



Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes
Une cible de choix
ou, comment le 23 janvier 2014, nous avons découvert
l'Atlantic n°31, criblé de balles
Par Pierre Lipinski et Paul Clément

POUR MÉMOIRE

Le Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes (CHAN) a été créé par des anciens militaires et civils de l'Aéronautique Navale après la fermeture de la BAN de Nîmes-Garons le 1^{er} juillet 2011. Il a pour objet de maintenir le souvenir de la présence de l'aéronautique navale sur le site de 1961 à 2011 et d'honorer la mémoire des 57 morts en service aérien commandé pendant ces 50 années de présence gardoise.

A ce titre, le CHAN a reçu de la Marine Nationale par l'intermédiaire de l'Amiral Commandant l'Aviation Navale, la mission de conserver en bon état de présentation sur une enclave de la Base militaire de Garons, deux appareils qui appartiennent à la Marine Nationale, le Bréguet Atlantic n°31 et le Bréguet Alizé n°48. Le Bréguet Atlantic n°31 a été l'objet de cet incident. Les conditions de réalisation de la mission du CHAN et les conditions d'occupation des terrains de l'Armée de Terre par les aéronefs de la Marine Nationale sont régies par une convention tripartite cosignée par l'Amiral ALAVIA, le Commandant de la BDD et le Président du CHAN, en date du 20 octobre 2011.

Les deux appareils sont situés dans deux zones distinctes de la Base Militaire de Nîmes, seul le Breguet Atlantic est à la vue de la route reliant Nîmes à St Gilles CD 42.



LA JOURNÉE DU 23 JANVIER 2014

Le CHAN effectuée, avec une équipe qualifiée et soumise à autorisation d'accès, avec une fréquence d'environ une fois par mois, une opération d'entretien du terrain (nettoyage, tonte...) et une opération d'entretien des avions.

Cette fréquence peut varier en fonction des conditions météorologiques et des travaux à réaliser.

En particulier, la visite du 16 janvier 2014 avait été repoussée d'une semaine en raison des fortes pluies tombées dans la région. La visite précédente datait du jeudi 12 décembre 2013.

Selon l'usage, les techniciens réalisent les formalités de délivrance des badges d'accès au bureau d'accueil, et rejoignent leurs lieux de travail.

Après avoir ouvert la porte d'accès, les techniciens se sont avancés dans l'appareil, ont installé les moyens d'éclairage (projecteurs sur groupe électrogène) et ont procédé à une inspection d'autant plus précise qu'il avait été décidé une recherche éventuelle d'infiltrations d'eau consécutives aux fortes pluies.

Il est apparu immédiatement un manque anormal et inhabituel d'étanchéité par la présence de plusieurs centimètres d'eau dans le nez vitré.

Une équipe s'est mise rapidement en condition d'assèchement et je me suis mis en recherche des zones de pénétration, armé de mon fidèle appareil photo.

C'est ainsi qu'ont été découverts, de l'intérieur de l'avion, des impacts au niveau des vitres du cockpit, poste pilote côté gauche (bâbord). Ces impacts ont rapidement été identifiés comme pouvant provenir de tirs d'armes à feu.



Les investigations se sont poursuivies à l'extérieur de l'avion

Gérard Czapnick et Roger Bidot ont démarré les recherches, Roger assurant la comptabilité avec stupéfaction. Puis tout le monde s'y est mis.

- Quatre zones d'impact ont été relevées.
- Toutes sur la partie bâbord (sud-ouest, côté route).
- Nous avons dénombré soixante six impacts (66) sur l'ensemble de l'Atlantic.



Bréguet Atlantic vu du poste présumé du tireur.



Les tirs sur l'avant et sur la cocarde ont vu certaines des balles pénétrer dans l'avion, d'autres rester dans les parois de la cellule

Les tirs sur la dérive ont vu certaines balles traverser la dérive pour ressortir coté droit de l'aéronef.



Trois balles ont été retrouvées, dont deux vers l'arrière de la cabine et avaient traversé le couloir.

Pointe avant :

- **5 impacts** au niveau du cockpit pilote et des montants de la verrière, dont un impact important en étoile.
- **13 impacts** au niveau des insignes des Flottilles 21 et 22F.



Cocarde latérale gauche :

La cocarde a été criblée de **9 balles**.

