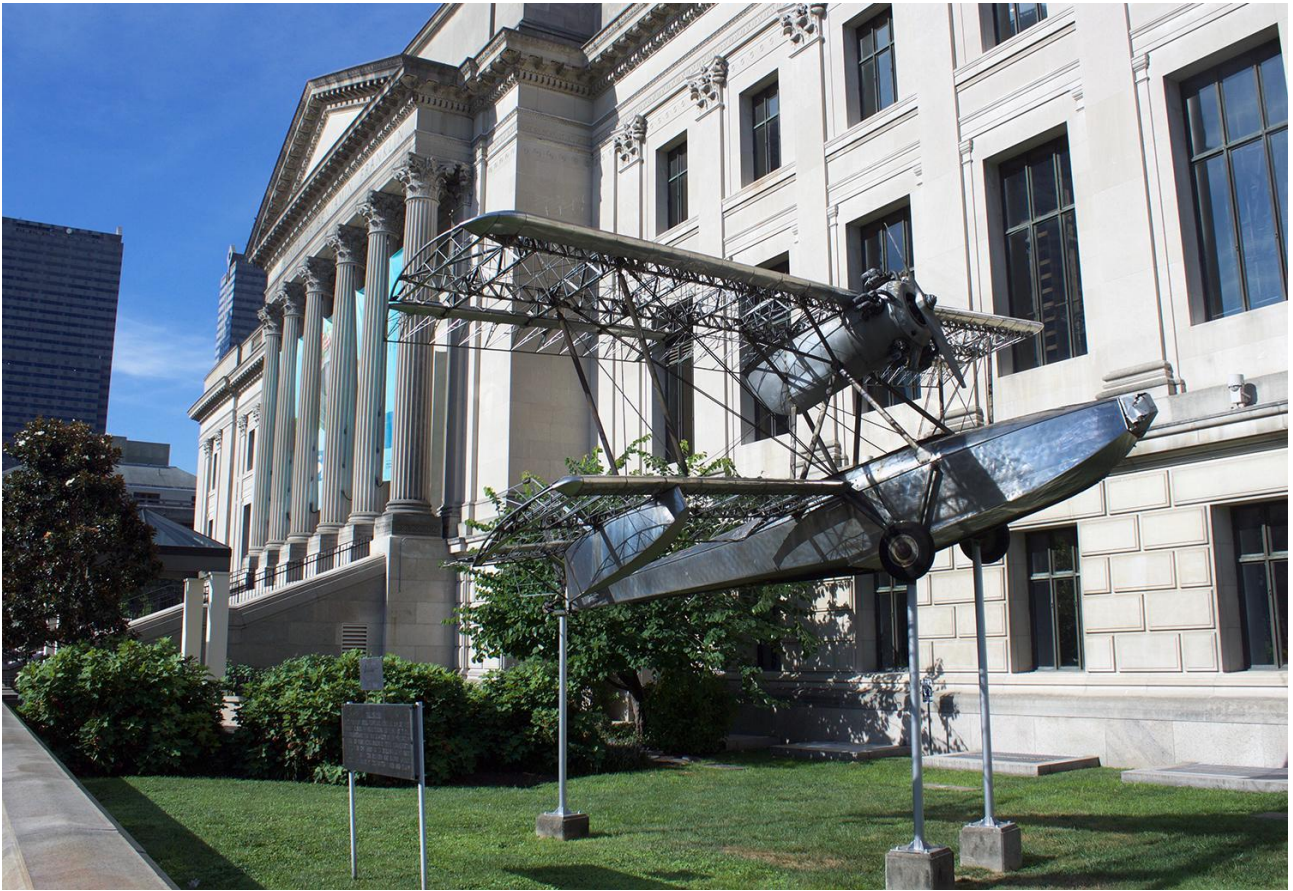


L'avion Pionnier Budd BB-1

Traduction de

<https://fi.edu/en/budd-bb1-pioneer-aircraft>



L'avion pionnier Budd BB-1, septembre 2016

Crédit Doug Ray

Pièce maîtresse du Franklin Institute, le Budd BB-1 Pioneer, premier avion au monde construit en acier inoxydable, est exposé devant le musée depuis 1935. Seule la locomotive Baldwin 60 000, visible dans l'espace dédié à l'usine ferroviaire, est exposée sans interruption depuis plus longtemps. Grâce à son emplacement en plein air, elle a été admirée par d'innombrables passants depuis.

