

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 1er juillet 1999 à Mondavezan (31) au TB 10 immatriculé F-GGNL

Le F-GGNL décolle de l'aérodrome de Muret pour un vol d'instruction en local. Ce vol se déroule à une altitude comprise entre deux mille et trois mille pieds. Au cours de la séance, l'instructeur perçoit un bruit sourd, sans vibrations, suivi d'une perte de puissance. Il actionne la pompe électrique et change de réservoir. Une brève amélioration est notée. Il décide alors de retourner vers l'aérodrome mais, pendant le virage, le régime moteur décroît à nouveau et ne permet plus de maintenir le palier. Il est contraint à un atterrissage d'urgence. Tous les champs aux alentours sont encombrés de meules de paille. Après le toucher des roues, l'avion roule sur une centaine de mètres avant de heurter une meule avec son aile gauche qui s'arrache sous le choc. Il fait un cheval de bois, passe sur le dos et s'immobilise. Les passagers sont indemnes.

### Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 16 Mai 2001

### Recommandation 01

BEA (extrait)

Lorsque la continuité électrique n'est pas assurée entre les condensateurs de la magnéto double et l'avion, il peut se produire une surchauffe amenant la panne de la magnéto. Cette panne a pour conséquence une perte de puissance qui peut aller jusqu'à l'arrêt du moteur. En conséquence, le BEA recommande :  
Que la FAA et la DGAC reconsidèrent leur décision de ne pas rendre obligatoires les dispositions du bulletin de service n°651 émis le 17 mars 1995 par Teledyne Continental.

### Réponse de la DGAC

Par courrier du 28/09/01, la FAA a informé la DGAC qu'une analyse de risque établie d'après la méthode "Risk assessment for reciprocating Engine" montre que le nombre de pannes prévisibles ne justifie pas l'émission d'une AD. Toutefois, un bulletin de recommandation a été émis par la DGAC le 17 avril 2002 (BR2002/16(A)).

### Degré d'avancement ( 04 Décembre 2007)

