



Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes (CHAN-Nîmes)

Association loi 1901 n° W302008099 - SIRET 527919948 00028
Déclarée le 1^{er} octobre 2010 en Préfecture du Gard
Non assujettie à la TVA. Sans capital social.
Association reconnue d'Intérêt Général

Nîmes, le jeudi 22 août 2024

C'était l'été

1. Introduction

J'avais dans l'idée de faire un rapide résumé de ce qui s'est passé en juin, juillet et août 2024. Cependant, je me suis vite rendu compte que chacune des actions que j'allais détailler avait pour antécédent une autre action dans l'année écoulée. Du coup, on n'aurait eu que la fin sans le commencement... En soi ce n'est pas grave (y a qu'à voir ce que font les médias) mais cela ne me satisfaisait pas.

Donc j'ai fait débuter chaque action à son point de départ, c'est-à-dire avant l'été.

De fil en aiguille, j'en suis arrivé à me dire que je ne pouvais faire autrement que remonter, pour une partie de ces actions, à la « grande peinture du 31 » de mai 2023.

Et c'est ainsi que le document présent couvre une période un peu plus vaste que celle prévue initialement. Cela n'est pas bien grave parce que c'est en été qu'on lit des romans fleuves !

Par contre, tout n'est pas évoqué, et certains sujets sont plus développés que d'autres.

Que voulez-vous, on ne peut pas être parfait en permanence !

2. La grande peinture du 31

Commençons par le début de l'année 2023 qui a vu quelques premières réalisées par le CHAN, comme vous pouvez le voir sur ces images, premières qui ont eu des conséquences sur cette année 2023/2024, et sur les suivantes probablement:

Nettoyage de l'extérieur et passage d'un produit antifongique sur l'Atlantic



Le secours des sapeurs-pompiers de Saint Gilles a été bienvenu. Il a résolu le souci d'alimentation en eau.





Peinture avec nacelle
Gérard DEREUMETZ



Jacky FOUGERAY, André BEYOU

2 mai 2023
photo Pierre Lipinski

L'utilisation de la nacelle, fournie par Julien

ALBRECHT, a permis de repeindre facilement les hauts de l'Atlantic.

C'était la première peinture complète de l'Atlantic, depuis la fermeture de la base en 2011, mais également depuis sa mise en place sur son emplacement actuel en 1996.

Deux couches ont été passées, et on était prêt pour une troisième !



8 mai 2023
Photo Pierre Lipinski

Soyons honnêtes : les cocardes et autres marques n'étaient apposées (à cette date-là) que sur le côté gauche, et encore... il en manquait (par exemple sur l'aile) !

3. Peinture des cocardes et des marques

Dès la fin de l'opération « peinture », en mai, nous avons cherché à embellir l'avion par la finition des détails, et la pose des marques qui avaient disparu avec le temps ou avaient été masquées par la peinture.

Ainsi nous avons repeint, entre autres, les pales d'hélice, qui ont maintenant un aspect neuf !



Fin de peinture de l'hélice du moteur droit

29 juin 2023
photo Pierre Lipinski

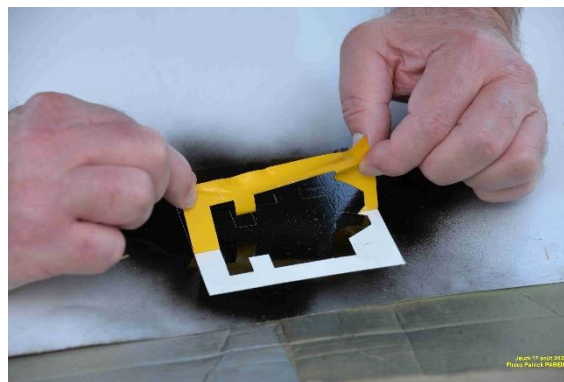
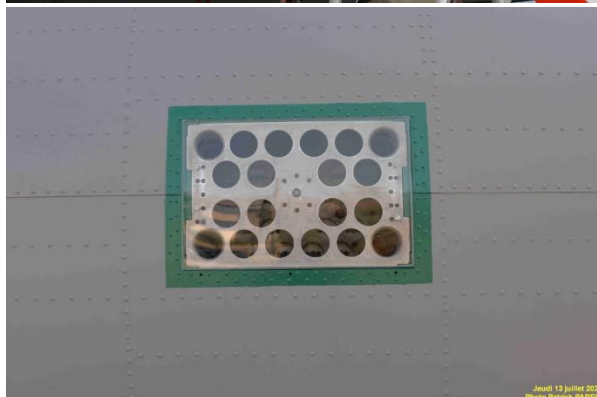


Les marques de sécurité n'ont pas été oubliées !