Le Budd BB-1 Pioneer a été entièrement conçu et fabriqué à Philadelphie par la société Edward G. Budd Manufacturing Company. Pesant 794 kg (1 750 livres), il a effectué son vol d'essai durant l'été 1932 à l'aérodrome de Budd, situé au nord-ouest de Philadelphie, prouvant ainsi la faisabilité d'un avion entièrement en acier inoxydable soudé.

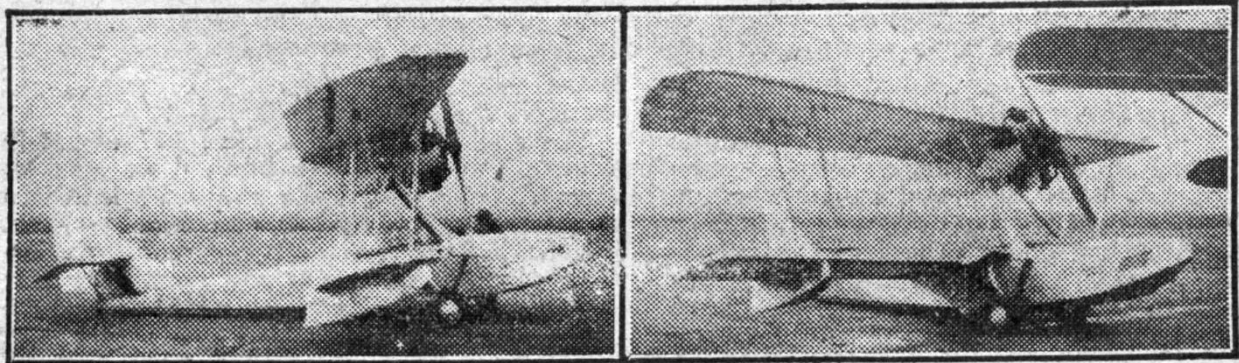
Après sa démonstration aux États-Unis, l'appareil a été expédié en Europe pour y être exposé. Il a survolé les Alpes à deux reprises lors d'un voyage aller-retour entre la France et l'Italie.

La société Edward G. Budd Manufacturing Company, fondée en 1912 et spécialisée dans la fabrication de pièces métalliques, devint un fournisseur majeur de pièces pour l'industrie automobile en plein essor du début du XX^{ème} siècle. En 1930, elle décida d'expérimenter sa technique innovante de soudage par projection pour fabriquer un avion. Le Budd BB-1 Pioneer fut son prototype.

Après avoir accumulé 1 700 heures de vol lors de démonstrations réussies, la Budd Company a offert l'avion au Franklin Institute en 1935 pour exposition. Il occupe depuis lors une place de choix le long de la façade du musée, à l'exception de ses déplacements pour maintenance en 1969 et 2016.

L'avion Budd BB-1 Pioneer a fait l'objet de travaux de restauration à partir de septembre 2016 et a été réinstallé le vendredi 1er décembre 2017. Lors de ces travaux, l'extérieur de l'appareil a été nettoyé de tout résidu et poli afin de retrouver sa surface lisse d'origine. Les ouvertures de la structure ont été recouvertes de filets et d'autres matériaux appropriés pour prévenir toute détérioration future. Le cas échéant, des rustines ont été utilisées pour réparer les fissures et les interstices de la structure.

