

## Histoire de pont – Acte 2 – Remise en état des dessous de la 11B

Mai 2021

La voiture étant bien en place sur son pont de bois, le travail peut commencer.



Démontage de tout ce qui peut se démonter, échappement, circuits d'essence et de freins ,tirant d'essieu etc, et remise en état immédiate et systématique de chacun des éléments.

L'échappement Inox à plus de 30 ans et 100000 Kms



Pendant la fabrication du pont en bois, l'embase du bouchon du réservoir d'essence à été ressoudée par le spécialiste et le réservoir réparé est revenu par la même navette, pendant le confinement.

Bonne nouvelle il est en excellent état général, sans aucune oxydation intérieure.



S'en suivront le décapage et la mise en peinture avant remontage.  
L'embase du bouchon de vidange ressoudée à l'étain.



Des criques sont apparues sur le silencieux d'échappement, dûes aux vibrations, quelques soudures et un renfort vont y remédier, plus un brossage en règle pour redonner de l'éclat.



Le collier support de tube de sortie d'échappement, que j'avais confectionné en inox à bien vieilli, un coup de brosse et s'est reparti pour plusieurs décennies.



Le tirant d'essieu est entièrement décapé avant d'être repeint.



Les silentblocs sont de 1950, j'en profite pour les changer.

Le problème à été de trouver le bon fournisseur, celui qui proposait les pièces au plus près de l'origine et avec une matière de qualité.



L'état des lieux après la dernière remise en état, il y a plus de 40 ans, laisse voir quelques traces de corrosion, exemple la partie sous le plancher au niveau du conducteur.



Après nettoyage à l'essence des dessous et enlèvement de la couche de gras, le décapage peut commencer.



Décapage au couteau de peintre, la tôle commence à apparaître.

Le ponçage et le brossage débutent.



Travail intense avec différentes brosses métalliques sur meuleuse et perceuse, plusieurs jours seront nécessaires.

Inévitablement la réalité de la corrosion se précise.



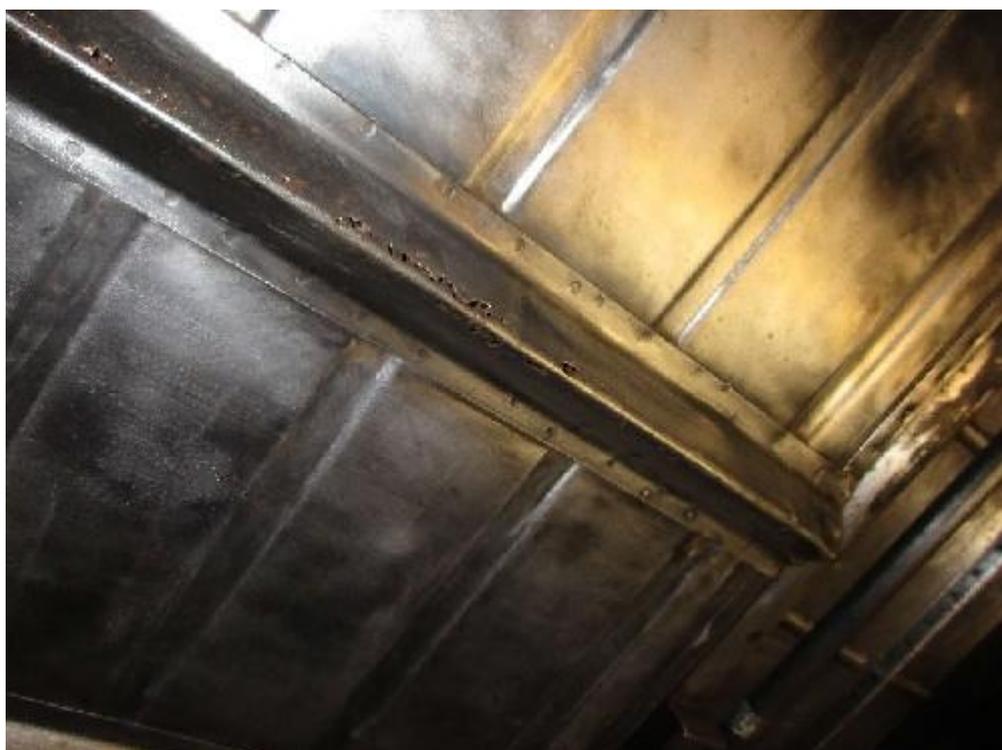
Le reste du plancher est comme neuf.



