

## ACCIDENT survenu à l'avion immatriculé F-PYVP

<b>Evénement :</b>	diminution de la puissance du moteur lors du décollage, demi-tour, atterrissage et sortie longitudinale de piste.
<b>Cause probable :</b>	opérations de maintenance insuffisantes pendant une période de non fonctionnement.

<b>Conséquences et dommages :</b>	train et hélice endommagés.
<b>Aéronef :</b>	avion Viking MK2 « Dragonfly », construction amateur, moteur Limbach SL 1 700 E puissance 61 ch.
<b>Date et heure :</b>	samedi 26 juin 2004 à 17 h 30.
<b>Exploitant :</b>	société.
<b>Lieu :</b>	AD Issoire (63), piste 36 / 18 non revêtue, longueur 865 mètres, altitude : 1 240 pieds.
<b>Nature du vol :</b>	local.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 58 ans, VV de 1963, PPL de 1965, 4 360 heures de vol sur avion et 2 500 heures sur planeur, 53 dans les trois mois précédents, aucune sur type.
<b>Conditions météorologiques :</b>	estimées sur le site de l'accident : vent 040° / 06 à 08 kt, CAVOK, température 30 °C, QNH 1018 hPa.

### Circonstances

Le pilote effectue son premier vol de prise en main sur l'avion acheté d'occasion et livré le matin. Il explique qu'immédiatement après la rotation lors du décollage en piste 36, il constate une diminution du régime du moteur de plus de trois cents tours par minute. La température de l'huile du moteur augmente fortement. Il estime que la longueur de piste disponible et la présence d'un champ de maïs à l'extrémité de celle-ci ne lui permettent pas d'atterrir dans de bonnes conditions. Il vire par la gauche afin de rejoindre la piste 18 en conservant une hauteur d'environ cinq mètres. En courte finale, il perçoit « *une odeur de chaud* ». Lorsqu'il survole le seuil de piste, il arrête le moteur, ferme le circuit de carburant et coupe l'alimentation électrique.

Pendant le roulement, le pilote freine mais l'avion dépasse l'extrémité de la piste. Le Dragonfly bascule en pylône en franchissant un dénivelé de trente centimètres, situé à cinq mètres après la fin de la piste, retombe sur ses roues et s'immobilise.

L'examen du moteur par le constructeur montre que le palier avant du vilebrequin a serré. Les canaux de graissage de ce dernier sont obstrués.

L'avion n'avait pas volé depuis deux ans environ. Il n'a pas été possible de déterminer les actions entreprises pour maintenir le moteur en état de fonctionnement pendant cette période.

Le moteur avait fonctionné environ 370 heures depuis son installation sur la cellule. L'ancien propriétaire mentionnait l'utilisation d'additifs pour lubrifiants sur le carnet de route. Après l'achat par son nouveau propriétaire, l'avion avait fait l'objet d'un entretien selon le programme d'une « visite de cent heures ». Il avait volé ensuite pendant trois heures environ afin de vérifier son fonctionnement avant son convoyage à Issoire.