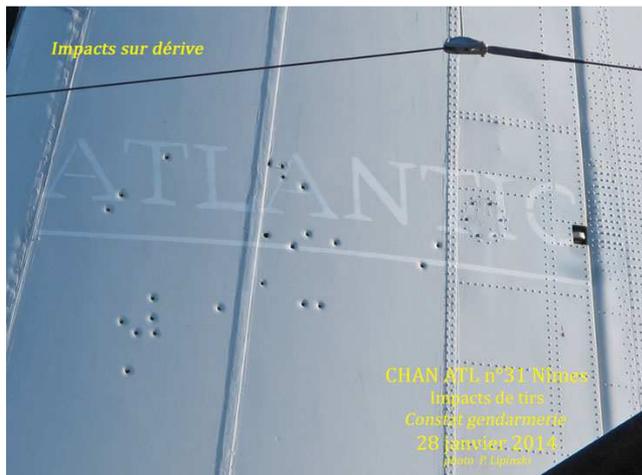


Dérive :

Deux zones ont fait l'objet de **39 impacts**.

- A hauteur de la mention « ATLANTIC » **23 impacts**.
- Au niveau du numéro de l'avion « 31 » : **16 impacts**.





Examen extérieur complémentaire de l'avion

La journée de travail n'ayant pas prévu d'activité en grande hauteur, malgré la présence d'une échelle de taille moyenne, en l'absence de harnais de sécurité, aucune constatation et investigation de détail en hauteur n'a pu être effectuée et les prises de vue ont été réalisées au téléobjectif.

Dérive côté droit (tribord)



Des impacts ont été décelés en provenance de balles entrées par la gauche et qui ont traversé l'épaisseur de la dérive provoquant plusieurs cloques et des trous de sorties.



Cloques et déchirures dues aux impacts traversant la dérive.

Examen intérieur complémentaire

Tirs sur l'avant

Une balle est sortie au niveau des pieds du pilote de gauche.



Tirs sur la cocarde

Le capitonnage extérieur du carré et le rideau de la penderie ont été traversés par plusieurs balles.



Elles ont terminé leur course en traversant le couloir, dans les toilettes, en perçant la cloison.



Cloison extérieure des toilettes et rideau percé du couloir.



Cloison intérieure des toilettes

Deux balles ont traversé la cloison des toilettes. Une a rebondi sur la cloison latérale. Elles ont terminé leur course dans la cloison extérieure.

Une balle s'est désagrégée sur un montant de la cloison.

Une a atteint la bouche de ventilation du sabord droit, passant au travers du rideau du couloir.



Cloison extérieure des toilettes

Recherche des balles

Trois balles ont été retrouvées à l'intérieur de l'aéronef. Des investigations plus poussées devraient permettre d'en retrouver d'autres.

- Une balle est trouvée en bas du manche pilote.
- Une balle est trouvée dans le bas du sabord droit (elle n'a pas touché le vitrage)
- Une balle est trouvée au pied de la cloison des toilettes.



Manche pilote de gauche – sortie de balle



Balle au pied du manche



Balle au sabord droit



Balle au pied de la cloison des toilettes

Ces balles sont écrasées, mais la munition devrait être du 22 LR, calibre 5,5 mm.

DOMMAGES

Il faut rappeler que l'Atlantic n°31 est un appareil d'exposition statique déclassé, installé sur cet emplacement depuis le 27 mai 1997.

Il n'a pas vocation à être remis en vol.

Le CHAN est chargé de sa conservation en lui maintenant un aspect de présentation convenable avec pour objet : « la mémoire de l'Aéronavale ». Il est nettement visible de l'extérieur de la base militaire, et il fait partie de l'image de la perception des Forces Armées Françaises par la population civile nombreuse, fréquentant cette route reliant Nîmes à la Camargue.

Dommages structurels

Les impacts de balles et la traversée de diverses parties de l'appareil ne peuvent en aucune façon avoir endommagé gravement la structure de l'avion et remettre en cause sa conservation.

Dommages sur les différents réseaux

Lors de la traversée des balles, certains éléments internes ont pu être touchés.

Réseau électrique :

Aucune tension électrique ne circule dans l'appareil, en conséquence l'éventuelle rupture d'un élément de câblage ne peut avoir aucune incidence sur la sécurité et la survie de l'aéronef.

