



LA LETTRE *du* Cessna *Bobcat*

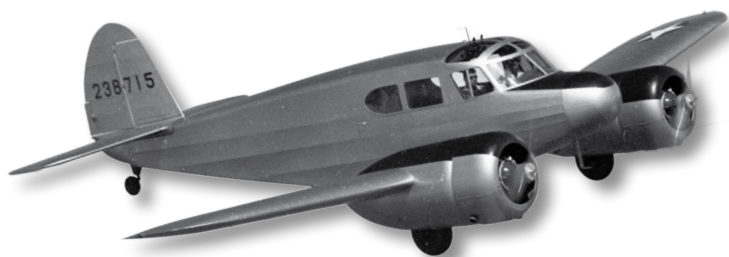
N° 21 - Juin 2012

Cessna UC-78 *Bobcat* n°5253 F-AZXX



MUSÉE RÉGIONAL DE L'AIR

Angers Loire Aéroport
49140 Marcé- France



Le travail se poursuit avec constance

Chers amis,

Depuis mars dernier, vous n'avez pas reçu de nouvelles du Cessna *Bobcat*. C'est vrai mais toute l'équipe de notre musée a été très prise par la multitude de travaux administratifs, l'assemblée générale, la muséographie en pleine évolution, enfin, tout ce qui fait la vie d'une association dynamique et en plein essor.

Pour autant, les travaux se sont poursuivis avec diligence sur cet avion au point que nous pensons à faire un premier assemblage à blanc d'ici la fin de l'été... Et cela ne sera pas simple car un tel montage obligera à une réorganisation temporaire mais importante des collections exposées dans notre musée, devenu décidément trop petit. Cela permettra de faire une première validation de nos travaux, de définir avec exactitude les longueurs des câbles de commande (les originaux ont disparu) mais aussi, sur un plan plus visuel, de réaliser les premières photos globales de l'avion (et vous serez naturellement les premiers servis).

Pendant ce temps, nous préparons la commande des moteurs et des hélices, mais sans trop de hâte, car cela n'est pas urgent et la parité Euro/Dollar ne nous est actuellement pas favorable.

Toujours est-il que l'équipe, toujours très motivée, travaille avec enthousiasme sur l'appareil dont le chantier est visité par de nombreuses personnalités qui, peu à peu, prennent conscience de l'importance du patrimoine aéronautique de notre pays.

Très amicalement.

L'équipe de restauration

Les visiteurs de marque

Le chantier du *Bobcat* suscite toujours de nombreuses manifestations d'intérêt. Et naturellement l'équipe chargée de cette restauration est heureuse et fière de la présenter aux visiteurs de marque.

5 mars :

Bertrand Ridel, de la mission aviation légère de la DGAC, a profité de quelques jours de vacances pour venir voir notre musée. Il s'est tout particulièrement intéressé au Cessna UC-78 *Bobcat*, avion qu'il ne connaissait qu'en photo. Nombreuses questions et tout autant de réponses. Un jour, son service verra passer le dossier de cet avion. Il pourra le traiter en toute connaissance de cause. Nous sommes toujours heureux d'accueillir nos amis de la DGAC, administration avec laquelle nous travaillons la main dans la main à la préservation du patrimoine aéronautique.



10 mars :

Hédi Belage, président de la Fédération RSA (au centre sur la photo) et Nigel Stevens, chargé des relations internationales (à droite) sont venus à Angers afin de parler patrimoine aéronautique. Naturellement François Blondeau, président du musée, s'est fait un plaisir de leur faire visiter nos principaux chantiers, dont celui du Cessna *Bobcat*.

Et nous avons tous envie que l'avion soit présent à un futur Rassemblement du RSA (dans quelques années). D'ici là, un article sera préparé pour un des prochains *Cahiers du RSA*.

6 avril :

Guy Fourdrain, président du Piper-Club de France a passé une journée dans nos murs. Plaisir de revoir un ami, évocations de divers points réglementaires et associatifs et naturellement visite de nos gros chantiers.

Daniel Lecaplain, notre directeur technique, était le mieux placé d'entre nous pour lui faire apprécier la complexité de la restauration de l'avant du fuselage ainsi que toute une série de points de détail à traiter avec rigueur.



23 avril :

Jean-Marie Klinka, ingénieur à la DGAC, est venu faire une dernière visite de nos grands chantiers avant son départ à la retraite dans quelques semaines. Il s'est particulièrement intéressé à la structure des ailes du Cessna *Bobcat*, a posé de nombreuses questions sur les travaux en cours, les méthodes employées et la documentation en notre possession.

Ce fut une longue et passionnante discussion avec Guy Le Roy sur les diverses méthodes employées tant à la construction (en 1943) qu'à la restauration actuelle.

