

Bréguet Br.1050 "Alizé" Second souffle

Dix ans de persévérance et de ténacité ont été nécessaires à une équipe de passionnés pour remettre en état de vol une machine emblématique de l'Aéronautique navale.

Par Xavier Méal



“ **L**ors d'un voyage de presse sur le Foch, raconta Patrick Hilbert au magazine *Cols bleus*, j'ai eu l'occasion d'embarquer à deux reprises à bord d'un "Alizé" en passager pour effectuer des prises de vue de "Crusader" [Patrick Hilbert, pilote hélicoptère marine, était alors affecté au Sirpa Marine, N.D.L.R.]. Étant passionné d'avions de légende – je volais en effet sur des avions anciens restaurés de type T-6, "Staggerwing",

MS 733, N1101 ou "Storch" – lorsque la réforme de l'"Alizé" a été décidée, cela m'a donné des idées." Lors de ces quelques catapultages-vols-apportages en "Alizé", il se trouvait que le lieutenant de vaisseau Patrick Hilbert avait eu pour pilote Jean "Jano" Ivars.

En 2003, lorsque Patrick Hilbert se mit en devoir de concrétiser ses idées, avec l'aide de son compère photographe spécialisé en aéronautique Henri-Pierre Grolleau, il profita d'un passage sur le Charles-de-

Gaulle pour s'ouvrir à Jean Ivars de son projet. Jano était alors officier d'appontage.

Totalement utopique...

"Ce jour-là j'étais à l'office "avia" [petit snack réservé aux volants] du Charles-de-Gaulle entre deux retours de pontées, se souvient Jean Ivars, quand Patrick Hilbert et Henri-Pierre Grolleau sont arrivés et m'ont exposé leur idée de récupérer un "Alizé" afin



XAVIER MEAL

de le faire voler. Je connaissais assez bien Henri-Pierre Grolleau, le photographe, pour l'avoir aidé dans la rédaction d'un article pour le défunt magazine Air Fan sur les officiers d'appontage. Ils recherchaient un ancien pilote d'"Alizé" et c'est naturellement qu'Henri-Pierre Grolleau avait dirigé Patrick Hilbert vers moi.

J'avoue qu'en les écoutant, je me suis dit qu'ils étaient complètement "cintrés" et n'arriveraient jamais jusqu'au bout... J'étais pour le moins sceptique, mais ne leur ai rien dit si-

non que j'acceptais leur proposition de m'occuper de la partie paperasse technique – DGAC [direction générale de l'Aviation civile], OSAC [organisme pour la sécurité de l'Aviation civile]... – et du recrutement des techniciens. C'est vrai, en fait, je n'y croyais pas du tout, mais je me suis lancé en me disant : on ne sait jamais, si ça marche ce devrait être très sympa... je croyais naïvement que jamais l'État ne nous donnerait un de ces avions et encore moins que la DGAC nous laisserait voler avec, sans compter les moyens qu'il allait falloir

**L'"Alizé" n° 59
déploie
sa crosse
d'appontage
dans les
environs de
La Ferté-Alais
en mai 2015.**

trouver pour remettre la bête en état. Monter une association sans le sou pour aller au bout du projet me paraissait totalement utopique, mais grâce à la ténacité et au savoir-faire de Patrick Hilbert, j'ai commencé à y croire petit à petit. Et voilà comment finalement tout s'est enchaîné ; 10 ans plus tard, je reprenais les commandes du n° 59 pour son nouveau premier vol."

Philippe "Pépé" Pérez, radariste-navigateur, fut aussitôt "mis dans la boucle" : "Je connaissais Jano depuis longtemps, et il connaissait ma passion ►

pour l'aéronautique et pour l'"Alizé". Le trio m'a donc contacté pour me poser la même question et me demander si je pouvais trouver une équipe de techniciens qui seraient intéressés par l'aventure. Rien de plus facile : en 2003, la base de Nîmes-Garons grouillait d'anciens de la [Flottille] 6F!"

Ainsi naquit et grossit l'association Alizé Marine, créée sous le régime de la loi 1901. Elle compte aujourd'hui environ 50 adhérents qui versent chaque année 50 euros de cotisation.