Réseaux huile et hydraulique :

Il n'est pas impossible que des tuyauteries aient été touchées. Il n'y a plus aucun élément en état de fonctionner sous pression hydraulique, ni nécessitant une lubrification. En conséquence, le seul « risque » pourrait être la présence d'une fuite laissant se propager du fluide résiduel.

Cette éventualité n'a aucun caractère de danger, car lors de la prise en charge de l'appareil par le CHAN, diverses fuites ont été découvertes et les circuits en cause rapidement purgés. Il en serait de même si l'éventualité se présentait suite à une nouvelle constatation.

Réseau carburant :

Il n'y plus aucune quantité de carburant résiduel dans cet avion. La rupture éventuelle d'une tuyauterie n'aurait aucune conséquence.

Armoires électriques, équipements divers :

Aucun élément n'est en état de fonctionner dans le sens aéronautique du terme, un éventuel impact de balle n'aurait aucune incidence sur la sécurité.

En conséquence

Le CHAN dans le cadre de sa mission, investigate toutes les parties raisonnablement accessibles de l'avion pour y découvrir d'éventuels points de corrosion ou de fuites, afin de remédier à leurs conséquences.

Le plan d'investigation en cours va être modifié pour privilégier en priorité les zones potentiellement traversées par les trajectoires des balles.

Dompage à la cabine

Les balles qui ont traversé les parois de la cellule ont perforé plusieurs cloisons et divers rideaux.

Ces dommages n'engagent pas la survie de l'appareil ni la sécurité du personnel.

Le CHAN assurera les réparations qui consistent au rebouchage des trous et à un traitement esthétique des surfaces.

Effets sur l'étanchéité de la cabine.

La multiplication des impacts, pour la plupart traversant les couches superficielles de l'avion, a créé une rupture d'étanchéité notamment à l'eau qui a été constatée par la quantité importante d'eau retrouvée dans le nez vitré.

Il s'en suit des risques de corrosion et de dommages liés à la condensation.

Dans le cadre de sa mission et dès sa prise de responsabilité sur l'avion, le CHAN a identifié différents points, causes d'infiltration d'eau, et poursuit ses recherches en pratiquant par zone, notamment par une dépose interne du capitonnage.

Lorsqu'une fuite est détectée, l'origine de la pénétration est analysée, obturée à titre conservatoire et une finition extérieure est planifiée pour rendre à l'appareil un aspect toujours parfaitement convenable.

Le CHAN est donc tout à fait capable de remédier aux effets néfastes des balles et de rétablir l'étanchéité de l'aéronef.

Dans un premier temps et pendant la durée des constatations et l'enquête, tous les éléments sont restés en l'état.

L'appareil n'ayant pas vocation à être remis en vol, les moyens d'obturation seront les plus proches possibles de ce qu'ils auraient été dans le cadre de réparations « aéronautiques », en utilisant des produits adaptés garantissant durablement une parfaite étanchéité.

Un traitement de surface local atténuera l'effet visuel avant une reprise de peinture plus générale par panneaux complets, dans le cadre du plan prévu de reprise de la peinture de l'aéronef.

Deux difficultés parfaitement maîtrisables existent :

- D'une part l'obtention dans des conditions financières raisonnables de produits et d'ingrédients en faisant appel à des partenaires soutiens du CHAN, et peut être à des surplus ou ingrédients déclassés de la Marine Nationale.
- D'autre part, l'obligation d'échelonner le travail en grande hauteur dans le temps pour assurer des conditions de travail respectant toutes les garanties de sécurité pour le personnel et le matériel.

Dommages aux parties vitrées

Autant que nous ayons pu le constater les impacts sur les vitres sont de deux ordres.

L'impact étoilé de la vitre latérale arrière du cockpit



Vitre latérale ARG

Il fragilise sérieusement le panneau vitré. Un échange de la vitre par obtention d'une pièce équivalente n'est pas chose très aisée, mais pas impossible. Le CHAN va se rapprocher de spécialistes des vitrages aéronautiques pour chercher à limiter la fragilisation par apport de résine, blocage de la fissure ou pose d'un patch. La localisation, plein Sud de ces vitrages les soumet, notamment en été, à des contraintes thermiques qui pourraient leur être fatales. Cependant, une nouvelle fissuration importante n'entraînerait aucune conséquence en matière de sécurité.

