

BULLETIN

du **MAPICA**

Musée Aéronautique de la Presqu'île et de la Côte d'Amour

Nos portes ouvertes ont bien eu lieu cette année !



Affiche des portes ouvertes réalisée par Jacques Rivallant



Monsieur Frank Louvrier , maire de LA BAULE, est venu inaugurer notre manifestation annuelle à cette occasion.

(De gauche à droite : M Frank LOUVRIER, M Loic Debatisse , président du MAPICA, M Terry Froggatt responsable technique, M Raymond Delaunay fondateur du Mapica).



Les visiteurs enfants ne sont pas oubliés. En effet, il est mis à leur disposition des avions "à pédales" ainsi qu'un avion simulateur orientable dans l'espace mais au sol !



La présence du stand de l'Armée de l'Air, pendant nos portes ouvertes, rencontra un vif succès auprès des jeunes , comme chaque année.

Assemblée Générale Ordinaire 26 juin 2021

L'assemblée générale s'est tenue le 26 juin à 16 heures dans notre « hangar atelier et espace de visites », un lieu familier mais inhabituel pour cette activité qui a été choisi en raison de la date sans cesse repoussée et des circonstances sanitaires. Il fallait de l'espace pour respecter les consignes réglementaires. La réunion s'est tenue au milieu de nos appareils, le temps ne permettant pas de les sortir comme envisagé antérieurement.

Les sujets abordés sont sans surprises : rapport moral, technique, financier, élections, coopérations, questions diverses.

Le président retrace dans son rapport la vie de l'association lors de l'année passée. Les faits importants de 2020 sont un maintien de l'activité à minima pendant les périodes de confinement tout en respectant la sécurité sanitaire, une saison touristique amputée de nos Portes Ouvertes, une réduction sensible du nombre de groupes proposés par l'OT intercommunal avec un résultat financier de la saison en berne.



L'invitation aux élus à la date théorique des JPO, en août 2020, a été maintenue pour maintenir le lien avec notre tutelle. C'est avec intérêt que nous avons accueilli Franck Louvrier, le maire de La Baule, et J.P. Allanic, vice-président SIVU Aéroport, à qui nous avons présenté nos travaux.

L'activité constatée dans le rapport technique est toujours riche de détails. Les chantiers SIPA 903 et Mauboussin Corsaire ont progressé, les équipes ont fait le travail prévu, des

investissements importants sont à venir. Le Caudron Luciole devant à nouveau être pesé, Jean Marc Brûlez est chargé d'établir la fiche de pesée et de tracer le diagramme de centrage. Ensuite Mr Bertho, de l'OSAC, devra donner son accord puis nous attendrons la signature administrative.



Label de qualité et éthique décerné au MAPICA en 2020, par l'Atelier Patrimoine Aéronautique Vivant.(APAV)

[https://aeroclub.com/wp-](https://aeroclub.com/wp-content/uploads/2019/10/Ateliers-Patrimoine-Aeronautique-Vivant-Ed-1.0-du-09.2019.pdf)

[content/uploads/2019/10/Ateliers-Patrimoine-Aeronautique-Vivant-Ed-1.0-du-09.2019.pdf](https://aeroclub.com/wp-content/uploads/2019/10/Ateliers-Patrimoine-Aeronautique-Vivant-Ed-1.0-du-09.2019.pdf)

Le rapport signale également le gros travail de Pierre dans la gestion de la place et l'optimisation du hangar où l'espace nous manque. Au terme du rapport technique Raymond Delaunay membre fondateur de l'association et responsable technique nous a informé de sa décision de prendre du recul il reste en soutien de Terry Froggatt qui deviendra l'interlocuteur de l'OSAC après validation de cet organisme. L'assemblée unanime remercie Raymond pour son investissement au cours des quarante années écoulées.

Le trésorier présente les résultats financiers de l'année. L'équilibre est maintenu grâce à un apport exceptionnel provenant du solde comptable lors de la liquidation de l'OT de La Baule.

Daniel Delaunay ayant souhaité ne pas se représenter, les élections ont désigné Jean Paul Lefebvre-Delannoy comme secrétaire, et Pierre Boyer intègre l'équipe.

La séance s'est achevée à 18 heures mais contrairement à la coutume nous n'avons pas pris de repas en commun, covid oblige.

Nouveaux adhérents

Donc 30 ans dans l'armée de l'air en tant que mécano piste (vautour, T33, Jaguar, Fouga Magister, MIR 3, MIR F1, Puma) puis en sous-traitant Airbus 15 ans dans la société AAA, dont 2 ans piste A330, ensuite contrôleur qualité sur A320,330,350,380.

ERIC



Je suis jeune retraité de l'aéronautique de la Société FAMAT (36 ans d'ancienneté) située dans la ZI de Brais à St Nazaire.

FAMAT est une société commune de SAFRAN Aircraft Engines (ex Snecma) et de Général Electric. La société est née en 1981 pour réaliser des éléments du moteur CFM56 (qui équipe l'A320 et le B737) conjointement fabriqué à 50/50 par nos 2 maisons mères.