Une longue partie de cache-cache

"Les sept derniers "Alizé" retirés du service en 2000 avaient été un temps entretenus et préservés à l'abri, poursuit "Pépé", dans l'espoir de les vendre au Brésil qui nous avait acheté le Foch (devenu Sao Paulo). Quand l'affaire est tombée à l'eau, ces "Alizé" ont été poussés à l'extérieur sur les marguerites nord où ils ont fait le bonheur des chasseurs de souvenirs et des marins-pompier pour leurs exercices d'arrosage au canon à eau. Nous avons vite compris que si nous voulions réaliser notre projet, il fallait rapidement soustraire ces avions aux déprédations."

Jean-Louis Coulié, maître chargé aéronave au SMA (service de maintenance des aéronaves), consulta alors les livrets aéronaves et repéra deux avions présentant de bons potentiels (heures/cellules) et dont l'état semblait meilleur que les autres. Il s'agissait des "Alizé" n°s 56 et 59 qu'il se débrouilla de mettre à l'abri dans les différents hangars de la base de Nîmes-Garons, en fonction des espaces disponibles...

"Ainsi, au fil du temps, explique "Pépé", nos deux avions se sont cachés dans différents hangars de la base au rythme des changements de commandants et des humeurs des officiers CST [chef du service technique, qui règne sur les hangars...].

Notre demande de cession auprès de la commission du patrimoine a demandé plusieurs années avant d'aboutir et le "combat" de paperasse réalisé par Patrick et Jano a été dantesque. Plusieurs fois nous avons failli baisser les bras devant les problèmes, en particulier le désamiantage de l'avion qui nous a demandé beaucoup d'efforts. Nous ne disposions d'aucun budget; l'aide que nous ont apportée des nombreux marins et civils de la Défense, partout en France, nous a permis d'atteindre notre but.

En 2006, l'association a enfin obtenu la cession des avions. En 2010, le capitaine de vaisseau Canal, qui commandait alors la base de Nîmes, a mis à notre disposition un coin de

hangar, où les mécanos ont pu "se lâcher". Les problèmes techniques et administratifs ont amené l'association à ne conserver que le n° 59 qui nous a été officiellement cédé par la Marine en février 2010.

Patrice Bats "Batsou", l'animateur de l'équipe technique (c'est un ancien major équipement), est le premier que j'ai recruté. Il m'a ensuite aidé à embaucher le reste de l'équipe."

"Le recrutement de l'équipe technique s'est effectué lors d'une réunion organisée par Patrick Hilbert en 2004 sur la base de Nîmes-Garons, précise Patrice Bats "Batsou". Les talents d'orateur de Patrick ont fait qu'un groupe de techniciens, anciens de la 6F principalement, a adhéré à l'idée de remettre en état de vol un "Alizé". À l'issue de la réunion, nous étions une quinzaine de personnes (militaires en service et civils de la Défense) emballés par le projet et avons sans attendre commencé à œuvrer. Car si ensuite ce fut une longue attente jusqu'à la cession des 56 et 59... nous ne sommes pas restés inactifs; nous avons récupéré des matériels, de la documentation...

et avons mené des actions pour protéger ces deux avions. À cette époque la totalité des matériels applicables à l'"Alizé" n'avait pas encore été détruite mais la Simmad [Structure intégrée de maintenance en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère la Défense] expédie régulièrement des listes de ces matériels à verser au PMHS [parc du matériel hors service en vue de ventes aux enchères. Ains 12 conteneurs de groupes turbopropulseurs Rolls-Royce "Dart" Mk 2 ont été extraits du PMHS, ouverts et examinés pour connaître leur état... Ces turbines, amiantées, n'ont pu être mises en vente. Les techniciens ont repéré quatre sortant de Révision générale plein potentiel et les ont mis de côté... Les services techniques de la base aéronavale de Nîmes-Garons ont été mis à contribution pour vérifier l'état des matériels récupérés et faire les révisions qui s'imposaient."

"Depuis notre équipe s'est considérablement renforcée, elle compte aussi Jean-Louis Coulié "Jeanboiteàclous", poursuit "Pépé", une sorte de sergent

Le longeron du plan fixe horizontal du n° 59, bien attaqué par la corrosion, imposa le remplacement de l'intégralité du plan fixe droit.



Olivier "Tom" Thomas se penche sur le cas de la platine de commande des volets.





Les sept "Alizé" qui devaient être vendus au Brésil se sont retrouvés livrés aux éléments après l'échec des négociations.