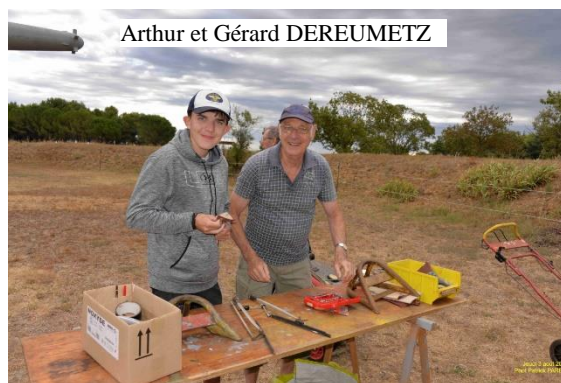


Le lance flares est maintenant comme neuf !

Pour certaines marques nous avons réalisé des pochoirs. Merci Thierry TRAMOIS.



Les marques jaunes ont été réalisées à l'ancienne et ... en famille !



Nous avons parfois eu des soucis...



Les cocardes prenaient la cellule pour une piste de ski... et glissaient dès qu'il y avait du vent !

Mais nous avons des idées...



... et surtout de la suite dans les idées.



Toutes les marques ne sont pas encore en place, cela sera une occupation de cette année.

4. Ouverture des portes de soute et de train

De même, des travaux conséquents ont été réalisés sur les portes de soute, et celles de train de façon à pouvoir les ouvrir et fermer aisément.

Tout ne peut être montré ici : pour voir les manœuvres rien ne vaut une visite sur place.

Cela fonctionne et c'est bluffant.

Mais ce n'est pas fini !

Nous avons encore des idées, telles que la manœuvre du radome du DRAA2B, l'électrification de ces manœuvres.

Mais tout cela nécessite une adaptation des réseaux électriques du 31.



5. Adaptation du réseau électrique

Adapter le réseau électrique, c'est peut-être augmenter le nombre de panneaux solaires et de batteries. Cela signifie aussi revoir le câblage interne.

Il faut également passer d'une alimentation 12 V à une alimentation 24 V ce qui évidemment génère des discussions intéressantes entre spécialistes mais aussi avec les non spécialistes.

On en a profité (ou plutôt Gaby en a profité) pour alimenter certains équipements de la tranche tactique (pas uniquement d'ailleurs).

Nous ne rentrerons pas ici dans le détail des circuits investigués, doublés, testés, réparés, améliorés et éprouvés par l'équipe technique du CHAN.

Nous nous contenterons de voir quelques réalisations, pour le plaisir des yeux...



Certes, on se rend compte que la table d'attaque n'est pas prête (que fait le 1^{er} NAV, à moins que ce soit le TACCO qui a étalé son rebaladis comme d'habitude?) mais quand même ce nouvel éclairage donne envie de repartir en mission !



Tout n'est pas fini, certes, ce qui nous motive pour améliorer ce qui peut l'être. Et ce ne sont pas les idées qui manquent !

6. La saga de la queue MAD

Tout le monde ne l'a pas remarqué du premier coup d'œil, mais la peinture réalisée début mai 2023 n'était pas complète. En effet, la queue MAD, en mauvais état, est en fibre de verre alors que la cellule est en nid d'abeille métallique (aluminium essentiellement). Ce qui nous offrait un double problème :

- La peinture ne pouvait être la même, pour la queue et la cellule de l'avion, même si la couleur devait in fine être identique ;
- Avant de passer la peinture, il fallait envisager une réparation et ensuite un traitement de façon à éviter le phénomène d'osmose qui apparaissait çà et là, tout cela avant la première couche de peinture.

Nous n'avions pas matériellement le temps de préparer la queue, et donc la photo en page 2 montre l'ATL 31 avec la queue non repeinte. Dès septembre 2023, nous avons commencé à réfléchir à la suite des opérations. La voici en images avec quelques commentaires.