**23 mai :**

Un groupe de personnes de la Direction générale de l'Aviation civile est venu passer une journée à Angers afin de se pénétrer des méthodes de restauration et de faciliter les évolutions réglementaires et leurs applications.

Nous avons eu le plaisir de recevoir (de gauche à droite sur la photo) Jean-Michel Goyat (DSAC), Hélène Louis (DSAC), Nelly Vaillant (DSAC), Fabienne Brogi-Luthar (MALGH), Viviane Evan (informatique)

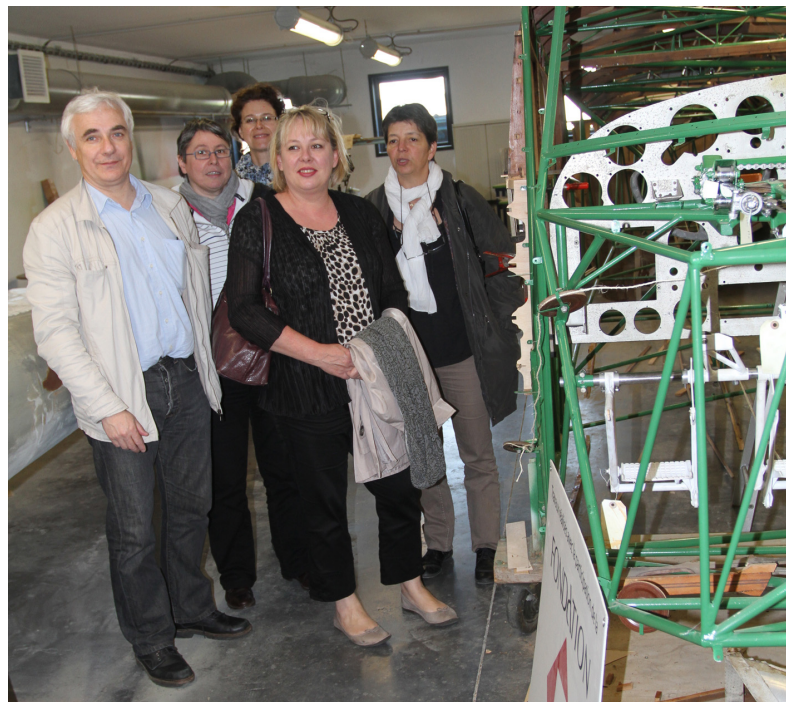
Ces personnes, en charge de notre aviation légère et de son patrimoine ont pu visiter nos différents gros chantiers et surtout repartir avec une idée très nette des conditions de travail et de restauration des avions de collection.

C'est la conjonction du travail des collectionneurs et des musées avec celui de notre administration de tutelle qui permettra à notre pays de préserver son patrimoine aéronautique dans de bonnes conditions. Nous nous y attachons avec plaisir.

16 mai :

Notre aéroport renoue avec les liaisons commerciales et les équipages qui ont quelques heures à passer avant de repartir viennent souvent visiter notre musée.

Nous les accueillons avec plaisir (ici un équipage roumain de *Danube Wings*) et sommes fiers de leur montrer la restauration du Cessna *Bobcat*. Les deux pilotes, anciens militaires, ont découvert des structures et des technologies qui leur étaient jusqu'ici, étrangères. Et la jeune hôtesse, fort jolie, a fait forte impression sur un de nos stagiaires.



La restauration de l'avion

La voilure

Le gros de la restauration des ailes est terminé mais une invraisemblable quantité de finitions reste à faire et toute l'équipe s'y emploie avec ardeur, pensant au jour, relativement proche, où il sera possible de mettre l'aile à plat pour attaquer le coffrage du bord d'attaque de la voilure. Ce sera un très gros chantier.

Toutefois, des avancées plus spectaculaires marquent parfois le travail. Cela a été le cas de la pose du premier capot inférieur, qui, à terme, protégera le train d'atterrissage (on voit la découpe pour le passage de la roue). Il a naturellement fallu préparer son support (photo de gauche) puis présenter et fixer le capot avec les attaches que nous avons pu sauvegarder.

Là aussi, quelques surprises désagréables : Les attaches demandées aux USA sont bien arrivées, mais de dimensions différentes de celles commandées. Certes, cela va se régler, mais quelle perte de temps inutile ! Merci à nos bénévoles qui supportent ces contretemps désagréables.