ALIZÉ MARINE

Micklin de la série Les Têtes brûlées. Cet ancien maître principal mécano connaît l'avion sur le bout des doigts et le considère comme un peu comme son bébé. Il est capable de déceler au son le moindre petit problème qu'il corrige sans tarder. Pierre Alcaraz "Pierrot" est un ancien major mécano et aussi

une véritable bible de l'"Alizé" qu'il aime expliquer aux autres avec toujours une anecdote: "Quand j'étais quartier-maître et que je travaillais à la visite..." Il y a aussi Thierry Lambert, ancien major mécano, et Didier Hugon, ancien major mécano, très efficace, qui ne compte pas son temps et est toujours

Le groupe turbopropulseur a été démonté pour être remplacé par une unité ayant subi une révision générale.

présent dans le hangar, été comme hiver. Olivier "Tom" Thomas, ancien mécano patron d'appareil, veille à tous les départs et arrivées de l'oiseau, et ne manque pas une occasion de s'asseoir en place arrière pour venir faire le soutien technique lors des meetings. Jean-Jacques "JJ" Jourdan est maître

ALIZÉ MARINE



principal Daraq [électronicien d'aéronautique], toujours en activité dans la Marine, et nous dépanne régulièrement tous les systèmes électroniques et même nos casques... François "Baloche" Baloche est un ancien maître principal Daraq et Michel Minet est un ancien major mécano qui connaît l'"Alizé" depuis 40 ans – tous deux ont activement participé à la restauration du n° 59. Dominique "Domi" Siclari est un ancien maître principal équipement et Jean-Luc "Johnny" Clergue un ancien maître équipement – ils sont dans l'aventure depuis trois ans. Il y a deux ans, deux anciens pilotes d'"Alizé" nous ont rejoints et se dévouent à exécuter tout un tas de tâches annexes mais néanmoins nécessaires : Charles "Charly" Desclos et Pierre "Pierre" Lipinski. Enfin, deux autres navigateurs assurent ma relève quand je suis empêché, car je travaille depuis quatre ans pour Airbus Defence and Space au Qatar : Olivier "Zolive" Griffon et Jean "Jeannot" Dépinoy.

Pour ma part, le "nav" se transforme plus en "mecnav" car le GPS et

le fait que nous n'allions plus au-dessus de la mer facilite la première partie de la tâche; par contre, à droite, il faut veiller à surveiller tous les paramètres moteur et génération électrique, le pilote étant en permanence pris par la conduite de la machine (les deux mains). Il faut lui lire les check-lists et initier les procédures secours en cas de besoin, délestage électrique, sortie du train et des volets à la pompe, manipulation des feux et des radios. L'"Alizé" est mono-commande et, en place droite, on ne dispose que de notre foi en dieu et en notre pilote!"

Le problème de l'amiante

L'un des plus gros problèmes fut le chantier de désamiantage, car la loi impose que les avions militaires cédés à des civils soient totalement exempts

d'amiante. La presse parlait alors beaucoup du scandale du porte-avions Clemenceau, et le problème amiante

– entre autres – fit capoter la vente des "Alizé" à Thalès qui étudiait la possibilité de les revendre au Brésil. Sur la base de la cartographie de l'amiante présente sur l'avion procurée par la Marine, les souvenirs des anciens furent mis à contribution, pour conclure que seules les plaquettes de frein et quelques joints sur le groupe turbopropulseur en contenaient. In

fine, le processus de désamiantage fut réalisé par la Marine nationale qui fit contrôler que les mastics PRC des verrières n'étaient plus amiantés sur les ALH ("Alizé" mis à hauteur) – toujours ça de moins. Après ce long et laborieux chantier, la rénovation proprement dite débuta en février 2010. Une conven-



Le Br.1050 "Alizé" n° 59 F-AZYI

L'"Alizé" entra en service initial dans la Marine en mars 1959. Il servit sur les porte-avions Arromanches, Clemenceau et Foch, et fut également utilisé pour la formation à terre. Le dernier Br.1050 "Alizé" fut retiré du service le 15 septembre 2000 avec la vente du Foch à la marine brésilienne.

