

| | | | | |
|--|--|---|---|----------------------|
|  | CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-037 | Diffusion : A | Date d'émission : 2 mars 2005 | Page : 1/2 |
| Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC | Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. | | <i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i> | |
| | 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. | | | |
| Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet | | Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : 1997-122 annulée par sa Révision 4 | | |
| Responsable de la navigabilité du matériel : TURBOMECA | | Type(s) de matériel(s) : Turbomoteurs TURMO IV | | |
| Certificat(s) de type n° M8 Fiche(s) de données n° M8 | | | | |
| Chapitre ATA : 72 | Objet : Inspection/Remplacement du compresseur centrifuge | | | |

1. APPLICABILITE :

La présente consigne de navigabilité (CN) s'applique aux turbomoteurs TURBOMECA TURMO IV A et TURMO IV C. Ces moteurs équipent les hélicoptères PUMA SA 330 F, G et J.

2. RAISONS :

Le départ d'un ou plusieurs éclats de pales de la roue d'entrée du compresseur centrifuge, suite à la fissuration par fatigue de cette (ces) pale(s), a occasionné plusieurs cas de perte de puissance ou d'arrêt moteur en vol.

L'expérience sur la flotte en utilisation montre que le temps à l'amorçage de la crique de fatigue est plus long sur les roues d'entrée en EZ12CNDV12 n'intégrant pas la modification TU 197 (introduction de la roue d'entrée en matériau 17.4 PH) que sur les roues d'entrée modifiées TU 197, (TU197 associée ou non à la TU 215 : grenailage et polissage de l'ensemble roue d'entrée et rouet en 17.4 PH).

TURBOMECA a développé les modifications TU 191 et 224 consistant à utiliser des roues d'entrée en matériau EZ12CNDV12 peint pour lesquelles la probabilité d'amorçage de crique est encore plus faible qu'avec du EZ12CNDV12 non peint.

La présente CN remplace la consigne de navigabilité DGAC n° 1997-122 R3 qui est annulée. Compte tenu de l'expérience en service, elle modifie la périodicité des contrôles demandés pour les moteurs ne comportant aucune des modifications TU 191, TU 197, TU 215 et TU 224.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Sauf si déjà effectuées, les actions suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN.



Effectuer une inspection du compresseur centrifuge, conformément au Service Bulletin Impératif TURBOMECA n° A249 72 0100 Révision 5, pour vérifier l'absence de crique et de corrosion, avec une périodicité de :

- 200 heures si le moteur ne comporte aucune des modifications TU 191, TU 197, TU 215 et TU 224
- 750/K (1) heures si le moteur comporte la modification TU 197 ou TU 215
- 1 000 heures si le moteur comporte la modification TU 191 ou TU 224.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Service Bulletin Impératif TURBOMECA n° A249 72 0100 Révision n° 5.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

12 mars 2005.

6. REMARQUE :

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

Support Opérateurs TURMO IV
TURBOMECA
40220 TARNOS - France
Fax : 33 (0)5 59 74 45 72.

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-1910 du 22 février 2005.

Superseded

(1) Le coefficient K représente le nombre de sollicitations par heure de vol :

$$K = \frac{\text{Nombre de passages à une vitesse inférieure à 83 \% du régime du générateur de gaz}}{\text{Nombre d'heures de vol de la mission}}$$