Outre l'extérieur de la queue (photo de gauche), l'état des membrures (ou ferrures) (photo de droite) attachant la queue à la cellule nous a inquiété.



Décollements de surface Queue Mad

23 novembre 2023
photo Pierre Lipinski

Heureusement, une seule était abimée, et la corrosion ne s'était pas propagée à son homologue sur la cellule.

Les travaux à réaliser, les contraintes de séchage et de traitement de l'osmose ainsi que l'impossibilité de déplacer l'avion dans un hangar nous ont fait comprendre que la seule solution était de déposer la queue MAD et de poursuivre le traitement dans un lieu à trouver.

Nous avons trouvé le local ad hoc avec l'aide de nos hôtes du quartier El Parras (le GSBdD cette fois-ci).

Restait à démonter la queue... et à trouver la fenêtre météo pour cela.

Et force est de reconnaître que le changement climatique ne nous a pas aidé. Mais le CHAN est persévérant...



Grue équipée prête à récupérer les sangles

13 mai 2024
photo Pierre Lipinski



Mise en place des sangles
Accrochage à la grue

13 mai 2024
photo Pierre Lipinski



Jean-Marie RINCKEL

13 mai 2024
photo Gabriel Cizausou

Et donc :

André BEYOU nous a trouvé un camion grue avec un conducteur expérimenté (son gendre). La queue a été sangleée, sécurisée, et attachée...



Début de décollement de la queue Mad

13 mai 2024
photo Pierre Lipinski

... les boulons ont été enlevés par notre expert en boulons...

...et hop ...

...la queue a pris son envol.

Et sans coup férir, elle est arrivée au sol.



13 mai 2024
photo Pierre Lipinski



13 mai 2024
photo Pierre Lipinski



Michel PAYET, Jean-Marie RINCKEL, Gilbert BERJON



Jean Marie Rinckel
Gilbert Berjon
Michel Payet

13 mai 2024
photo Pierre Lipinski

La queue déposée, empaquetée, l'orifice de l'ATL obturé, tout était prêt pour la photo...



P.Lipinski-G.Berjon-G.Clauzon-A.Durand-J.Fabry-T.Tramoy-A.Tarradellas-C.Desclos-A.BeyouM.Terpand-P.Parein-M.Payet-JM.Rinckel
Marc Guittard président

La queue a été déplacée sur le lieu de travail.



Michel TERPAND, Jean-Pierre DIOSCA,
Jean-Marie DRACHE

Charly DESCLOS, Daniel CARLIER,
Gérard DEREUMETZ, Alain TARRADELLAS

La première étape était franchie. On allait pouvoir travailler !
Et grâce à Gérard AUZILHON, nous avons maintenant les moyens de déplacer la queue



Gérard AUZILHON, Daniel CARLIER (masqué),
Roger BIDOT, Jacques LE ROLLAND, Louis DELANNOY,
Gabriel CLAUZON, Gérard DEREUMETZ



Gérard AUZILHON, Roger BIDOT, Jacques LE ROLLAND



Thierry TRAMOIS, Pierre BUCKENMEYER,
Gérard DEREUMETZ

Il a conçu et dirigé la fabrication de ce bâti qui permet de manœuvrer sans l'abimer la queue MAD.

En parallèle, Angelo CANTARUTTI nous a donné de précieux conseils pour les travaux que nous avons à réaliser.



André DURANT, Gérard DEREUMETZ
Jacques FABRY, Marc GUITTARD, Thierry TRAMOIS,
Angelo CANTARUTTI

Nous avons  coute , puis nous avons agi.



Gabriel CLAUZON, Gérard DEREUMETZ,
Angelo CANTARUTTI



Jacques FABRY
Hugues HAACK

Et cela fut rapide : moins de deux journées de travail !



Michel PAYET
Daniel CARLIER



Gérard DEREUMETZ

La queue était à nu.

C'est évidemment à ce moment-là que l'un d'entre nous (Patrick PAVARD) se rappela qu'il existait une queue qui traînait à Peyrelevade, en Corrèze. Il s'agit de la queue de l'ATL n°9, que nous connaissons bien puisqu'une équipe de chez nous avait dans le temps prélevé quelques équipements.