Le Br.1050 "Alizé" n° 59 fut construit en 1961 dans l'usine Bréguet de Biarritz-Parme, et livré à la Marine nationale en juillet 1962. Au cours de sa carrière, il servit dans les flottilles 4F, 6F et 9F ainsi qu'avec les escadrilles 2S, 3S et 10S. En 1982, il fut modifié au standard ALM ("Alizé" modernisé), puis, en 1997, il fut le premier "Alizé" porté au standard ALH ("Alizé" mis à hauteur) livré à la Marine nationale. Le 9 mars 2000, il effectua son dernier vol au sein de

la Flottille 6F et fut mis en réserve. En septembre 2000, la Flottille 6F fut dissoute et tous les "Alizé" officiellement retirés du service. Le n° 59 fut entreposé avec six autres dans un hangar, en attente d'un rachat par le Brésil après mise à niveau par la société Thales. En 2003, l'affaire ne se concrétisant pas, les sept aéronefs furent poussés à l'extérieur où ils subirent les outrages du temps et des chasseurs de souvenirs pendant plusieurs années sur une marguerite de la base de Nîmes-Garons.

En 2006, l'association Alizé Marine obtint de la commission du patrimoine la cession de deux "Alizé". Son choix se porta sur les n°s 56 et 59 – les cellules disposant du meilleur potentiel. Les deux aéronefs furent mis à l'abri avant que les travaux de restauration ne débutent en 2010 sur le n° 59.

Au cours de sa carrière, le Bréguet 1050 "Alizé" n° 59 fut embarqué sur les porte-avions Arromanches, Clemenceau et Foch.



COLLECTION PHILIPPE BATZ

tion fut signée entre Alizé Marine et la base de Nîmes-Garons, aux termes de laquelle un emplacement pour deux avions fut attribué dans le hangar H2 et l'accès aux matériels de soutien ainsi qu'aux ateliers de la base ouvert à l'association tant que cela ne dérangeait pas l'activité opérationnelle. L'autorisation de travailler sur les deux "Alizé" fut accordée en dehors des heures de travail et le week-end.

Pillé par les "chasseurs de souvenirs"

L'avion ayant été entreposé quelques années en extérieur avec ses six congénères, il avait subi comme les autres les agressions du climat et des "chasseurs de souvenirs" qui n'avaient pas hésité à piller les tableaux de bord pour récupérer quelques instruments. Ce "sport" étant bien évidemment totalement interdit, le démontage doit être rapide et les pinces coupantes sont l'outil de prédilection pour les torons de câblages des instruments de bord. Plus réglementairement cette fois, les

L'inspection de la tuyère nécessite de faire don de sa personne...



ALIZÉ MARINE

26.03.2016-PL

La turbine Rolls-Royce "Dart" RDa 21 de l'"Alizé" développe 1950 ch.

pompiers du SSLIA (service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs) avaient été autorisés à effectuer des exercices et les lances à incendie avaient régulièrement arrosé cellules et postes de pilotage de ces aéronefs déjà pas très étanches... Commencèrent alors les longues heures de démontage et inspections qui amenèrent Alizé Marine à ne conserver qu'un avion, le n° 59 – le n° 56 étant relégué au rôle de magasin de pièces détachées. Une inspection des longerons fut donc la

première tâche effectuée, qui ne révéla aucune corrosion sur ceux du n° 59 – heureusement, cela aurait signifié la fin immédiate du projet. "Il nous a fallu faire refaire les outillages spécifiques que nous n'avions pas réussi à récupérer : outillages de dépose de l'hélice, outillages de dépose du groupe turbo-propulseur...", explique Patrice Bats, coordinateur de l'équipe technique. Les travaux, menés entre février 2010 et janvier 2011 – date du premier point fixe – nous ont amenés à déposer tous ▶