Les impacts « simples »



Vitre latérale AVG

- 4 sur la vitre latérale AR G
- 2 sur la vitre latérale AVD

Ces impacts n'ont endommagé que les couches superficielles, et il devrait être possible de limiter leur fragilisation par l'injection de résine, dans des conditions normales d'utilisation parfaitement maîtrisées par les «réparateurs cellule » membres du CHAN.

L'ORIGINE DE L'INCIDENT

Il n'appartient pas au CHAN de se substituer aux autorités en charge de la sécurité de la base militaire ou d'enquête diligentée par l'autorité compétente suite à cette agression.

Il ressort de l'examen des impacts et des balles retrouvées, quoique très écrasées, que le calibre de l'arme pourrait être du 22 LR, 5,5 mm. Arme très certainement équipée d'un chargeur à 10 coups, d'une lunette et sans doute silencieux expliquant les 62 impacts relevés !

L'étude des impacts, tous du même côté de l'avion, assure une localisation de l'origine des tirs depuis le Sud-Ouest, donc côté route CD 42.

L'orientation des tirs, a pu être matérialisée par une analyse plus précise des balles traversantes, à l'aide de tiges métalliques de 5 mm qui laisse supposer une tendance horizontale légèrement d'un point bas vers le haut. Ceci semble placer l'origine des tirs au-delà de la route interne de la base militaire, à partir d'un tireur à l'extérieur de la BDD, en coin Sud-Est du hangar de la société fruitière.

L'hypothèse d'un tir à partir de l'intérieur du terrain reste peu en cohérence avec la nature du personnel militaire et de la balistique.

Les dégâts à l'intérieur de l'aéronef (traversées de plusieurs cloisons) et l'état des balles pourraient peut-être permettre à un spécialiste de définir une distance approximative de tir.

Un ensemble de panneaux de l'autre côté de la route pourrait être un point de départ privilégié des tirs puisqu'il offre une élévation suffisante pour viser au-dessus du grillage de clôture, un point d'appui stable et une possibilité de se dissimuler.

Les 4 zones d'impacts sont des points significatifs qui n'ont pas été choisis au hasard.

Il s'agit :

- Du poste Pilote et de sa vitre,
- Des insignes des Flottilles au niveau du cockpit,
- De la cocarde,
- Des mentions d'identification sur la dérive.

Ces zones ont la particularité d'être sans doute plus particulièrement visibles de nuit.

A noter : **pleine lune le 17 décembre 2013**, nouvelle lune le 1^{er} janvier, **pleine lune le 16 janvier 2014**. Incident survenu entre le 12 décembre 2013 et le 23 janvier 2014.

Ces 4 zones d'impacts sont assez distinctes, mis à part les deux de la dérive, et plus de 68 impacts relevés peuvent laisser supposer la présence éventuelle de plusieurs tireurs utilisant une armes semi-automatique avec chargeur et lunette de visée, voire munie d'un silencieux.

Il appartiendra à l'enquête de déterminer si ce qui a été visé est :

- Un avion.
- Un avion militaire.
- Un matériel militaire.
- Des symboles militaires (cocarde – marine).

Le fait que le grand panneau « **Marins du ciel** » n'ait pas été visé, peut orienter la réflexion.

Une mission de recherche a été entreprise dès le 23 par le groupe CHAN sur le terrain, intérieur et extérieur, des deux côtés de la route, pour rechercher la présence de douilles. Ceci sans résultat.

UN INCIDENT POTENTIELLEMENT LIÉ

Un témoin, adhérent du CHAN, rapporte que dans les quinze jours environ qui précèdent notre découverte, un poney a été abattu dans un champ environnant d'une balle dans la tête. L'information et les coordonnées du propriétaire ont été données à la gendarmerie qui pense que les 2 faits peuvent être liés.

LES SUITES JURIDICO-ADMINISTRATIVES

En raison de sa convention avec l'Armée de terre, le CHAN par son vice-président Charles DESCLOS présent sur les lieux, a immédiatement prévenu la BDD et le 503^{ème} RT qui a la responsabilité de la sécurité du site.

