



SOMMAIRE

Décembre 2023

- Piper PA-61 Aerostar
- Miss America
- Alakai Technologies Skai
- Samad Aerospace e-Starling
- Textron Aviation
- Mudry CAP-10
- Supersonique silencieux
- Roulage décarboné
- MD Helicopters MD-900 Explorer
- Spartan Executive

PIPER PA-61 AEROSTAR

L'Aerostar était un appareil bimoteur capable d'embarquer six personnes pilote compris. Il fut produit par Piper Aircraft de 1976 à 1984.



Ted Smith Aerostar Corporation

Après avoir travaillé comme ingénieur pour la firme Aero Commander, Theodore Raymond Smith créa sa propre société et se mit à développer un nouvel avion. Ses travaux débouchèrent sur l'Aerostar 600, un bimoteur dont la luxueuse cabine pouvait accueillir cinq passagers et un pilote. Son prototype vola pour la première fois au mois d'octobre 1967. Il était propulsé par deux Avco Lycoming IO-540 de 300 chevaux. Fixés sur

une aile médiane, ces six cylindres atmosphériques furent ensuite remplacés par leur version turbocompressée, donnant ainsi naissance à l'Aerostar 601. Dotée d'une cabine pressurisée, la version 601P céda la place au 700P quelques temps plus tard. Cette nouvelle mouture bénéficiait de moteurs Avco Lycoming TIO-540 qui lui permettaient de croiser à 483 km/h. La vitesse élevée et l'excellent taux de montée de cet avion étaient également dus à la légèreté de son fuselage. Par ailleurs, ce dernier profitait de lignes aérodynamiques ne générant que peu de traînée.

Piper Aircraft

Malheureusement, Ted Smith décéda le 29 décembre 1976. Son entreprise fut alors rachetée par Piper Aircraft. Cette dernière continua à produire les versions 600A, 601B, 601P et 602P. Au fil du temps, le 601B fut renommé Piper PA-61 Aerostar. Le 601P devint pour sa part le Piper PA-61P Aerostar alors que le 602P fut rebaptisé Piper PA-60 Sequoia. En 1984, l'avionneur floridien décida de les retirer de son catalogue. Au total, les Aerostar furent produits à 1.010 exemplaires, toutes versions confondues, de 1967 à 1984.



Aerostar Aircraft Corporation

En 1991, Jim Christy et Steve Speer rachetèrent les droits de ces appareils et fondèrent l'Aerostar Aircraft Corporation, une entreprise spécialisée dans la maintenance des Aerostar. Auparavant, ces ingénieurs avaient travaillé sous les ordres de Ted Smith, au sein de son bureau dédié à la recherche et au développement. À l'époque, ce dernier souhaitait transformer son avion en biréacteur. Les deux hommes décidèrent alors de réaliser son rêve en concevant l'Aerostar FJ-80 dont le prototype vola pour la première fois le 27 juillet 2010. Il était équipé de Pratt & Whitney PW615F qui lui permettaient d'atteindre les 657 km/h en croisière. De leur côté, ses réservoirs de carburant autorisaient des traversées de 1.852 kilomètres sans escale.

MISS AMERICA

Le P-51 numéro 44-74536 fut assemblé par l'usine North American d'Inglewood en 1944. Après quatorze ans de service au sein de l'Air Force, il fut réformé et confié à un surplus militaire texan.



Restauration

En 1963, l'ancien chasseur fut repris par Don Singleton qui l'installa sur l'aéroport de Van Nuys. Le californien entreprit aussitôt les démarches nécessaires pour l'enregistrer auprès de la Federal Aviation Administration qui lui attribua le code N5452V. Durant les trois années qui suivirent, l'avion participa à plusieurs courses aériennes sous le numéro

19. En 1965, il fut cédé à David Allender mais celui-ci le revendit à Robert Cleaves au bout de quelques mois. Ce dernier lui offrit alors une nouvelle livrée. Imaginée par son ami Gene Roddenberry, celle-ci évoquait l'étendard des États-Unis d'Amérique. En 1969, le P-51 fut racheté par Howie Keefe qui le fit réimmatriculer N991R et le baptisa Miss America. La même année, il reprit la compétition sous le numéro 11 et décrocha la quatrième place à Reno. Il établit également un record mondial de vitesse en reliant Los Angeles à Washington en six heures et vingt-et-une minutes à la vitesse moyenne de 663 km/h.

