



Les travaux de restauration de l'antonov 2 ont enfin débuté ce samedi 07 juillet 2007 par la dépose des panneaux d'accès des réservoirs d'essences situés dans l'aile supérieure tribord (à droite lorsque l'on regarde vers l'avant de l'avion).

La dépose de ces panneaux s'est réalisée sans difficultés particulières, si ce n'est que ceux-ci étaient quasiment collés aux nervures par le joint - à priori néoprène - qui avait vraisemblablement "fondu" sous l'effet de la chaleur et du temps.

La dépose des vis de fixation des panneaux, recouvertes de multiples couches de peinture qui s'écaillaient lors du dévissage, a fait apparaître les différentes teintes de revêtement réalisées successivement les unes sur les autres, passant alors du jaune écri à un rouge pétant, puis du jaune vif actuel au bleu occasionnel du lettrage du sponsor.



L'intérieur de ces panneaux a, quant à lui, gardé sa couleur kaki claire d'origine, et ne semble pas avoir souffert, ni du temps, ni de la chaleur tant l'aspect visuel de ceux-ci semble impeccable. L'inscription d'origine en russe est toujours visible sur la face intérieure de la trappe d'accès au bouchon de remplissage des réservoirs tribord.



Sans être trop calé en russe, on peut en déduire que la quantité de remplissage d'essence est de 600 litres, et que l'indice d'octane préconisé est de 91.

Seul le réservoir le plus éloigné du fuselage est équipé d'un bouchon de remplissage (en bas de la photo ci-dessus), tandis que chacun des trois réservoirs est quant à lui équipé d'une sonde de niveau visible aussi sur la photo ci-dessus.

Les réservoirs ont eux aussi gardé leurs couleurs marron-orangé d'origine. Un premier contrôle visuel ne semble pas faire apparaître d'imperfections particulières ni de dommages dus à une inexploitation prolongée (rouilles, piquage...).

En dépit d'un revêtement qui s'enlève par plaque au simple touché du doigt, les canalisations "rigides" du circuit d'essence qui relient les réservoirs entre eux semblent être - elles aussi - en parfait état.

Les canalisations "souples" du même circuit d'essence ne semblent pas avoir souffert non plus, mais vous conviendrez qu'il sera plus prudent de procéder au remplacement de celles-ci.

Les sondes de niveau d'essence portent elles aussi leurs inscriptions d'origine en russe. Un premier contrôle visuel ne permet pas d'identifier de quelconques anomalies sur celles-ci.

La prochaine étape va donc consister aux différentes déconnexions des circuits fluides (essence) et électriques (sondes de niveaux) des réservoirs, à l'identification, le repérage, et la dépose de ces circuits divers.

A l'issue de cela, nous pourrons donc procéder à l'identification, le repérage et la dépose des réservoirs.

S'en suivra la dépose des parties mobiles du bord d'attaque de l'aile, avant d'entamer le relevé de la méthodologie qui a été employée pour entoiler l'aile (sens de la toile, découpes particulières...). Seulement après cela, nous pourrons désentoiler l'aile pour mettre à nu la structure de celle-ci qui est, je vous l'assure pour l'avoir vu, dans un état impeccable : tantôt soit peinte, tantôt anodisée.

Mais cela reste une autre histoire pour laquelle il n'appartient qu'à vous le choix d'en faire parti ou non...

Prochain rendez vous samedi 14 juillet 2007, même heure, même endroit.