En raison de sa convention avec la Marine Nationale, propriétaire de l'avion, le Président du CHAN a prévenu ALAVIA.

Pierre Lipinski, présent sur les lieux de la découverte accompagné du Président, a porté plainte au nom du CHAN auprès de la brigade de gendarmerie de St Gilles dont dépend la base militaire.

Paul Clément, président du CHAN, a porté plainte après accord et par délégation d'ALAVIA, au nom de la Marine Nationale, propriétaire de l'avion.

Enquête et constat de gendarmerie

Le 28 Janvier, Paul et Pierre ont eu rendez-vous avec les enquêteurs de la gendarmerie pour une constatation sur le terrain à l'extérieur et à l'intérieur de l'avion.

Ils ont assisté les deux gendarmes enquêteurs pour leur présenter les premiers éléments déjà constatés, les balles trouvées, et ils les ont guidé pour accéder à l'aide de l'échelle télescopique aux points élevés de constat des impacts.

Etude des impacts et balistique sur l'avant



Le Président et les deux gendarmes.



Axes coordonnés des 3 tiges balistiques.

Etude des impacts et balistique sur la cocarde

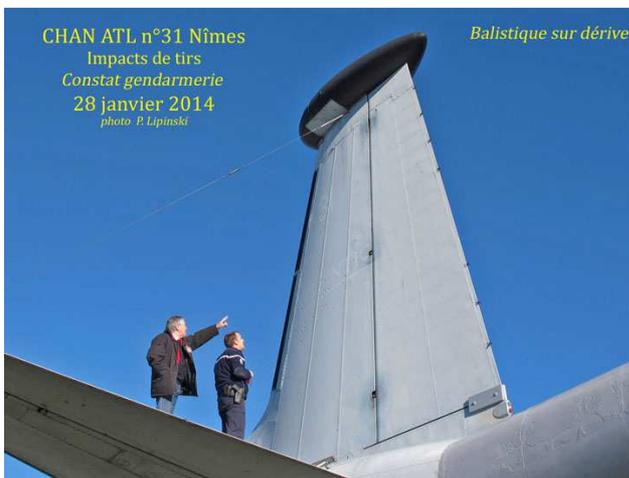


Paul le roi de l'enfilage ... des tiges métalliques



Le gendarme enquêteur à la photo

Etude des impacts et balistique sur la dérive



Paul désigne les impacts



L'enquêteur photographie l'alignement des tiges

L'étude balistique menée par les enquêteurs leur a permis de déterminer un angle de tir cohérent pour l'ensemble des tirs.



Zone probable de l'origine des tirs

QUE FAUT-IL EN CONCLURE ?

- Cet incident n'a eu pour l'avion que des conséquences matérielles faibles auxquelles le CHAN est parfaitement en mesure de remédier.
- La structure de l'avion n'a pas été sérieusement endommagée et les réparations, de sauvegarde dans un premier temps (rétablissement de l'étanchéité à l'eau) puis de finitions (reprise de peinture) seront réalisées dès que possible par les moyens du CHAN.
- La sauvegarde de l'avion et la pérennité de son maintien sur le site n'ont jamais été remises en cause du fait de cet incident.
- Le CHAN, qui envisage de se porter partie civile, va procéder à une évaluation des coûts de remise en état, afin de produire ce chiffrage en appui de sa plainte et absorber, si les conditions judiciaires le permettent (un coupable solvable, une condamnation, un accord judiciaire de dédommagement), tout ou partie du surcoût imposé à son budget.
- Les constatations de la gendarmerie ayant été effectuées, le CHAN a obtenu l'autorisation de réaliser toutes les opérations nécessaires pour assurer la sauvegarde de l'avion, soit le rebouchage provisoire des trous dans la carlingue de l'aéronef.

Mais ceci est une autre histoire

Dans cette triste affaire, le CHAN a démontré qu'il avait pris son rôle de « conservateur » de l'avion pour le compte de la Marine Nationale très au sérieux, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif et dans ses relations avec les autorités militaires.

Le Président a été très fier de recevoir du Contre-Amiral Commandant l'Aviation Navale (ALAVIA) des mots élogieux sur le rôle du CHAN pour la conservation du patrimoine de l'Aéronavale qui lui était confié.