Compétition

Le Miss America changea ensuite trois fois de propriétaire avant d'être racheté par Brent Hisey en 1993. Il permit à celui-ci de remporter la première place à Reno, Kansas City et Phoenix dans la catégorie Unlimited Silver. En 1994, il parvint même à décrocher la Médaille d'Or devant le P-51 Dago Red. Lors du championnat de 2002, Hisey fut hélas contraint de le poser sur un chemin chaotique en raison d'une panne moteur. Cet atterrissage d'urgence, qui se déroula train rentré, endommagea lourdement l'appareil.

La persévérance des mécaniciens lui permit toutefois de participer à l'édition de 2003. Bien que partiellement repeint, le Mustang y fit sensation en volant à la vitesse moyenne de 688 km/h. Il accéda ainsi à la plus haute marche du podium de l'Unlimited Silver Race. En effet, son V12 Packard V-1650-7 hautement modifié pouvait développer plus de 3.000 chevaux.



Démonstration

Durant son temps libre, le Miss America participait à de nombreux meetings aériens. Chaque année, il voyageait ainsi à travers l'ensemble des États-Unis pour effectuer de splendides présentations en vol. Il reste donc le plus célèbre des Mustang de course.

ALAKAI TECHNOLOGIES SKAI

Le Skai est un taxi volant animé par une pile à hydrogène. Plus performants que la plupart de ses rivaux, il pourra remplir différentes missions telles que les livraisons urbaines et les évacuations sanitaires.



Aéronef

En configuration transport, le Skai accueillera un pilote et quatre passagers dans un confort digne des meilleurs hélicoptères du marché. Ses six rotors quadripales lui permettront de croiser à 136 km/h et autoriseront une vitesse maximale de 185 km/h. Tournant à faible régime, ces derniers limiteront son empreinte sonore pour qu'il puisse effectuer des vols métropolitains sans perturber la quiétude des habitants. L'engin pourra bien

évidemment quitter la ville mais la direction pense que ses trajets les plus longs ne dépasseront pas 240 kilomètres.

Sécurité

Offrant un très haut niveau de sécurité par la redondance de ses systèmes, le Skai n'aura que peu de chances de tomber en panne. Ses équipements spécifiques garantiront toutefois la sauvegarde des voyageurs. En cas de défaillance totale, son parachute balistique de secours ramènera ainsi la cabine jusqu'au sol. Conçue pour résister aux atterrissages durs, celle-ci sera garnie de sièges absorbant les chocs et de ceintures comptant quatre points de fixation. En cas de défaillance partielle, le Skai sera capable de poursuivre sa route si quatre de ses rotors continuent à fonctionner.

Énergie

La motorisation électrique du Skai tirera son énergie d'une pile à combustible. La durée de vie de celle-ci devrait atteindre dix ans ou quinze mille heures de vol. Quatre-vingt-quinze pourcents de ses composants seront alors renouvelés. Les pièces ne pouvant profiter de ce traitement partiront quant à elles vers un centre de recyclage afin d'être valorisées.

L'hydrogène nécessaire au fonctionnement de cette pile sera stocké dans des réservoirs en acier inoxydable. Dotés d'une double paroi étanche, ces derniers seront connectés à un ensemble de capteurs de pression et de détecteurs de fuite qui réduiront les risques d'incendie. Ils conféreront une autonomie de quatre heures à l'appareil pour une durée de remplissage qui n'excèdera pas dix minutes.



