

LE REMONTAGE DU MIRAGE IV N° 45 AU YAM

Après une traversée sans histoire par ferry entre le Havre et Portsmouth, le 45-BR doit encore parcourir 400 km, (sorry 250 miles), jusqu'à Elvington. Heureusement, le réseau des autoroutes anglaises est très dense et elles ont en plus le bon goût d'être gratuites. Sauf que...peu après le départ, inspection du convoi par la bureaucratie des transports britanniques. Une road-tax de 10 livres par jour n'a pas été prépayée par le camionneur. Le résultat est une

amende de 300 livres par véhicule, payable de suite bien sûr ! Deux heures de discussion pour trouver la solution (comment une entreprise de La Rochelle, à 600 km de distance, peut elle payer une amende, en livres, à des fonctionnaires britanniques sur une aire d'autoroute ?) et le convoi peut repartir. Heureusement, Sandrine Bauchet, la secrétaire de Ian Reed est française ce qui a permis de faciliter les échanges.



Sur les autoroutes anglaises



L'arrivée au YAM



La presse à l'arrivée

Finalement, le convoi arrive à Elvington dans la soirée du 30 mars, trop tard pour un direct à la BBC TV mais quand même reçu par la presse. Le lendemain 31 mars à 7 h, tout le monde, personnel du YAM, personnel français du transporteur Sarrion, s'attèle

au déchargement, terminé à 9 h 30 (Time is money et la location des camions coûte cher au YAM). Les camions repartent ensuite sur La Rochelle et les mécaniciens anglais commencent à préparer les matériels en vue du remontage de l'avion.



Déchargement des demi-voilures



Déchargement du fuselage



Ian Reed et son équipe

David Dron et Lionel Schmidt sont attendus pour le 2 avril. Ils remonteront l'appareil désormais anglais sous la direction de Gary Hancock. N'étant pas moi-même sur place, c'est David qui va maintenant vous raconter leur aventure.

Dimanche 2 avril. Nous sommes arrivés au YAM avec une heure d'avance. Nous les avons surpris, et notre premier réflexe, dans l'attente de l'arrivée de

Gary et Ian, a été d'aller voir dans quel état était le "Bravo Romeo" après ses 1000 km de voyage. Tout était prêt, nous n'avions plus qu'à trouver les caisses et préparer la pose. Nous avons donc eu droit à une visite éclair du musée, suivie de notre premier repas au Naafi (nous avons testé le Beef Stew). Puis au boulot !



La pointe avant (sans la PRV)



Les trains principaux



Le croupion

D'abord, pose de l'aile gauche en utilisant un chariot STI (moteur) pour la mise en place. Après plusieurs manœuvres (poids chariot + aile : plus de 3 tonnes) et une montée pour rien car nous n'avions pas assez avancé l'aile sur le chariot, l'aile était en position pour les derniers réglages "fins". Nous avons posé les fourrures et les axes principaux sans efforts. Ensuite idem pour l'attache arrière puis l'attache avant. Après une pause Tea & Cake, il a fallu le poids de Gary et de David pour que Lionel fixe la biellette avant, mais pas moyen de mettre en place la biellette centrale. Après plusieurs essais nous avons décidé d'attendre le lendemain pour lui régler son compte.

Lundi matin. Nous sommes prêts pour installer la seconde voilure sur le chariot. Lionel est allé de bon matin voir si la biellette centrale était plus docile que la veille. Après s'être souvenu que le contre-écrou de réglage avait un pas à gauche, elle est fixée en un rien de temps. Une fois l'aile sur le chariot et avec l'aide des Volontiers du YAM, nous avons présenté l'aile droite. Le sol n'était pas très plat et nous avons eu beaucoup de mal pour positionner l'aile avant le Lunch time. De retour avec un kilo de plus (nous apprécions le cake), les choses se sont un peu mieux déroulées, Lionel a réussi à poser les fourrures du cadre 49 mais ni l'attache arrière ni celle de l'avant n'étaient décidées à s'installer. L'axe

avant était aligné mais pas l'arrière. Après avoir usé de toutes les possibilités de réglage du chariot STI nous avons réussi à mettre la fourrure arrière et son axe. Dans notre boîte à malices nous avons par bonheur l'outil magique, une biellette pour écarter l'aile au niveau de l'attache avant; sans forcer, cet axe est enfin rentré. Un peu de poids sur l'aile (merci le cake) nous a permis de mettre en place les axes des biellettes avant et centrale. À la grande stupeur de nos amis Anglais nous n'avons pas utilisé de marteau (hammer) pour la repose des ailes. Demain nous reposerons la dérive.

Ce mardi matin était un peu venteux, pas l'idéal pour la pose d'une dérive ; de plus nous allons essayer de la poser avec le chariot élévateur du musée. Du jamais vu sur Mirage IV ! Après présentation de la dérive, nous avons été obligés de descendre l'arrière de l'avion, le forklift ayant les jambes trop courtes. David s'est positionné assis sur le devant de la dérive et Lionel et Gary de chaque côté. Juste avant le lunch break, notre amie était fixée par deux axes. Il nous a tout de même fallu deux bonnes heures pour finir d'installer les derniers axes. Les axes ont la tête en bas donc pas question de lâcher celui que vous posez sinon il retombe. Nous avons espoir de commencer la pose du train avant mais l'état de ses fixations nous en a dissuadés.