Par contre l'extrémité du profilé en V à l'arrière est aussi touchée par la corrosion, alors que la tôle paraissait saine.

L'option finale, après réflexion, est de remplacer uniquement les parties de tôle oxydées, en purgeant le minimum de tôle.

La cornière en V refabriquée, que j'ai commandé ne pourra pas être employée, même partiellement car ses pliages ne respectent pas le profil d'origine.



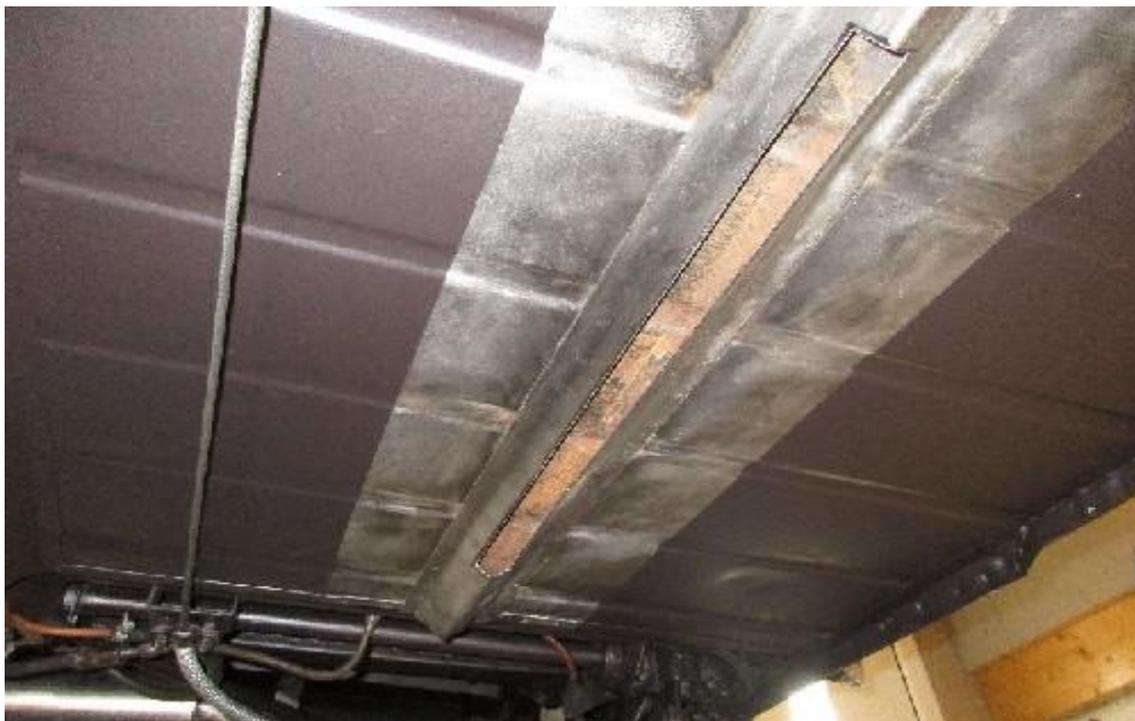
Mise en peinture de la partie arrière et du dessous de plancher, sauf les parties corrodées.



Purge de la partie avant, étonnamment il n'y a aucune protection dans les zones de contact, la tôle d'origine n'est pas attaquée par la rouille, au moins dans les zones où l'humidité ne stagne pas.



Purge de la partie arrière.



Examen des dégâts côté intérieur, la thibaude mise en place lors de la restauration a conservé l'humidité, qui au fur et à mesure des années a fait des dégâts, malgré les séchages répétés, après avoir enlevé le tapis caoutchouc, la corrosion au final est importante.



Enlèvement de la thibaude au couteau de peintre.



Ponçage du plancher avant, les parties rouillées sont en creux, cela délimite la zone à changer.