Hydrogène

Alakai Technologie souhaite que l'hydrogène nécessaire au Skai soit extrait de l'eau par électrolyse, de façon propre et renouvelable. Elle assure que le gaz est en réalité moins dangereux que l'essence car il est quatorze fois plus léger que l'air. De ce fait, il s'élève et se dissipe très rapidement. Elle ajoute que les seules émissions liées à sa pile sont la chaleur et l'eau pure rejetée par celle-ci.

SAMAD AEROSPACE E-STARLING

La société britannique Samad Aerospace a imaginé un avion d'affaires novateur baptisé e-Starling. Capable de décoller et d'atterrir à la verticale, cet appareil novateur possède une propulsion hybride électrique qui le rend particulièrement silencieux tout en limitant son empreinte carbone.



Maquette

Le programme d'essais en vol a débuté en 2018 grâce à différents modèles réduits. Désigné SD1, le premier d'entre eux était équipé d'un moteur thermique. Il a donc rapidement été remplacé par le SD2 à propulsion électrique. Ces engins ont notamment permis de valider l'architecture

générale ainsi que les solutions techniques retenues par les ingénieurs. Les résultats obtenus au cours de cette expérimentation ont également poussé ceux-ci à agrandir les rotors de l'aéronef afin d'augmenter ses performances. Les tests aériens ont ainsi repris l'année suivante avec une version améliorée baptisée S1P puis avec le S2P dont l'échelle avait été doublée.

Démonstrateur

En 2020, ce dernier a cédé la place au S5U qui atteignait 50% de la taille réelle du e-Starling. Forts de cette première expérience, la firme a ensuite lancé l'assemblage du démonstrateur S5M. Reprenant les mêmes dimensions que le précédent, cet engin a quitté la terre ferme le 29 mars 2021 aux mains du chef pilote de Samad.

Appareil

Si le planning est respecté, le prototype du e-Starling devrait prendre l'air en 2025. Il pourrait ainsi décrocher sa certification et entrer en production dès 2027. Il possèdera une cabine large et confortable pouvant accueillir cinq passagers. En configuration fret, celle-ci sera capable d'embarquer jusqu'à 3.175 kilos de marchandises. Les

mouvements de l'aéroplane seront assurés par une propulsion hybride électrique associée à cinq rotors. Intégrés à la voilure, les deux premiers ne fonctionneront que lors du décollage et de l'atterrissage. Ils seront alors secondés par deux soufflantes mobiles capables d'orienter leur flux en fonction des phases de vol. Uniquement dédié à la traction, le dernier rotor encadrera la dérive.



Performance

Le e-Starling pourra ainsi quitter une plateforme située en pleine ville puis parcourir 1.000 kilomètres à 463 km/h. Il pourra donc s'affranchir des infrastructures habituelles et des services de transport secondaires. De plus, sa propulsion hybride électrique sera particulièrement silencieuse et permettra de limiter son empreinte carbone.

TEXTRON AVIATION

La société Textron Aviation est une filiale du groupe Textron créée en 2014. Elle produit et distribue les aéronefs des marques Bell Helicopter, Beechcraft, Hawker et Cessna.

Textron

En 1919, Royal Little quitta l'université américaine de Harvard pour travailler au sein d'une grande entreprise textile. Quatre ans plus tard, le jeune homme fonda la Special Yarns, une société assurant la production de fils synthétiques. Au début de la seconde guerre mondiale, cette dernière devint l'Atlantic Rayon Corporation. Elle se mit alors à fabriquer des parachutes pour les armées. Lorsque le conflit s'acheva, Little réorienta ses activités vers le marché civil et la rebaptisa Textron. Cotée en bourse dès 1947, la firme ne fit que croître au cours des années suivantes. En 1953, elle racheta le constructeur d'antennes radar aéroportées Dalmo-Victor ainsi que le sous-traitant automobile Burkart Manufacturing Company. Elle se mua ainsi en un véritable groupe industriel qui reprit la MB Manufacturing Company l'année suivante.