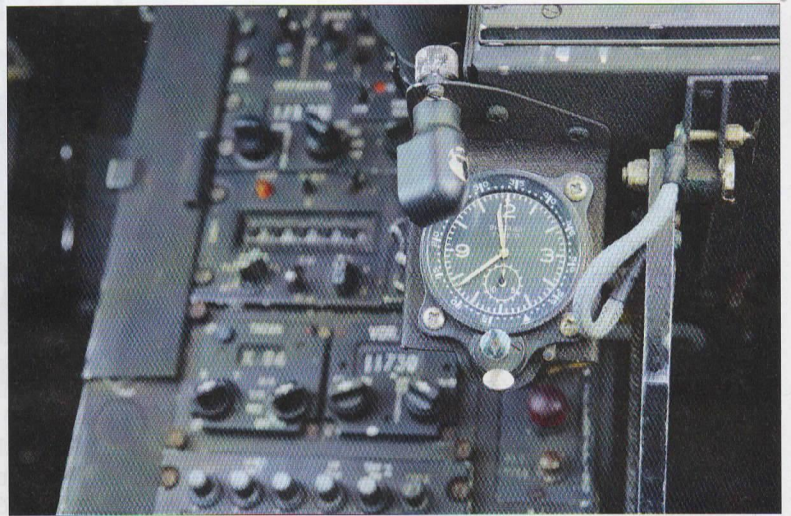


les grands ensembles : hélice, groupe turbopropulseur, trains d'atterrissage. Nous avons remplacé la turbine d'origine (avionnée) par une sortant de révision générale et fait réviser l'hélice sur la base. Ayant appris qu'il restait quelques morceaux d'"Alizé" à l'ATA [atelier industriel de l'aéronautique] de Cuers, une équipe a été dépêchée sur place et a récupéré un train d'atterrissage complet sortant de révision générale et quelques matériels neufs. Ces trains sont passés en atelier sur la base, ont été reconditionnés et posés sur le 59.

Nous avons déposé tous les éléments de vol-gouvernes, volets-et-inspecté l'ensemble de l'avion pour y déceler d'éventuelles traces de corrosion. Et nous n'avons pas été déçus, car il y en avait... Les techniciens chaudronniers ont effectué nombre de réparations en compartiment de croise d'appontage. Il nous a fallu changer le plan fixe horizontal droit dont le longeron était complètement attaqué. La téléforce de verrouillage du demi-plan droit, hors service, nous a donné quelques sueurs froides. Nous avons été obligés de trépaner l'avion pour accéder à son système de démontage et pouvoir procéder à son échange. Nous avons aussi contrôlé l'ensemble des circuits hydrauliques, par dépose, essai en atelier et repose des différents éléments, et aussi contrôlé l'ensemble des circuits électriques, ce

XAVIER MEAL

Le chronographe Breguet type 11, fabriqué par la marque de montres suisse Breguet, fondée par Abraham Breguet à Paris en 1775, est un objet très prisé des "chasseurs de souvenirs"...



XAVIER MEAL

qui nous a amenés à réparer les torons de câbles cisailés au tableau de bord, contrôler l'intégrité de tous les circuits électriques, rechercher et reposer les instruments manquants après passage en atelier sur la base. La liste est bien évidemment non exhaustive...

À force de ténacité et de persévérance, l'équipe d'Alizé Marine a reconstitué un tableau de bord complet et original.

À l'issue d'une année de travaux, l'association a demandé l'autorisation au Pacha de la base d'effectuer son premier point fixe, en heures ouvrables pour bénéficier de la sécurité maximale... Cela s'est passé le 20 janvier 2011. Le bruit si particulier du "Dart" a alors résonné de nouveau sur la base de Nîmes-Garons. Il nous a fallu cependant patienter deux

années supplémentaires pour voir le 59 faire son premier vol. Bien d'autres travaux et défis ont été relevés par l'association pendant ce laps de temps : les radios VHF et transpondeur Marine n'étant pas certifiés par la DGAC, il nous a fallu nous procurer des exemplaires agréés et modifier l'avion en conséquence ; la démilitarisation de l'appareil a été effectuée par l'association et contrôlée par la DGAC, et nous avons repris en peinture les cocardes et les bords d'attaque brûlés par le soleil."

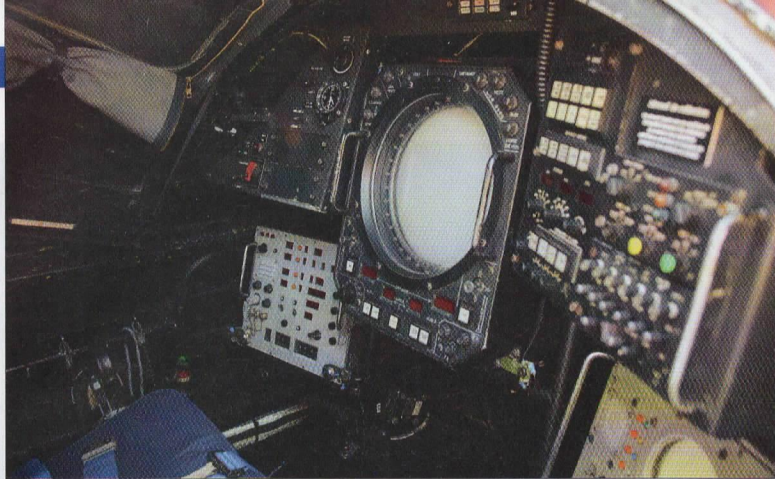
Les premiers essais de roulage eurent lieu en août 2012 mais il fallut attendre début 2013 pour que la ▶



