 2B1 s'est produit en vol sur un hélicoptère EC 135 T1.

Cette perte de régulation automatique proviendrait, pour chacun des 2 moteurs, d'un écart entre la consigne de position du doseur à carburant et sa position mesurée.

Ces 2 moteurs ne comportaient pas les modifications de logiciel introduites par cette CN et destinées à accroître la tolérance de la régulation automatique des ARRIUS 2 à ce type d'écart.

Bien que le passage simultané des deux moteurs en mode manuel n'affecte pas la navigabilité, la surcharge de travail imposée au pilote dans certaines phases de vol est, pour cet hélicoptère, jugée significative. une situation dangereuse pourrait en découler.

La Révision 1 de cette CN a pour objet de modifier les documents en référence.

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

Avant le 31 mai 2004, appliquer de façon impérative les Service Bulletins cités ci-dessous pour les turbomoteurs suivants :

- variantes ARRIUS 2B1 :  
 Sans option survitesse: SB 319 732080 R1  
 Avec option survitesse: SB 319 732081 R1



- variantes ARRIUS 2B1A/2B1A\_1 :  
SB 319 732082 R1
- variantes ARRIUS 2B2 :  
SB 319 732090

**4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletin Service n° 319 73 2080 R1  
Bulletin Service n° 319 73 2081 R1  
Bulletin Service n° 319 73 2082 R1  
Bulletin Service n° 319 73 2090.

**5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

**Edition originale** : 14 février 2004  
**Révision 1** : Dès réception à compter du 03 mars 2004.

**6. REMARQUE :**

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

Support Opérateurs ARRIUS 2  
TURBOMECA  
64511 BORDES – France  
Téléphone : 33 (0)5 59 74 40 32 (or 40 71)  
Fax : 33 (0)5 59 74 45 15 (or 45 16)

**7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-1618 du 24 février 2004.