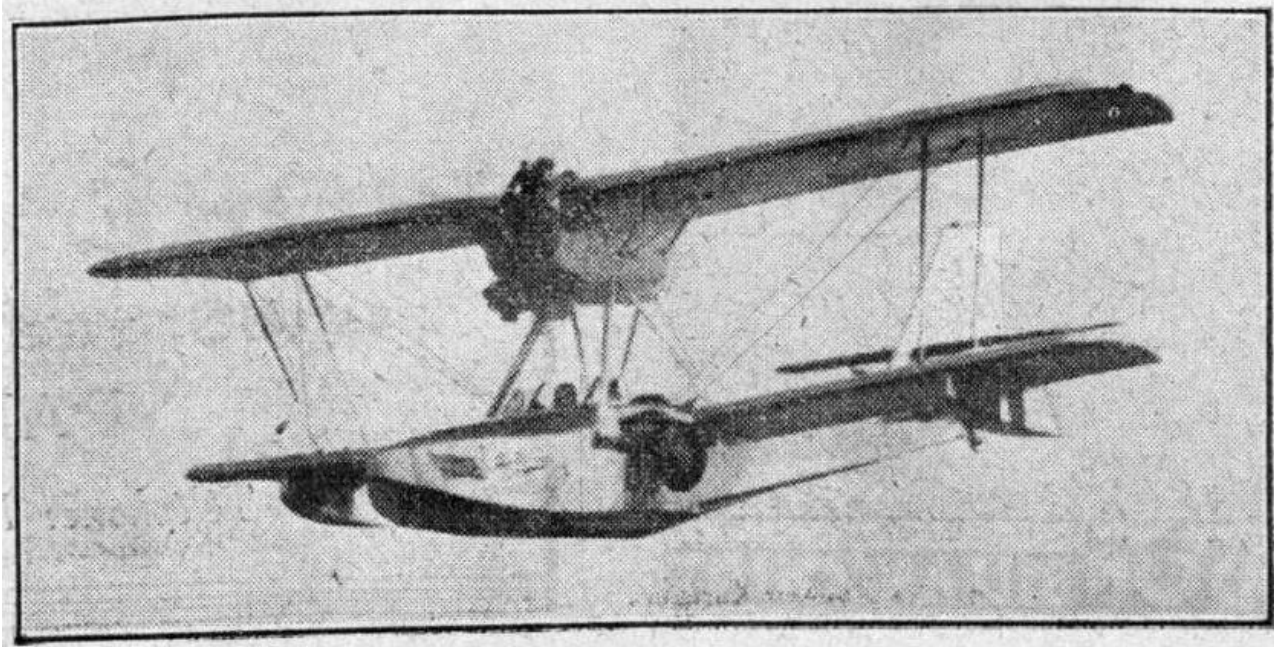
Jean ASSOLLANT
vole sur
Pionner Budd BB-1 à moteur Kinner



AU BOURGET, Assollant a fait escale l'autre semaine avec cet hydravion Budd, en acier soudé électriquement.

Les Ailes – 26 janvier 1933

Lorsque vous lancez à la main une balle en plomb dans une fenêtre, vous cassez le carreau; si cette même balle est lancée par un fusil, elle perce un trou dans le verre. C'est le système employé pour souder électriquement cet avion Budd : il s'agit simplement de faire passer pendant un temps très court, inférieur à celui qui déclenche la transformation du métal, une quantité de courant suffisante pour provoquer la soudure. Cet hydravion établi entièrement en acier inoxydable (18 0/0 de chrome, 8 0/0 de nickel) a visité l'Europe piloté par **Assolant** (Photo André - Le Bourget)



Les Ailes – 6 février 1933

Dans les journaux spécialisés français on apprend que Jean ASSOLLANT a fait des vols de démonstration en Angleterre, Belgique, France et Italie en janvier et février 1933 sur cet engin. Cet appareil est qualifié soit d'« Hydravion », soit d'« Amphibie ».

Cette prestation publicitaire du pilote explique l'article signé « Assolant » (un seul « L ») publié dans le magazine « L'Aéro » du 13 juillet 1933 :

[L'Acier inoxydable au Service de l'Aviation](#)

Son contrat pour ce travail devait sans doute comprendre l'utilisation de son nom pour donner plus de crédit à ce texte très technique, sans doute rédigé par le constructeur et publié, sans doute moyennant finances, par « L'Aéro »...

Annexe à :

[Jean ASSOLLANT, pilote de l'« Oiseau Canari »](#)

[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)