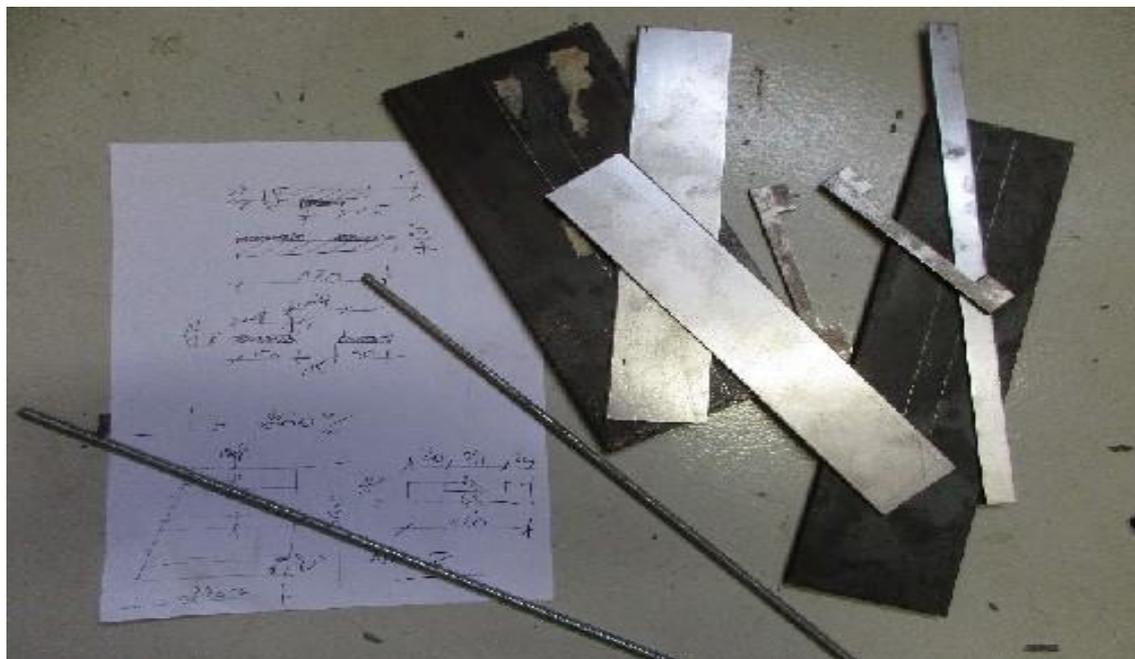
Petite précision, lors de la restauration de la 11, le plancher n'avait aucune trace de corrosion, juste quelques points de rouille, un brossage, puis peinture d'apprêt et deux couches de finition de l'intérieur de la coque avaient été réalisées.



Après concertation avec un ami professeur technique, qui restaure une Trac et qui a changé un petit morceau de son plancher, il a été décidé de refabriquer le morceau de plancher avec ses nervures, au plus proche possible de l'origine.

J'ai constaté que les planchers refabriqués ne respectaient pas les côtes d'origine, et comme je dois n'en remplacer qu'une partie, il faut que le morceau neuf se marie au mieux avec le plancher existant.

Un petit croquis pour poser les côtes de la matrice, des tôles récupérées, la fabrication peut commencer avec l'aide de mon ami.



Matrice en deux parties, mâle et femelle, pointage des pièces et soudure.



La matrice terminée avec sa butée réglable, essai d'emboutissage à l'étau sur un échantillon.



Présentation sur et sous le plancher pour validation du profil, on ne pourra pas faire beaucoup mieux.



Mise en place de la matrice avec adaptation, sur une plieuse ancienne de 100 tonnes dans une entreprise locale de métallerie, réalisation du premier embouti, la butée de la seconde nervure est déjà réglée.

La reflexion portait sur la rétractation en longueur de la tôle après chaque emboutissage pour respecter le pas de 120 mm entre deux nervures.

Après mes essais à l'étau, et à ma grande stupéfaction, cette rétractation n'exédait pas 0,8 mm, ce qui m'a permis de positionner la butée en tenant compte de cette côte, pour chaque emboutissage.



Deuxième emboutissage



Troisième embouti, après déplacement et réglage de la butée, en tenant compte de la rétreinte.



