

Nom de l'avion : British Taylorcraft Auster IV

Type d'avion : Avion léger de liaison et d'observation monomoteur

MOTORISATION

Lycoming O-290-3

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

AUCUN

AUCUN

AUCUN



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 210 km/h au niveau marin

Vitesse croisière= 180 km/h

Rayon action= 400 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,95 m	6,85 m	2,45 m	15,50 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
500 kg	0 kg	840 kg

HISTOIRE

En 1936, la Taylorcraft Corporation est fondée au Etats-Unis et se spécialise dans la construction d'avions légers de tourisme. Ces appareils remportent un succès indéniable et une filiale britannique est créée pour fabriquer des Auster Plus C et D pour l'Europe. Ces petits avions monoplan à ailes hautes étaient réalisés en bois et en métal entoilés. La RAF acquit 24 exemplaires en 1939 afin d'étudier ces appareils biplaces pour des missions d'observation et de réglages d'artillerie. L'avion donna pleinement satisfaction et une commande de 100 appareils, désignés Auster I fut demandée par la RAF. L'appareil entra en service au sein du 654th squadron en août 1942. Il sera désigné également "A.O.P." qui signifie Aerial Observation Post, le principal rôle des Auster. Ils réglaient le tir de l'artillerie, indiquant non seulement la précision du tir mais aussi son efficacité. Le British Taylorcraft Auster I, ou A.O.P. 1, fut la première version purement militaire de l'Auster civil. Il était très proche de l'Auster Plus D avec des volets quelque peu modifiés pour opérer à partir de pistes courtes. Les Auster des séries suivantes différeront peu de ce modèle. Il voit le feu à partir de novembre 1942 en Afrique du Nord. Ils serviront ensuite sur tous les fronts européens. Plus de 500 exemplaires furent réalisés. Un nombre limité d'Auster II furent achevés avec un moteur américain Lycoming, dont les livraisons n'étaient pas assurées. Le British Taylorcraft Auster III était une adaptation d'un nouveau moteur De Havilland Gipsy Major I plus puissant que sur l'Auster I, mais de provenance britannique, contrairement à l'Auster II. Il améliorait la solidité générale de l'avion avec de nouveau volet et un renforcement de la structure de l'avion. Le British Taylorcraft Auster III fut réalisé à 470 exemplaires. La série IV marquait un retour au moteur américain Lycoming sur l'Auster après 1943. Il reçut une cabine agrandie pour pouvoir loger une troisième personne. Il fut produit à 254 exemplaires. Le British Taylorcraft Auster V fut la version définitive du British Taylorcraft Auster pendant la Seconde Guerre mondiale et c'est également la plus construite avec 790 exemplaires. La plupart utilisait un moteur américain, mais certains exemplaires utilisés comme avion de communication à partir de 1944 recevront un Gipsy Major I. Ils sont équipés d'équipement de vol sans visibilité. Tous ces appareils serviront sur les théâtres européens et d'Afrique du nord et seront affectés au sein de 19 squadrons anglais mais aussi au sein d'unités canadiennes et néerlandaises .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/usa.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/usa/auster_4.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/auster_4.htm)

