



EARLY AVIATORS

*restaure les avions
qui ont marqué l'Histoire*

Née d'un rêve d'enfant, Early Aviators a été créée par Antoine Ros. La société tourangelle restaure et reconstruit des avions historiques, et assure l'entretien d'appareils de collection. Zoom sur une entreprise au savoir-faire peu commun, qui combine recherches historiques, fabrication, restauration, et mise en vol.

Antoine Ros, dirigeant de la société Early Aviators.



© Damien Berlier



Exemple de pièces utilisées pour la restauration d'un avion.

Son grand-père était mécanicien dans l'armée de l'air entre 1938 et 1967, et son père était pilote privé et pilote d'avion léger : sans surprise, Antoine Ros a développé une passion pour l'aviation, et plus précisément l'aviation militaire. Tout petit déjà, il songe à devenir restaurateur d'avions anciens. C'est à l'âge de 14 ans qu'il découvre le métier dans un musée associatif à Angers.

Antoine poursuit ses études supérieures et découvre d'autres activités, sans jamais vraiment s'éloigner de l'aviation. Il continue de restaurer des avions au sein de l'association angevine, vole depuis ses 17 ans sur des avions de collection, participe et organise des meetings aériens, toujours guidé par son objectif à court terme : ouvrir son propre atelier de restauration.

Quinze ans plus tard, en 2020, Antoine a l'opportunité d'expliquer son projet au maire de Sorigny, Alain Esnault, qui décide de lui faire confiance. Il s'installe dans un ancien hangar militaire sur l'aérodrome de Sorigny, et ouvre son atelier en janvier 2024.

Un travail de longue haleine

Antoine Ros et son équipe, composée de trois salariés et trois apprentis, travaillent principalement sur des avions de la Première Guerre mondiale. Tous sont autodidactes et polyvalents ; c'est un travail qui nécessite du temps, de nombreuses compétences aéronautiques, mais également des connaissances sur le bois, le métal, et les moteurs.



MADE IN TOURAINE EARLY AVIATORS



La queue du Caudron G4, atypique avec ses quatre dérives qui portent encore leur toile de lin d'origine.

« Lorsque l'on récupère un avion pour une restauration, on commence par faire un état général de l'appareil, nous informe Antoine. Puis, on effectue des recherches historiques et techniques pour connaître l'histoire de l'appareil et trouver, si c'est possible, les plans d'usine. Quand ce n'est pas possible, nous sommes obligés de croiser les photos que nous avons à disposition et nous essayons de voir comment les pièces de l'appareil ont pu se monter les unes avec les autres. Dans certains cas, nous devons nous déplacer pour aller voir des appareils similaires qui existent encore pour comprendre les mécanismes. Ce travail de recherche, qui peut durer de six à douze mois, est primordial pour commencer la restauration d'un appareil. Une fois terminé, nous pouvons commander les pièces manquantes qui se font parfois rares. » Ce marché de niche nécessite de travailler avec des sous-traitants experts dans leur domaine, aux quatre coins du monde : France, Angleterre, Allemagne, Nouvelle-Zélande, États-Unis et Suisse.

Grande valeur historique

Antoine Ros et ses équipes travaillent actuellement sur plusieurs chantiers en même temps, notamment sur le bimoteur de la Première Guerre mondiale, le Caudron G4. Cet appareil a été construit à 2 000 exemplaires et il n'en existe aujourd'hui que deux autres au monde, un conservé au Smithsonian à Washington, l'autre au Bourget, à Paris. Pour leur travail de recherche, l'équipe s'est rendue à Washington, car le musée abrite l'appareil dans son état d'origine. Ce chantier se compte en années, et nécessitera environ 10 000 à 12 000 heures de labeur. Les autres travaux de

Un salarié travaille sur la restauration d'un chasseur SPAD VII de 1918.

Une apprentie travaille sur la fuite du Bücker Jungmann.

restauration et de construction concernent un monoplace de chasse SPAD VII de la Première Guerre mondiale, et un Bücker Jungmann de 1939, un avion allemand de voltige et d'entraînement qui appartenait personnellement à Léon Biancotto, plusieurs fois champion de voltige aérienne dans les années 50. Un futur projet concerne un Caudron G3, version monomoteur, qui devrait normalement être restauré en état de vol.

Restaurer, puis piloter

En parallèle de son activité de restaurateur, Antoine est pilote d'avions de collection, et fait voler des appareils plus récents. Entre autres, un avion d'entraînement de construction américaine commandé par la France en 1939, le NA 64 North American, unique exemplaire en vol en ce moment en Europe. Antoine pilote également un avion d'observation français pour l'armée de terre de 1960, le Nord 3 400 et une réplique de l'avion de Maryse Bastié, le Caudron C 109, sur lequel elle a battu en 1929 le record international de durée de vol féminin sans escale en 27 heures.

Les manifestations aériennes auxquelles il participe aux côtés d'une jeune pilote d'avions de collection, Maëlys Derick, contribuent à faire connaître Early Aviators dans le milieu et à attirer de potentiels clients. L'entreprise est ouverte à la visite deux fois par an, à l'occasion de la journée « portes ouvertes » de l'aéro-club et quand la municipalité organise son festival à Ciel Ouvert. Antoine Ros souhaite pour le futur « stabiliser l'activité de l'entreprise et rendre l'atelier plus confortable pour son équipe »... ■

POUR EN SAVOIR PLUS
Aérodrome de Sorigny
early-aviators.fr

Vous souhaitez en savoir plus
sur Early Aviators ?
Flashez ce QR Code
et découvrez le site en vidéo,
avec une interview exclusive !



Enregistré dans Lecteur Z



Le Nord 3 400 est prêt à voler.

La réplique de l'avion de Maryse Bastié, un Caudron C 109.

Un peu d'histoire...

Early Aviators a débuté son activité par la restauration de deux appareils, un avion de chasse de 1918 et un avion de reconnaissance de 1916, confiés par un musée de Boston (États-Unis). Pour la petite histoire, lorsque les États-Unis entrent en guerre aux côtés de la France lors de la Première Guerre mondiale, ils ne possèdent pas d'industrie aéronautique et sont obligés d'acheter des avions au gouvernement français. La quasi-totalité des pilotes américains volaient sur des avions français, ce qui explique la volonté du musée de faire restaurer ses deux appareils dans leur pays d'origine. D'autant plus en Touraine, car la région est liée à leur activité. Entre 1917 et 1918, les Américains occupèrent l'aéroport de Tours (Parçay-Meslay-Saint-Symphorien, plus précisément), où ils installèrent une école d'aviation : le *Second Aviation Instruction Center*, qui forma notamment le célèbre Edward Rickenbacker.