

Les travaux se sont poursuivis ce samedi par la dépose des trois réservoirs qui étaient logés dans l'aile supérieure tribord (1&2).

Pour se faire, il a d'abord fallu procéder à la dépose des canalisations rigides du circuit d'essence constitué par deux réseaux distincts de tubulures.

Le premier de ces réseaux (celui de petite section) reliait les trois réservoirs entre eux : du premier réservoir à proximité du fuselage jusqu'au troisième en partie centrale de l'aile, puis de ce troisième réservoir jusqu'au circuit d'essence du fuselage.

Le deuxième de ces réseaux (de section plus importante) reliait le troisième réservoir situé en partie centrale de l'aile au circuit essence du fuselage.

Chaque raccord de ce circuit essence était maintenu "freiné" par un fil métallique de sécurité (3).

Le système de raccord de ces canalisations rigides est de type conique (4), sans joints spécifiques.

Cette dépose s'est effectuée sans difficultés particulières. S'en est suivi la dépose des canalisations "souples" (5) reliant les trois réservoirs entre eux, au niveau le plus bas de ceux-ci.

Ce circuit-ci étant - lui aussi - relié au circuit essence du fuselage à parti du réservoir situé à proximité dudit fuselage.

En revanche, la dépose de ce circuit fut moins aisée, car il a fallu procéder à la découpe de chaque tronçon souple car le desserrage des raccords semblait impossible, tout au moins avec les réservoirs toujours présents dans l'aile...

La dépose des circuits "fluides" étant réalisée, il restait à déposer les circuits d'ordres électriques, à savoir les liaisons des sondes de niveaux d'essence, et les raccordements "à la masse" (réalisés sur la structure de l'aile) de chacun des trois réservoirs. Ce qui fut - ma foi - la chose la plus aisée de la journée...

Enfin, il ne restait plus qu'à desserrer les deux tendeurs du dispositif de cerclage de chaque réservoir afin de libérer ceux-ci et de procéder à leur dépose.

Chaque réservoir reposait sur la structure de l'aile sur une épaisse feutrine, sur laquelle était disposée une bande caoutchouc (vraisemblablement néoprène). Une bande de même nature se trouvait entre la partie supérieur du réservoir et le dispositif de cerclage.

Une fois les réservoirs déposés, nous pouvons constater sur les photos ci jointes l'état impeccable de la structure de l'aile (6&7).

Affaire à suivre...