Après prise de contact avec M. Daniel PENEAU, président de l'association Les ailes Peyrelevadoises, nous avons reçu des photos de la dite queue.

Il apparaît clairement qu'elle ne peut prétendre être en meilleur état que celle que nous possédons déjà

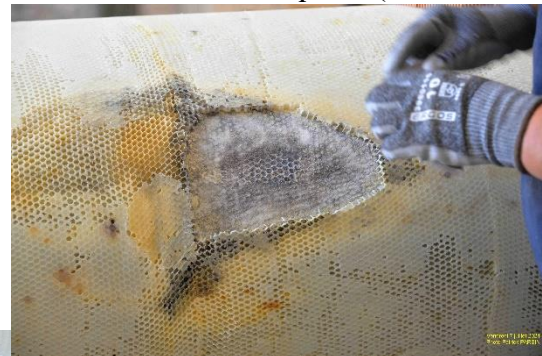
Qui plus est, elle est incomplète puisqu'il lui manque la coiffe de la tête !

Donc cette piste a été abandonnée aussi vite qu'elle était apparue !



Notre ami Angelo CANTARUTTI est alors venu pour effectuer les réparations sur la queue MAD, là où son expertise était nécessaire. Et voilà ce que cela donne :

Tout ce qui devait être réparé l'a été. Maintenant, il faut laisser sécher la queue (en raison du



phénomène d'osmose déjà signalé) et attendre des températures plus modérées pour pouvoir utiliser résine et fibre de verre pour finir l'habillage de la queue. Cela devrait être pour la mi-septembre, au plus tôt. Ensuite, on la remettra en place.

7. Equipements manquants

Ce paragraphe ne sera pas détaillé, même si des progrès ont été réalisés sur la période.

Ci-contre, le dernier équipement récupéré, un VION, don récent de Nicolas CRESTIN



8. Le lavage de l'ALM48

Non, nous n'avons pas oublié l'Alizé 48, même si le début de ce document n'en parle pas. Il y a eu essentiellement trois actions durant la dernière année.



A l'été 2023, un grand lavage, a été réalisé, qui a rendu notre chasseur à hélice¹ un peu plus présentable.

Certes, la peinture, réalisée pour la feria de l'Air en 2015 a fané un peu.

Cependant, malgré un soleil brûlant, un vent violent et charriant toutes sortes de matières (moustiques, sable du Sahara, etc...), malgré des pluies torrentielles et tout aussi

porteuses de scories, il a toujours bonne allure. Un bémol ? Les marques à droite et notamment sur l'aile ont souffert : la cocarde sur cette aile n'est quasiment plus visible.

On va y remédier, dès qu'on se sera mis d'accord sur la façon de faire...



9. La corrosion de la soute

Chacun sait que l'ALM 48 a vu sa carrière brisée sur le pont du Clemenceau à la suite d'un virage pris sur les chapeaux de roue par le porte-avions. Et l'ALM a eu comme points d'impact le fuseau arrière du ballonnet droit (fuseau qui a disparu dans la bagarre) et la soute, dont les portes n'ont pas résisté.



Voulant enlever les cornières, parce qu'elles étaient corrodées mais aussi parce que l'aspect de l'avion y gagnerait, cornières qui dans le temps avaient tenu ces portes, nous avons du même coup enlevé la corrosion dans cette partie de l'ALM : si les cornières (à base d'aluminium) étaient laminées, la dite corrosion ne s'était pas transmise à la structure de l'ALM !

Nous avons alors nettoyé toute la soute et l'avons traitée pour éviter une autre corrosion, et maintenant sommes passés à un autre sujet : Comment redonner vie au

fuseau arrière du ballonnet droit...

