



LA REST'AUSTER



Mise en place du faux train



Le prof et l'élève chaudronnier



Le moteur Cirrus Minor sur son support



Le fuselage prêt à être sablé

La mise en chantier de l'Auster a débutée.

Dépose de :

- des capots moteurs
- du moteur et mise en place sur son bâti de travail.
- du train.
- des verrières
- de la roulette de queue.
- des commandes de vol.
- dépose de l'habillage intérieur.
- remise en forme des capots moteur.
- du poste de pilotage
- désentoilage

Achat d'une sableuse



Déshabillage de l'intérieur de la cellule

TAYLOR AIRCRAFT, PIPER ET AUSTER

L'histoire passionnante du constructeur de l'AUSTER 2^{ème} partie

Après avoir poursuivi avec le A-2 Chummy pour un temps, Taylor abandonne cette conception et commence à travailler sur un nouvel avion, le Taylor E-2 Cub. C'est un monoplane à 2 sièges en tandem qui fera son baptême en septembre 1930.



Entretemps la crise financière de 1929 contribue à l'effondrement de la société Taylor qui dépose le bilan. Lors de la vente publique, William T. Piper, en devient le propriétaire en faisant une offre de \$761.

Le Taylor E-2 Cub sera sous motorisé initialement avec un moteur Brownback Tiger Kitten de 20 Hp. Après une sortie de piste et le manque incontestable de puissance, dès le mois d'octobre 1930, Taylor change de moteur pour un Salmson AD-9 en étoile produit en France.

Toujours à la recherche d'un avion fiable et peu cher, la compagnie Taylor finalement choisit le nouveau moteur Continental A-40 de 37 Hp pour son E-2 Cub.

Le prix de l'avion est passé à \$1400 pour le public et plus de 350 avions de ce type seront vendus avant la fin de sa production en 1936. En 1931, après une restructuration, la société Taylor Brothers Aircraft Corporation était devenue la Taylor Aircraft Company.



Une bataille interne sur la conception des avions entre l'ingénieur et l'homme d'affaires provoque la rupture entre les deux hommes. Piper profite de l'absence de Taylor au cours d'une maladie, pour demander à l'ingénieur de Taylor, Walter Corey Jamouneau de modifier le Taylor H-2 Cub pour le rendre plus attractif et commercialisable. Ce sera le Piper J-2 puis J-3 Cub qui sera produit à plus de 20 000 exemplaires sous de nombreuses versions dans le monde entier:

En 1936, C.G. Taylor, au retour de sa maladie quitte la société et vend sa part à W.T. Piper. Ils s'installent à Alliance, Ohio, où il fonde en 1937 la Taylor-Young Airplane Co. De son côté la Société Taylor Aircraft change de nom et devient la Piper Aircraft Corporation.

En 1938, la société Taylor-Young Airplane Co devient la Taylorcraft. La nouvelle conception de Taylor était le Taylorcraft Modèle A : un monoplane deux places côte à côte, une disposition qu'il avait déjà essayé en 1929, mais qui dû être abandonnée en raison de la crise financière.

Ce nouvel appareil fut un succès. Il a été produit en grand nombre, dont certains ont trouvé leur chemin vers l'Angleterre. Un de ces dérivés, le Modèle B a été acheté en 1938 par le Flying Club County de Rearsby, Leicestershire. La société créée en Angleterre pour le produire qui en découlera sera à l'origine de la construction des avions Auster.



Rodrigue DOMAIN

LE PLANNING DES DEUX MOIS PROCHAINS

L'AUSTER :

- Examen de la structure
- Contrôle non destructif des soudures
- Sablage
- Peinture

L'objectif est d'avoir terminé la structure du fuselage avant l'hiver.

Prévision d'achat des verrières

OUTILLAGE :

- Conception d'un « tourne broche » pour les travaux du fuselage et des voilures

ON PARLE DE NOUS

Un article paru dans la dépêche du midi du Tarn le 24/08/15

<http://www.ladepeche.fr/article/2015/08/24/2164269-le-biplan-ecole-s-offre-une-retraite-a-castres.html>

25/8/2015

Le biplan-école s'offre une retraite à Castres - 24/08/2015 - Ladepeche.fr

LADEPECHE.fr

mardi 25 août, 10:25, Saint Louis

Actualité > Grand Sud > Tarn > Castres

Le biplan-école s'offre une retraite à Castres

Article exclusif
réservé aux abonnés Voir l'offre Digital

Votre crédit de bienvenue en cours : 20 articles

Publié le 24/08/2015 à 08:38

Aéroclub



Loïc Domain (à droite) s'est offert ce biplan Stearman en 2011 pour 60 000 euros./DDM M.A.