Les gouvernes

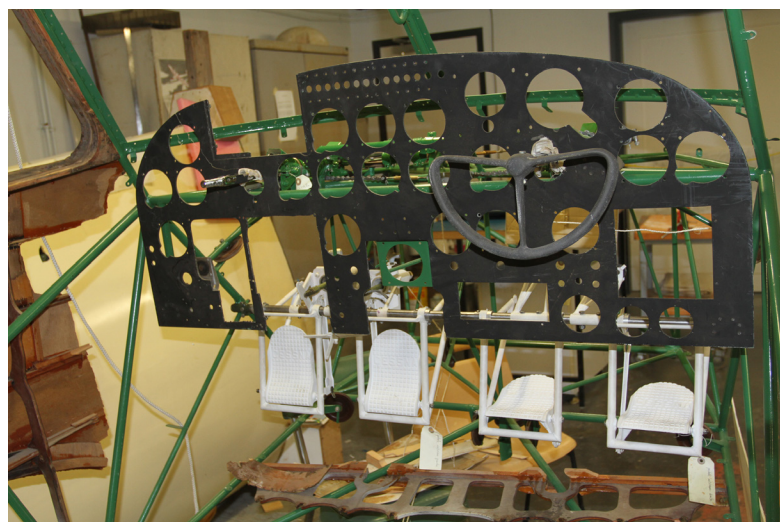
Partie intégrante des ailes, les gouvernes sont en bonne voie de finition et le temps n'est plus très loin où nous commanderons les bords de fuite en tôles pliées. Là, au moins, c'est tout près de chez nous et nous connaissons l'équipe qui réalisera ce pliage. Il ne devrait donc pas y avoir de mauvaises surprises.



Dans relativement peu de temps, les autres gouvernes en bois (stabilisateur et dérive) entreront en atelier pour subir une restauration très complète.

Le fuselage

C'est actuellement le point où l'avancement des travaux est le plus visible. D'ores et déjà, l'équipe qui prépare les « petites » pièces a terminé le fond du tableau de bord et les palonniers.



Cela donne tout de suite une allure de fini à l'appareil, mais au-delà de ce plaisir visuel incontestable, toute l'équipe est consciente qu'il faudra, assez vite, mettre l'avion en croix pour mesurer puis commander les câbles de gouvernes (heureusement, nous

disposons des manuels d'époque qui nous indiquent matière et diamètre - mais pas la longueur).

Et pendant ce temps-là, Maurice et Raymond préparent les lisses et les carénages qui donneront à ce fuselage une forme aérodynamique (ou presque) lorsqu'il sera entoilé.

Outre cette fonction, la réfection des fenêtres et hublots est importante car il faudra ajuster, sur cette menuiserie précise, le plexiglas des vitrages. En effet, l'ancien accuse son âge et les mauvais traitements subis. Il devra donc être complètement remplacé.

Bien entendu la porte unique de l'appareil (côté gauche) a été totalement rénovée et



s'ajuste presque sans réglage sur le fuselage. Il restera à lui prévoir le capitonnage intérieur qui s'harmonisera avec la décoration définitive de l'appareil. Nous n'en sommes pas encore là, mais les idées se précisent. Quoiqu'il en soit, certaines décorations sont d'ores et déjà exclues, bien que chatoyantes, mais sans aucun support historique. Un tel avion se doit d'être porteur d'un message fort.

La maquette

Et pendant ce temps-là, Daniel Clément a terminé l'exposition de la maquette offerte par Bruno Henry (nos visiteurs peuvent enfin avoir une idée plus précise de la silhouette particulière de cet appareil, bien mieux qu'avec des photos ou des croquis).





Travail de présentation des carénages de fuseaux moteurs et train escamotable sur l'aile du *Bobcat*.



Les recherches techniques et historiques

C'est un domaine où les sympathisants de la restauration du *Bobcat* nous ont beaucoup apporté. Cela nous permet, dans l'immédiat, de mieux connaître -et donc restaurer- cet avion, mais à terme ces documents seront précieux pour la plaquette (en cours de réalisation) que présentera notre musée sur la restauration de cet avion. Tout récemment, nous avons reçu :

Un manuel d'utilisation (vol, entretien...) sur le *Bobcat*, édité par l'armée de l'Air en 1947 et prêté par les anciens de la Base aérienne d'Avord. Il a été immédiatement numérisé et sera un support important lorsque nous écrirons le manuel réactualisé pour cet avion (les grandes lignes en sont jetées, mais il y a

encore beaucoup de travail pour en faire un document digne de notre musée).

Pierre Gaillard, un de nos plus prolifiques historiens aéronautiques, a trouvé et nous a offert une vingtaine de photos de *Bobcat*, sous diverses couleurs et immatriculations. Nous y avons découvert des détails intéressants mais surtout, cela participera à notre futur livre sur cet avion.

Divers correspondants nous transmettent régulièrement photos et documentations diverses sur ce type d'appareil et son histoire. Peu à peu, cela fait une impressionnante masse d'information qui nous est des plus utiles.