XAVIER MEAL



ER MEAL



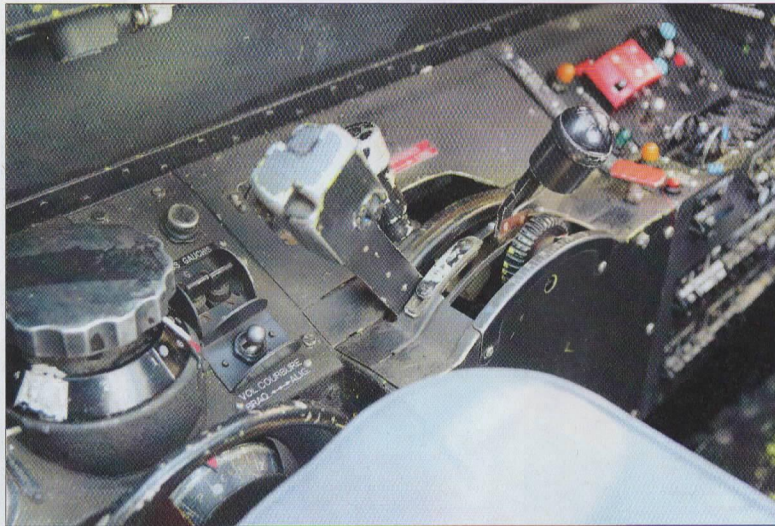
XAVIER MÉAL

Le poste du radariste du n° 59 a été intégralement conservé...



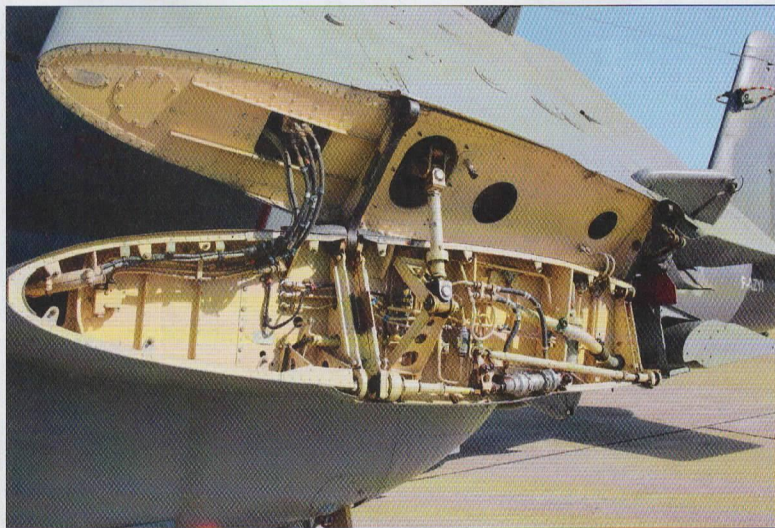
XAVIER MÉAL

... y compris l'enregistreur sonore portable à bandes Nagra IV-S, qui enregistrait les écoutes des bouées sonores.



XAVIER MÉAL

La patine du temps marque tous les éléments du poste de pilotage de cet avion plus que quinquagénaire.



XAVIER MÉAL

Comme sur tous les avions embarqués, les ailes de l'"Alizé" sont repliables, et le système qui le permet nécessite un entretien minutieux.

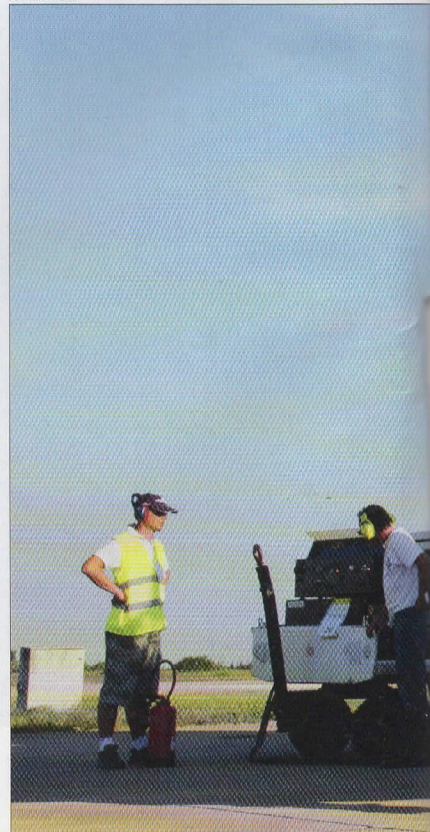
DGAC autorise l'avion à exécuter cinq vols d'essais sous l'immatriculation F-WZYI en vue d'obtenir un CNRAC.