Le dimanche soir, aile gauche posée



Le lundi soir, aile droite également



Pose de la dérive le mardi

Mercredi matin, pleins d'enthousiasme nous comptions poser les trois atterrisseurs dans la journée. Que nenni, les axes du train avant n'avaient pas été correctement répertoriés. Nous avons été obligés

de déposer la contre fiche pour inverser les axes et après une longue période de doute nous avons enfin réussi à installer les fixations.

Lors de la fixation du vérin, Gary n'est pas resté de marbre lorsque votre serviteur a collé un coup de pied dans l'atterrisseur afin de le faire vibrer pour permettre à notre Anglais de passer le dernier axe. Avec des cotes au 10^e, il faut utiliser les moyens adaptés : no big hammer Sir. Puis, préparation du train principal gauche; les filetages des axes avaient souffert mais grâce à notre peigne à filets (heureusement que nous l'avions celui ci) Lionel nous a remis les fixations des atterrisseurs en état.

Le Jeudi, reprise du travail sur le train droit qui a été reposé sans soucis, nous permettant d'embrayer sur la pose des élevons. En premier les servos de puissance, puis les élevons et une fois de plus nous avons passé plus de temps à préparer qu'à poser ces derniers; les filetages avaient souffert lors de leur dépose à la Villette et Lionel a fait un super travail pour les remettre en état. Pendant ce temps Gary à

reposé la perche sur la pointe avant. En fin d'après midi, seule l'aile gauche était terminée. Lorsque Ian est venu nous voir, il nous a demandé : quand l'avion sera t-il sur ses roues ? Nous lui avons répondu : If you want, now ! Stupeur suivie d'un grand sourire : aussitôt dit, aussitôt fait, le 45 était sur ses roues. Nous en avons profité pour reposer la pointe avant. Cette fois ci il prend forme.

Le programme du vendredi tenait en quelques mots de Ian: « Today the Mirage four will be installed inside the hangar ». Nous avons reposé les deux derniers élevons puis après le lunch time nous avons roulé le Bravo Roméo dans le hangar (que d'émotion), nous avons posé la pointe arrière et ensuite Gary nous a demandé d'arrêter de travailler. Nous en avons fait assez, il fallait en laisser pour les bénévoles du YAM. Nous leur laisserons 70 mètres de Karman à poser !!!



Mercredi et jeudi pose des trains



Jeudi soir, le 45 sur ses roues



Vendredi tractage dans le hangar

Voilà, c'est fini, mission accomplie. Fatigués, mais heureux, nous avons vraiment l'impression d'avoir redonné vie à notre Mirage IVA N°45. (D. Dron)



David Dron et Lionel Schmidt devant le 45

Une belle histoire que le YAM vous expose avec de magnifiques photos sur son site. Consultez-le ainsi que celui des Groupes Lourds, très liés dans cette aventure. Ils valent le coup d'œil !

Roger Baron

*Crédit photos :
Yorkshire Air Museum
Ian Finch
David Dron*

Impressions de Ian Reed, directeur du Yorkshire Air Museum

Lorsque les conducteurs des véhicules de Sarion nous ont quittés pour retourner chez eux à La Rochelle, notre équipe de mécaniciens a entrepris de se préparer au remontage de l'appareil. Sous la direction de Gary Hancock, en liaison étroite avec les français David Dron et Lionel Schmidt et notre propre équipe de mécanique avion, il s'ensuivit alors une semaine de réveils matinaux et de couchers tardifs avec pour première tâche le délicat positionnement des ailes delta en vue de les boulonner au fuselage. Par chance, la météo fut calme et exempte de trop de vent lors de la repose des éléments principaux, particulièrement lors du positionnement de la dérive, large comme une voile. Lorsque la structure principale fut complète, commença la tâche du remontage des sous-ensembles à commencer par les longues jambes du train d'atterrissage qui nous prirent plus de temps que prévu. Tout au long de cette reconstruction, chacun a été impressionné par la qualité du Mirage IV. Pas seulement par son bon état général après une aussi longue période de stockage mais aussi par la qualité de la construction

originelle de Dassault. Comme pour les autres Jets de notre collection d'avions de la Guerre Froide, il est important d'avoir à l'esprit que cet appareil a été construit dans les premières années des vols supersoniques. C'est réellement un exemple remarquable et harmonieux de dessin et de construction aéronautique de qualité. Pendant l'avancement des travaux après la repose des ailes, des moments très particuliers ont constitué des étapes marquantes du retour à la vie de notre Mirage. Le premier d'entre eux fut lorsque le Jet fut doucement descendu et reposa sur son train d'atterrissage pour la première fois après tant d'années. Après avoir enlevé les vérins, il ressembla de nouveau à un avion de combat supersonique. Le second moment eut lieu tard à la fin d'un après-midi lorsque l'équipe remonta la pointe avant et la perche de ravitaillement en vol. Soudain, avec tous ses éléments en place, notre Mirage retrouva son vrai visage et devint non plus seulement un projet mais un avion aisément reconnaissable.

(Traduction R.B)