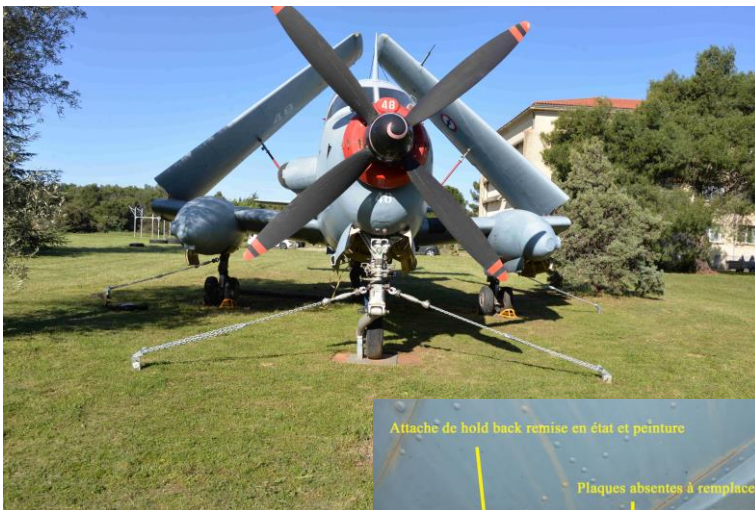
¹ Chasseur à hélice : expression souvent employée pour désigner cet appareil. Pour certains c'est péjoratif, pour d'autres amical, voire affectueux. Je me classe dans la deuxième catégorie.

10. L'arrimage de l'avion

Maltraité par les éléments, l'Alizé est l'objet d'une surveillance permanente de la part du CHAN. Et nous avons remarqué que :

- Les vents prenaient un malin plaisir à le bousculer en prenant appui sur la dérive, qui comme il se doit était travers au vent qu'il s'agisse du Marin ou du Mistral ;
- Les plaques PSP qui le supportaient, plates à l'origine, cherchaient à imiter la rotondité de la terre. Du coup, les supports des trains jouaient les équilibristes en herbe, avant d'y tomber (sur l'herbe) ; Nous les avons remplacées par des plaques en fonte.
- Profitant de tout cela le vent, traversier du Nord (le Mistral) ou du Sud (le Marin), déséquilibrait l'ALM 48, le projetait hors de ses appuis, et les trains en subissaient les conséquences. Nous craignons surtout pour le train avant, mais, l'âge aidant, tous en fait pouvaient casser, ce que nous ne voulions à aucun prix.

Là nous avons demandé à la Marine des vieilles saisines de porte-avions, déclassées. La Marine, sans doute bien conseillée par ALAVIA, a fourni, gratuitement, un jeu de saisines neuves, avec leur feuillet matricule !



Nous les avons mises en place, et notre ALM trône maintenant, fier comme Artaban, face à la chapelle de l'ex BAN.

Pendant que nous installions les saisines et les arrimons à des pieux à vis hélicoïdale (on n'arrête pas le progrès), Jean-Marie DRACHE s'occupait du Holdback.



11. Et encore

Le samedi 9 septembre 2023 a eu lieu la première participation du CHAN au forum des associations de Nîmes.

Ce fut une journée chaude et intéressante, même si le résultat ne fut pas à la hauteur des espérances ni de l'investissement humain.

Cependant, nous savons maintenant ce qui doit être amélioré pour le prochain forum qui se tiendra le samedi 7 septembre 2024, place des Arènes et esplanade Charles de Gaulle à Nîmes.



12. Conclusion

Il n'est pas fait état ici des très nombreuses visites reçues par les membres du CHAN, section Patrimoine Aéronautiques, qui se muent alors en guides.

De même tout ce qui concerne l'entretien de notre matériel n'apparaît pas là. Et pourtant combien d'heures a-t-on passé à réparer le tracteur, à monter, et à sécuriser les échafaudages ? Trop me direz-vous ? Non, je vous réponds juste le temps nécessaire.

Enfin, il faut aussi entretenir les espaces verts, ce qui pour nous signifie tondre deux grands espaces (celui de l'Atlantic et celui de l'Alizé), débroussailler les merlons... bref du temps, de l'énergie.

Enfin il faut aussi nettoyer nos avions, y compris l'intérieur de l'Atlantic, pour lequel le passage continu de personnes a fini par user le linoléum original, qui a donc été remplacé.

Et vous l'avez peut-être remarqué, il faut avoir prévu des photographies, pour le faire-savoir... Et les photographes sont souvent ceux qu'on voit le moins !

Pour le document actuel c'est encore vrai : la majeure partie des photos sont de Pierre LIPINSKI, de Patrick PAREIN, de Natalia KONIG, de Roger BIDOT, et des contre exemples (parce qu'on les voit partout) Gabriel CLAUZON et André BEYOU. Merci à eux six.

Et comme l'été est fini, les vacances aussi le sont. On va donc aller travailler !

Marc GUITTARD
Président du CHAN