"Lorsque les examinateurs dépêchés par la DGAC pour délivrer la qualification de type [QT] ont découvert l'avion, ils ont été surpris et par sa taille imposante et par sa configuration quadriplace particulière, raconte Jano. L'"Alizé" est en effet un 2+2, les deux places arrière étant séparés d'un bon mètre des places avant et orientées dans le sens inverse de la marche, face à la console des écrans radars, tandis qu'à l'avant, le pilote est, de façon standard, à gauche, et le navigateur à droite, mais en léger retrait. Et surtout l'"Alizé" n'est pas à double commande. Ce qui rend impossible tout test en vol du pilote selon la norme admise." La DGAC a fait acte de pragmatisme en attribuant la QT à Jean Ivars au titre de l'expérience – 1700 heures de vol sur "Alizé"... "La QT de l'"Alizé" a été créée spécifiquement pour notre avion, précise Jano. Pour la formaliser, j'ai écrit un programme de vol de reprise en main en m'inspirant des FAM [vols de familiarisation] pour cet avion que nous pratiquions dans la Marine."

Il souffle enfin à nouveau

Le 18 mai 2013, 13 ans après son dernier vol, l'"Alizé" n° 59 retrouva le ciel de France. *"Pour le premier vol ainsi que pour les cinq vols d'essais demandés par la DGAC pour obtenir le CNRAC [Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection], l'équipage était constitué de Jano en place pilote et de moi-même au poste*

XAVIER MÉAL





FRANÇOIS HERBET

de navigateur, se souvient Pépé. Il a duré seulement 12 minutes à cause des conditions météo qui étaient très limites pour ce genre d'exercice, mais ce sont les 12 minutes les plus fantastiques et les plus gratifiantes de ma carrière aéronautique. J'avais de plus, par un pur hasard, effectué le dernier vol du 59 en mars 2000 pour sa mise à la retraite et, 13 ans plus tard, j'effectuais le premier vol de sa nouvelle carrière – la boucle était bouclée.”

Les quatre autres vols d'essais furent réalisés sans aucun problème et la DGAC accorda, le 28 mai 2013, son CNRAC au n° 59 avec l'immatriculation F-AZYI.

En 2014 et 2015, l'“Alizé” a été présenté dans plusieurs spectacles

aériens, autant en statique qu'en dynamique, et une dizaine d'autres sont programmés pour 2016.

“Il faut savoir que, comme à nos débuts, précise Pépé, nous ne disposons d'aucune aide financière – pas de sponsor – et nous subsistons grâce à l'argent et au pétrole que nous récupérons lors des meetings [le pétrole est fourni par les organisateurs]. Soit juste assez pour payer nos charges (hangar, taxe d'atterrissage, assurance avion, assurance techniciens, contrôles de l'aviation civile pour le maintien du CNRAC).

Nous devons “lâcher” un deuxième pilote pour pouvoir nous produire dans suffisamment de meetings chaque année et maintenir notre équilibre financier, mais pour cela il nous faut du

En configuration appontage lors du meeting de La Ferté-Alais 2015.

La mise en œuvre de l'“Alizé” nécessite des moyens (groupe de démarrage) et des hommes, comme ici au meeting de Nîmes en septembre 2015.

pétrole pour les cinq vols demandés par la DGAC pour valider un deuxième pilote – soit pas loin de 2500 l.

Par ailleurs, si l'avion est très sain et dispose de beaucoup de potentiel cellule et moteur, divers travaux comme le changement des durites hydrauliques qui arrivent à péremption vont nous demander un certain budget que nous n'aurons pas sans l'aide de sponsors ou de généreux donateurs.”

À la fin de ce mois d'avril, Jano, accrédité par la DGAC en tant qu'instructeur et examinateur, aura peut-être (re)qualifié un second pilote : Jean-Luc “Gandin” Dedieu, ancien des “Alizé”, 1200 heures sur la bête et pilote A330/340 chez Air France.

L'“Alizé” n'a pas fini de souffler... ■