Depuis six mois, un drôle d'oiseau occupe le hangar de l'aéroclub de Castres-Mazamet, Le Puy-Laurentais Loïc Domain y a déposé son biplan Boeing-Stearman, avion-école de la Seconde Guerre mondiale.

Loïc Domain a attendu 40 ans pour réaliser son «rêve de gosse». En 2011, le pilote de ligne a pris ses cliques et ses claques et embarqué dans le premier airbus, direction l'Amérique. À San Francisco, il a trouvé la perle : un biplan Boeing-Stearman, Avion d'entraînement militaire, celui qu'il a rapporté en France en pièces détachées date de 1942. «Il a été utilisé par la Marine américaine pour former les pilotes de chasse pendant la Seconde Guerre mondiale, explique Loïc Domain. Dix mille exemplaires de l'avion-école ont été construits dans les années 1940. En

<http://www.ladepeche.fr/article/2015/08/24/2164269-le-biplan-ecole-s-offre-une-retraite-a-castres.html>

10

25/8/2015

Le biplan-école s'offre une retraite à Castres - 24/08/2015 - Ladepeche.fr

France, il n'y en a plus que 25.» Un avion collector pour l'aéroclub Castres, qui a pourtant rechigné à accueillir l'engin début 2015. Il y a six mois, le biplan a quitté la Montagne noire, qui l'hébergeait depuis son arrivée en France en 2011.

Un bijou à 60 000,00 euros

Avec trois heures d'autonomie, le Stearman «a été conçu pour faire de l'école, rappelle le pilote. Il était utilisé sur toutes les bases américaines pendant la guerre.» Si le Stearman possède aujourd'hui un système radio qui permet aux deux pilotes de communiquer, la langue des signes était à l'époque de rigueur. Un rétroviseur permettait au premier d'apercevoir le second. On a vu plus pratique pour apprendre à piloter un avion de chasse...

Et Loïc Domain de poursuivre : «En 1946, il a été racheté pour un privé, qui s'en est servi pour faire de l'épandage agricole pendant quelque temps.» L'avion-école est ensuite passé entre les mains de plusieurs particuliers, avant de finir dans celles du pilote français en 2011. Pour 60 000 euros, le passionné s'est offert ce biplan collector, qu'il répare et fait voler dès que possible.

Le Stearman ne dépasse pas les 120 km/h, «mais on peut faire de la voltige avec», insiste ton propriétaire. Ses deux passagers ont la tête à l'air libre, «les sensations n'ont rien à voir avec un avion classique.» Et Loïc Domain d'évoquer le côté «fédérateur» de sa machine. «Les gens ont une banane d'enfer quand ils en descendent.»

Et pour cause... Un avion à quatre ailes de la Seconde guerre mondiale, dans lequel on s'envoie littéralement en l'air, on n'en voit pas tous les jours. «L'autre jour, une classe de maternelle est venue visiter l'aéroclub. À la fin, les gamins ont élu le biplan le plus bel avion du hangar.»

Le chiffre : 10

MILLE> euros par an, C'est ce que coûte l'entretien du biplan Stearman à Loïc Domain. Toutes ses économies y passent, en plus de son temps libre. Heureusement, il peut compter sur son asso pour l'aider (lire ci-dessous).

L'asso : les ailes d'autrefois

Bertrand (à gauche sur la photo) et Christophe ont dès le début participé à l'aventure Stearman. Avec Loïc, ils ont créé début 2014 l'association Les ailes d'autrefois et s'amuse à retaper les vieux avions pendant leurs congés. «Notre passion est de faire revivre les vieilles machines, explique Bertrand tout en contrôlant le niveau d'huile du moteur du biplan. Nous veillons à conserver le patrimoine aéronautique.» Un défi de taille pour les trois passionnés. Quand ils ne travaillent pas sur le Stearman à l'aéroclub de Castres, on les retrouve à Villefranche-de-Lauragais en train de retaper un vieux avion trouvé en Suède. Pour plus d'information, direction le site web de l'asso :

lesailesdautrefois.blogspot.fr.

Marie Albert

CASTRES VE LOCALE

<http://www.ladepeche.fr/article/2015/08/24/2164269-le-biplan-ecole-s-offre-une-retraite-a-castres.html>

20