



TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 11 juillet 2001 à Longford base (Australie) au Sikorsky S-76c immatriculé VH-EXX

The Sikorsky S76C helicopter was in cruise flight with the automatic flight control system engaged, when the flight crew noted a loud noise and the helicopter yawed to the left, rolled left, and the nose pitched down. The flight crew disengaged the automatic flight control system and resumed flying the helicopter manually, stabilising it in level flight. The right engine-out and fire-warning annunciators were illuminated, with the engine-out aural warning sounding. The right engine instruments displayed zero rotational speed of the gas generator (GG) and extremely high turbine outlet temperature (measured at point T4 within the engine). The crew activated the right engine fire bottles and simultaneously closed the fuel firewall shut-off valve. The fire indication extinguished. They then configured the helicopter for single engine flight with the remaining engine operating approximately ten seconds into the two and one-half minute One Engine Inoperative (OEI) limitation. The flight crew adjusted power requirements for the OEI condition and then completed an uneventful single engine landing at their Longford base.

Rapport de l'ATSB (Australie)

Réception par la DGAC : 18 Septembre 2001

Recommandation 01

ATSB (extrait)

Air Safety Recommendation N°R20010193 :

DGAC assess the adequacy of the Turbomeca Arriel engine MO3 bearing lubrication installation to determine if it meets the applicable design standard requirements.

Réponse de la DGAC

Lla DGAC a informé l'ATSB qu'elle considère que le système de lubrification répond au règlement en vigueur traitant du feu et de ses conséquences : JAR-E-530 et son harmonisation avec la FAA sous la forme de la NPA-E-24 et de son ACJ (dans la NPA-E-37).

Le système répond aux autres exigences du JAR-E applicables à ce moteur.

Degré d'avancement (07 Décembre 2007)



Recommandation 02

ATSB (extrait)

Air Safety Recommendation N°R20010193 :

The Australian Transport Safety Bureau recommends that the DGAC takes appropriate action to ensure the continued airworthiness of aircraft fitted with Turbomeca Arriel engines incorporating modification TU204.

Réponse de la DGAC

La modification TU204 est installée sur deux types de moteurs, l' 1S1 qui équipe les hélicoptères bimoteurs et l'1D1 qui équipe les hélicoptères monomoteurs.

1S1: Compte tenu du nombre d'incidents liés à l'application de la modification TU 204 et des calculs de probabilité d'occurrence de double panne sur hélicoptère bi-moteurs, la DGAC estime que la navigabilité du moteur est conforme aux exigences réglementaires sans mesure particulière supplémentaire.

1D1 : Le BS 292 72 0258 émis par le constructeur en vue de changer les aubes concernées a été rendu obligatoire le 15/05/2002 par la DGAC qui a émise une Consigne de Navigabilité N°2002-258(A)

Degré d'avancement (07 Décembre 2007)



100%