



Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes Aux résultats

Lundi 3 Février 2014, une journée sur la base
après une séance de tirs

Par Pierre Lipinski

Ce lundi 3 février 2014, une petite équipe du CHAN s'est retrouvée sur la BDD. La plupart n'avaient entendu parler de cette affaire de tirs sur le Bréguet Atlantic n° 31 que par messages et photos.

C'est donc un sentiment de curiosité qui a prévalu à l'arrivée sur l'enclave.

Il s'en est suivi un sentiment de révolte face à ce qu'on peut appeler la « connerie » humaine.

Qu'est-ce qui avait pu pousser ces individus à tirer, en toute impunité, vers un terrain militaire, sur un matériel militaire, plus de 60 balles de 22LR ?...

Avant toutes choses, malgré la forte humidité ambiante, Patrick Guillotin et André Durant se sont installés sur les tondeuses parce qu'il ne faut pas perdre les bonnes habitudes. Polo la saumure et Roger son fidèle assistant se sont occupés des déshumidificateurs, très à la fête par ces temps pluvieux.

Un petit tour à l'intérieur nous a démontré qu'il y avait toujours des pénétrations d'eau, non pas au niveau de la table d'attaque ni en bas du sabord arrière droit comme vues le 23 janvier puisqu'il s'agissait d'une pénétration (à retrouver), sans rapport avec les tirs, mais localisée dans le nez vitré.



La table d'attaque est retrouvée pleine d'eau avec une forte corrosion au niveau d'une des vis de fixation



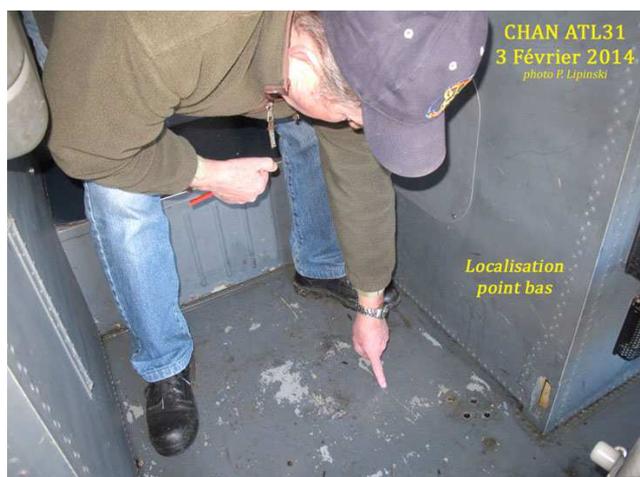
Le bas de la porte du sabord était plein d'eau.

Il faudra prévoir une étanchéité par l'extérieur, mais le sabord restera condamné.

Le petit centimètre d'eau qui stagnait dans le nez vitré nous a permis de confirmer que l'avion n'est pas horizontal, mais penche légèrement vers l'arrière et sur la gauche.



Les points bas de l'avant ont été localisés par Jean-Pierre Diosca et nous programmerons des perçages pour l'évacuation de l'eau lors d'une prochaine visite. En dehors des phénomènes de condensation, rien ne semble venir de la bulle.



Nous avons eu le plaisir de voir arriver Paul Badré, responsable de la sécurité à la Mairie de Saint Gilles, donc directement concerné par le sujet.

Il a fallu ensuite se remettre au travail pour réaliser ce que nous étions venus faire.

Les autres s'attardaient sur les trous.

Si les impacts sur l'avant, la cocarde, ne posaient pas de problème majeur pour leur accessibilité, il en était autrement pour la dérive.

Il fallait aussi trouver une solution à l'obturation.

Le 23 janvier jour de la découverte, nous avons envisagé de poser sur chaque trou, un patch en adhésif, l'adhésif gris approvisionné par Zap et Charly qui a fait merveille sur l'Alizé, au point qu'à l'arrachage, la peinture vient avec, quand ce n'est pas la tôle lorsqu'elle est fatiguée.



Premier essai, l'avion, humide devait être séché pour que l'adhésif tienne. Expérience faite à hauteur du poste pilote non concluante. Mais plus de 60 impacts, ce n'était pas simple et surtout pas définitif. De plus, il aurait fallu ensuite arracher cet adhésif particulièrement tenace au profit d'une obturation définitive, soit 2 opérations à réaliser.

Une consultation de Yannick Aillet et l'expérience de Zap nous ont fait revenir à la bonne vieille logique « autant faire bien et définitif du premier coup » ! Zap est arrivé à point avec sa pompe et ses cartouches de colle résine.

J'ai sorti mon échelle télescopique et Paul la sienne.

C'est Patrick Pavard qui a été l'homme de l'art.

Rapidement la technique de rebouchage s'est avérée au point avec un coup de lissage par spatule sur le dessus.



Une particularité cependant, sur l'insigne 21F apparaissaient 3 petits trous en triangle que les gendarmes avaient supposé pouvoir être un deuxième calibre pour les tirs, et que nous avons imaginé, un peu hâtivement provenir d'une prise de pression statique (bravo les spécialistes !!!)

En fait, il s'agissait d'un tir de 3 balles parfaitement groupées, petits trous d'entrée, et grosses perforations de la tôle derrière les insignes.



Pour la cocarde, pas de problème Patrick est de plus en plus à l'aise avec la pompe et la spatule de lissage.

Et comme prévu, c'est au niveau de la dérive que l'intervention devenait plus délicate !



Roger et le tapis...



Lothaire ...

Nous avons remarqué avec les gendarmes, que l'on pouvait monter sur le plan fixe avec l'échelle télescopique à 3 éléments, puis monter positionner une échelle sur le plan fixe horizontal.

Effectivement une fois posée (par Roger) sur le tapis antidérapant que j'avais apporté, l'échelle de Paul était très stable. En plus, il y avait du personnel pour assurer la sécurité (Paul et Jacky) et les gants de velours de Paul en tête d'échelle pour éviter les rayures sur le fuselage !

Le harnais et une ligne de vie ont été installés et Jean-Pierre a assuré Patrick le grimpeur depuis le sol.



Tradition marine, la sécurité toujours !



Le dispositif

- Echelle 3 éléments pour monter sur le plan.
- Tapis antidérapant sur le plan horizontal AR.
- Sécurité en haut au niveau de la seconde échelle.
- Ligne de vie avec harnais assurée d'en bas.



Rebouchage au niveau du « 31 »



Lissage au niveau d' « Atlantic »



Et pendant ce temps là, Jacky a entrepris de « débroussailler » l'interstice entre gouverne de profondeur et fuselage pour extraire les branchages utilisés par les oiseaux pour construire leur nid ! Sans doute faudra-t-il prévoir un grillage ou un dispositif de colmatage pour boucher l'interstice ouvert.

Mais les balles ne se sont pas arrêtées à l'intérieur de la dérive, certaines sont ressorties sur tribord.

Il a fallu déplacer le dispositif de bâbord à tribord, et refermer finement les trous au marteau, avec finition à la résine lissée.



Le président avait tenu à être présent en hauteur, dans cette opération plus délicate.

En attendant la peinture



Intervention et réparation si finement réalisées que cela est à peine visible !

Mission accomplie



Une heureuse équipe !