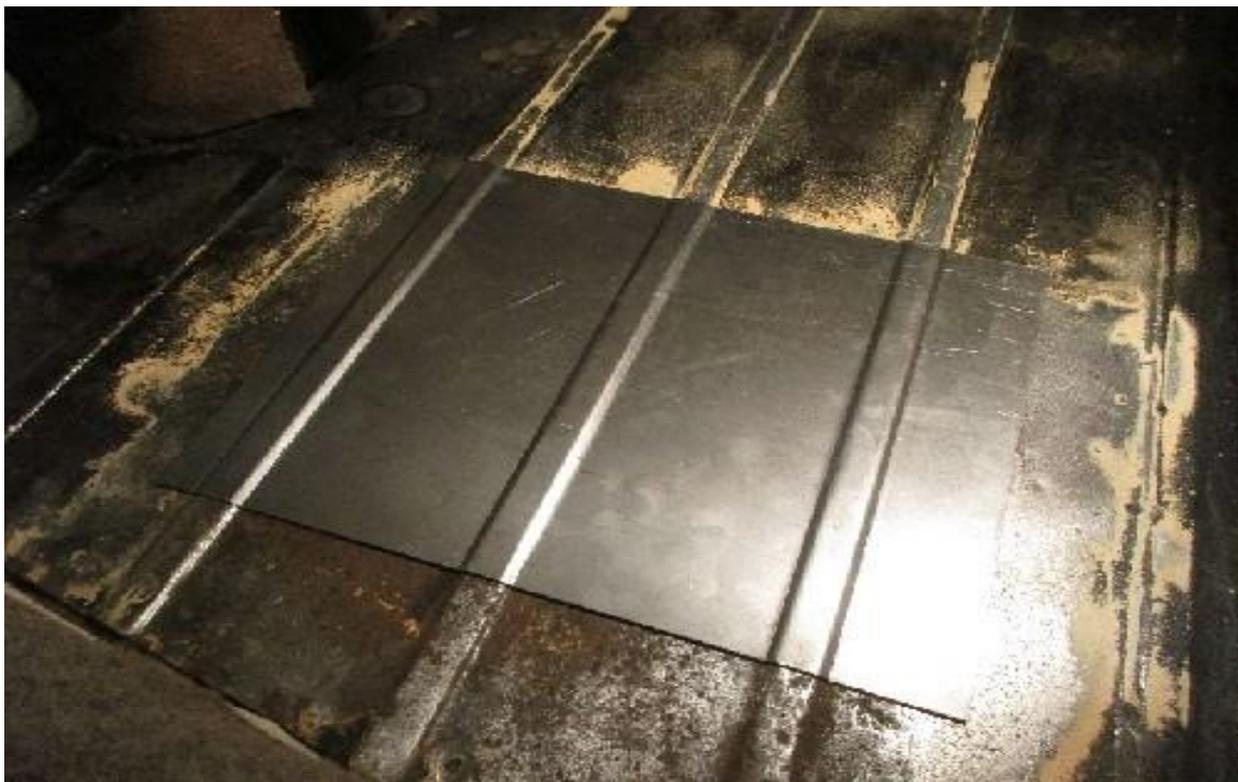
Le morceau de plancher refabriqué, cela paraît simple au final, c'est le résultat d'une réflexion intense, collective, en exploitant les connaissances et l'expérience de chacun.

Tout cela pour un prix très modique, et un process de fabrication de la pièce simple et rapide.

J'avais pris la précaution de réaliser deux pièces, en suivant, pour ne pas avoir à recommencer depuis le début, au cas où les hypothèses ne correspondraient pas à la réalité.



Présentation sur le plancher, les côtes sont respectées.



Fabrication des morceaux de cornière avec le bon arrondi.

Soudage d'un fer rond en bout d'un montage sur la plieuse, et pliage à vue.



La pièce refabriquée ( à gauche ) d'un fournisseur de pièces de Traction n'est pas conforme, car pliée et non emboutie.

On voit bien la différence avec la superposition d'un morceau issu de la voiture.

A droite le morceau de cornière embouti, conforme au profil d'origine.



Ajustage des deux morceaux de cornière sur la voiture, arrière et avant.





Dépointage de la zone du plancher corrodé.



Découpe de la partie corrodée, en préservant le restant du renfort de plancher en V.



Ajustage du morceau de plancher, il ne reste plus qu'à tout souder.



Remontage de tous les accessoires sous la voiture, réservoir d'essence, échappement, câbles de frein à main, circuits de freinage et d'essence temporaires, pour permettre d'emmener la Traction chez le carrossier par ses propres moyens.



Pour se faire j'utilise le renfort central en V au lieu de celui de gauche pour passer les canalisations, donc je suis obligé de prolonger les deux tuyaux de freins et d'essence devenus trop courts, avec des pièces en stock,



J'en profite pour changer les deux flexibles de freins arrières de 135 mm, du bon modèle tant qu'à faire, de la pièce neuve d'époque DBA, made in France.