Aujourd'hui FAMAT réalise des éléments du remplaçant du CFM56, le moteur Leap 1A, 1B, 1C mais aussi plusieurs pièces de moteurs différents (qui équipent B777, B747, B737 Max, A320 Néo, A330, A340, Rafale, etc.)

J'ai une formation initiale d'Electromécanique, mais j'ai très peu exercé dans ce domaine. Chez Famat j'ai exercé dans plusieurs domaines : la



maintenance mécanique, le traitement de l'eau, la Gestion de Production, la Sécurité du travail et l'environnement (HSE), et la Qualité centrale comme Auditeur interne et sous/traitants dans les domaines ISO 9001, EN 9100 et OSAC.

Je suis très bricoleur et réalise tous les métiers à la maison, je ne fais jamais appel à des artisans.

Denis Guibert

Au mois de mars 2021, je me suis adressé au Président Loïc Debatisse pour rejoindre l'Association Mapica où j'ai été très rapidement introduit et accepté avec beaucoup de gentillesse.

J'aurai voulu être ingénieur aéronautique mais, en 1968, j'ai pris conscience qu'à la beauté des avions s'ajoutait la force de destruction, ce qui a tempéré pour un temps mon enthousiasme. Le hasard des concours médicaux m'a mené à Nantes où j'ai exercé pendant 35 ans au CHU de Nantes dans le service de réanimation médicale. Je n'ai pas pour autant perdu de vue les avions et j'ai accompagné mon fils dans le modélisme qui est lui même bénévole au musée d'Angers-Marcé

Je partage mon temps entre l'Université Permanente à Nantes, le Théâtre, le vélo, un atelier d'écriture, un club de lecture, l'Association Nationale 14-18 et la famille (quatre petits enfants) et bien sûr Mapica et ses sympathiques membres.



Daniel Villers

Jean Luc Peslier nouvel adhérent depuis 2020. Habitant à Laval, il est le rédacteur du bulletin de liaison de l'amicale mayennaise de l'armée de l'air AMAA. Ce sont des réservistes Il a possédé un *Broussard* pendant de nombreuses années.

(Suite) **Bruno Catifait**.



Les qualifications :

Pilote planeur le 02 septembre 1970.
Pilote privé avion le 29 septembre 1970.
Pilote avion militaire (ALAT) le 06 avril 1973.
Moniteur avion (ALAT) le 06 juin 1975.
Pilote hélicoptère militaire (ALAT) le 02 avril 1976.
Pilote professionnel hélicoptère le 13 octobre 1976.
Pilote professionnel avion le 27 avril 1977.
Qualification IFR bimoteurs avion le 13 juillet 1978 (CIPRA à Dinard).
Qualification IFR hélicoptère le 13 avril 1981.
Pilote professionnel de première classe le 15 décembre 1988.
Pilote de ligne Avion le 16 août 1989.
Commandant de bord Air France le 19 mars 1995.

La carrière :

En 1969 débuts sur planeur puis sur avion à l'aéro-club de Blois.
De 1971 à 1978 : Pilote militaire (ALAT).
Nota : En 1977 et 1978, baptêmes de l'air dans les foires agricoles du Grand Ouest.

1978 à 1979 : Pilote hélicoptère embarqué sur thoniers océaniques pour la COBRECAF (Compagnie Bretonne de Cargos Frigorifiques) de Concarneau. Les embarquements duraient trois mois au départ d'Abidjan ou de Dakar. Ma mission consistant à repérer à vue les bancs de thons .

Cela ma donné l'occasion de me poser sur l'île de l'Ascension (Anglaise) pour évacuer un marin blessé, de m'y poser sans aucun contact

sur une base de l'USAF, et d'y être gardé par des GI en arme . Le blessé à néanmoins été évacué dans la foulée par un Galaxy de l'USAF dont le départ n'était pourtant prévu que le lendemain. Les seules informations dont se sont contentés les américains étaient l'adresse et le numéro de téléphone de l'armement thonier.

Réactifs les gens de l'USAF.

1979 à 1980 : Pilote hélicoptère pour la société Héli-Union (Issy les Moulineaux) pour la liaison vers les plateformes pétrolières dans le golfe de Guinée.

1981 à 1986 : 'Héli-Union au Gabon Héli-Afric ainsi que pour sa composante avion Air Inter Gabon.

1986 : Concours d'entrée à l'ENAC pour la formation au brevet de pilote de ligne théorique.

1987 : Employé par la société Uni-Air à Toulouse en tant que pilote hélicoptère pour le Samu et pilote avion sur SN601 Corvette. Le Samu à été, humainement parlant, une expérience des plus intéressantes surtout lorsque l'intervention de l'hélicoptère s'est avérée avoir été un facteur décisif dans la survie de la personne évacuée.

Les interventions se faisaient de jour comme de nuit sans autre limites météo que mes propres observations.

Il pouvait par exemple arriver que je téléphone aux brigades de gendarmerie sur le trajet prévu pour leur demander si il y avait du brouillard ou si ils voyaient les étoiles.