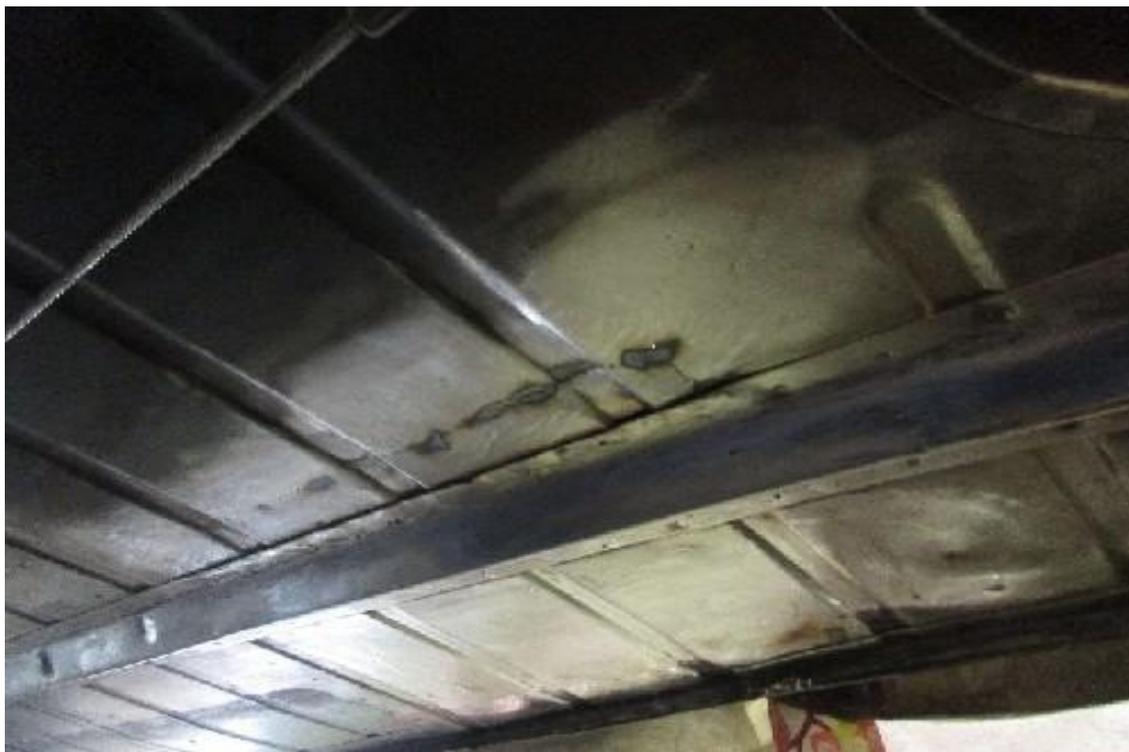
Traitement des surfaces de tôle en contact, avant soudure avec un spray cuivré.  
Dépôt d'une couche de cuivre qui servira d'anticorrosion et facilitera les opération de soudage en améliorant la conductivité.



Après près de 4 mois d'attente, et d'arrêt forcé, causés par les deux premiers carrossiers que j'avais contacté, ils ne se sont pas manifestés malgré plusieurs relances, le troisième a réagi rapidement et à effectué toutes les soudures, du bon travail.



De retour à l'atelier et de nouveau sur son pont de bois, meûlage des soudures.



Cela commence à ressembler à un plancher de Traction en voie de guérison.



Une couche d'apprêt et deux couches de peinture carrosserie avec durcisseur sur le plancher.



Fin de la peinture du dessous du plancher, 4 couches de Primair Owatrol AP 60 à base de rustol.



Projection d'un anti-gravillons sous le plancher, remontage des câbles, tube d'échappement et nouvelles tuyauteries dans le renfort sous plancher gauche, maintenant exempt de corrosion, c'est reparti pour de nombreuses années.



## Conclusion :

La corrosion peut s'inviter et se développer très vite, même sur un véhicule restauré depuis la coque nue.

Quand on attaque une opération de ce genre, on sait quand on commence, il peut y avoir des aléas en cours de route, donc il vaut mieux ne pas définir une date de fin trop ambitieuse, surtout quand à un moment du process on dépend d'un tiers, et là, on ne maîtrise très vite plus rien du tout.

Carrossier c'est un métier, je m'en étais rendu compte lors de la restauration il y a bientôt 40 ans, par contre avec du temps, de la réflexion, une aide technique est quelques outils l'on peut se lancer dans une réfection de tôlerie simple.

Mon handicap, c'est de ne pas maîtriser la soudure.

10 mois de chantier, avec une grosse interruption, et un coût final de 390 Euros environ pour les fournitures et l'intervention des deux pros.