1988 : PP1 pratique sur Corvette à Saint-Yan (SFACT).

1989 : Concours d'entrée à Air Inter que j'intègre en tant qu'OPL (Officier Pilote de Ligne) sur A320.

1996 : J'anticipe : détachement auprès d'Air France en tant que copi A320.

1997 : Fusion Air Inter avec Air France.

1999 : Passage Commandant de bord sur A320.

2007 : Commandant sur avions longs courriers A330 et A340.

2013 : Fin de carrière.

L'expérience globale :

26500 heures de vol dont 6000 sur hélicoptères.

Bruno

En direct du SIPA :

Après une période d'hibernation prolongée l'activité reprend autour du SIPA 903. La jambe du train d'atterrissage droit, déposée suite à une fuite d'huile, gisait sur l'établi depuis des semaines en attendant qu'on l'examine. Toutes les pièces qui la composent sont répertoriées sur le plan, il n'y a plus qu'à démonter l'amortisseur pour revoir l'empilage des joints, voire les remplacer. Oui, mais comment retirer les joints ? On fait appel à ceux qui ont travaillé sur le SIPA dans sa première phase de restauration. Le problème, c'est que cela fait près de dix ans, et personne ne se souvient de la manière dont ils ont procédé. Alors tout le monde s'y met et chacun se concentre sur le plan. Des idées émergent, on retire une goupille dont dépend peut-être la suite des opérations. En y regardant de plus près on découvre sur le plan la présence d'un filetage, donc il suffit de dévisser le fût de l'amortisseur pour le désolidariser de la roue. Ensuite les joints sortiront. Ça, c'est la théorie. Mais même avec du dégrissant rien ne bouge. Finalement nous écoutons la voix de la sagesse : nous allons tout remonter et refaire le plein d'huile. Oui, mais quelle quantité ? Les indications de pression et de débattement



fournies sur le plan ne sont pas simples à mettre en œuvre. Nous commençons avec une petite dose : cela suffira dans un premier temps pour tester l'étanchéité. Affaire à suivre...

En ce qui concerne la roue, un démontage complet permet de la nettoyer et de vérifier son état. C'est bon, on peut la remonter.

Le chantier avance aussi au niveau de la verrière. Sa réalisation pourrait être confiée à

une entreprise de thermoformage de Saint Nazaire qui doit nous fournir un devis. Nous leur apportons l'arceau métallique sur lequel elle se fixe, la question étant de savoir s'il est possible de former la verrière en une seule pièce plutôt qu'en deux moitiés : l'ensemble y gagnerait en solidité.

Le devis ne se fait pas attendre longtemps, mais le montant (7000 €!) est dissuasif. Il faudra donc trouver un autre solution...



Voyons maintenant ce que dit notre amortisseur. Après deux jours d'attente un léger suintement d'huile laisse présager que le problème de fuite n'est pas résolu. Nous décidons de laisser l'avion reposer sur ses deux jambes pour mettre les amortisseurs en pression de charge, et dans la minute qui suit l'huile commence à couler sur les roues des deux côtés !

En cette période de reprise la restauration de notre SIPA reprend son avancée à petits pas. Un bon signe pour nous : la revue aéronautique Info-Pilote publie dans le n° de septembre, sous la plume de Christian RAVEL, un article relatant l'historique des SIPA où il évoque notre travail avec optimisme

Claude Lebrun Restauration du SIPA 903



Quand la tradition rejoint l'indispensable.

Autrefois il était admis de procéder à de grands nettoyages chaque saison dans nos espaces de vie.

Au Mapica, c'est le nettoyage de printemps en été ! Pierre, responsable de l'organisation spatiale des hangars, a entrepris avec quelques collègues le rangement de l'atelier menuiserie.



Au final ce sont deux remorques de vieux pots de peintures, de bois et de métaux de toutes sortes qui ont été évacués. Ensuite chasse à la



poussière ! Une fois ce résultat obtenu nous pourrons mettre en œuvre le projet de présentation des moteurs de petites tailles, un espace étant préservé pour utiliser nos combinés bois pour quelques menus travaux. Un grand merci à tous ceux qui se sont investis dans cette mission ingrate mais essentielle, il est plus agréable de travailler dans un environnement ordonné et le déroulé des visites s'en trouve valorisé.

Le forum des associations bauloises

« Le but de cette manifestation est de faire mieux connaître les associations, mais aussi que les associations se connaissent mieux entre elles. Nous avons également donné une dimension intercommunale à ce forum avec la présence de certaines associations au rayonnement élargi », souligne Jean-Pierre Girault, conseiller municipal délégué aux associations, à la jeunesse et aux relations internationales.



Portes Ouvertes 2021

Nos portes ouvertes annuelles ont eu lieu cette année malgré la pandémie du covid. Environ 1.000 visiteurs se sont présentés, tous ont été contrôlés et avaient un pass sanitaire à jour. Nous avons mis en place un cheminement entrée, visite et sortie. Nous considérons que dans ces circonstances, nos portes ouvertes furent un succès grâce aux efforts des bénévoles du MAPICA