Bell Helicopter

En 1960, le groupe Textron racheta la Bell Aircraft Corporation et la renomma Bell Aerospace. L'une de ses trois branches devint alors la Bell Helicopter Company, une société chargée de produire les voilures tournantes de la marque. Seize ans plus tard, celle-ci fut redésignée Bell Helicopter Textron alors que le deux millièmes Jet Ranger quittait l'usine de Fort Worth.



Cessna Aircraft

En janvier 1992, le conglomérat acquit la Cessna Aircraft Company auprès de General Dynamics. Spécialisé dans les appareils militaires, ce dernier avait abandonné l'assemblage des avions de tourisme pour se concentrer sur les jets d'affaires. La nouvelle direction relança donc la fabrication des modèles 172 Skyhawk et 182 Skylane.

Hawker Beechcraft

De son côté, Beech Aircraft devint la propriété du groupe Raytheon en 1980. Treize ans plus tard, celui-ci racheta Hawker à la British Aerospace. Les deux avionneurs se trouvèrent alors réunis au sein de la filiale Raytheon Aircraft. Les marques furent cependant rétablies en 2002 pour des raisons marketing. Au bout de cinq ans, le groupe Raytheon les céda à un fond d'investissement nord-américain qui créa la société Hawker Beechcraft. Enregistrant quelques deux milliards de dollars de pertes en 2011, celle-ci fut placée sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites. Craignant son démantèlement et sa délocalisation, le gouvernement intervint peu après pour empêcher sa revente à un investisseur chinois.

Textron Aviation

Le groupe Textron finit par la reprendre au mois de décembre 2013. Trois mois plus tard, il fit naître la filiale Textron Aviation qui réunissait les constructeurs Beechcraft, Cessna et Hawker. Offrant des gammes complémentaires, les deux premiers demeurèrent actifs tandis que le troisième fut maintenu en sommeil.

MUDRY CAP 10

Le Mudry CAP-10 est un biplace de voltige développé par la CAARP dans les années soixante. Agile et particulièrement robuste, il sert de monture à la patrouille des Cap Tens formée par Marianne Maire et Adam Shaw.



Constructeur

En 1958, le pilote Auguste Mudry fonda la Coopérative des Ateliers Aéronautiques de la Région Parisienne sur la commune de Beynes, dans les Yvelines. L'entreprise se mit aussitôt à produire le Super Émeraude, un biplace côte à côte dessiné par Claude Piel. En 1965, l'ancien pilote professionnel lança l'assemblage d'une variante améliorée

de cet appareil. Baptisée CAP-100, cette dernière devait être certifiée par le Centre d'Essais en Vol d'Istres. Confié au chef pilote Jacques Gomy, son convoyage dans les Bouches-du-Rhône était prévu le 06 janvier 1967. La veille, ce spécialiste de l'acrobatie aérienne invita le champion de voltige Gérard Verette à une séance d'essai. Enivrés par l'adrénaline, les deux hommes dépassèrent largement le domaine de vol de l'engin qui finit par se désintégrer en plein ciel. L'enquête des experts permit d'établir leur responsabilité dans cet accident.

Appareil

Mudry put ainsi poursuivre ses travaux et construire un second prototype rebaptisé CAP-10. Celui-ci quitta la terre ferme le 22 août 1968. Couverts de contreplaqué, son fuselage et ses ailes en bois reposaient sur un train d'atterrissage classique muni de carénages. Son quatre cylindres Lycoming O-360 de 180 chevaux était alimenté en carburant même lorsqu'il évoluait sur le dos. Cette mécanique à injection disposait également d'un système de lubrification conçu pour fonctionner dans cette position. Une version de série fut commercialisée sous l'appellation CAP-10B en 1970. Vingt-

sept ans plus tard, Apex Aviation racheta Mudry. En 2002, ses ingénieurs proposèrent le CAP-10C dont le longeron doublé de lames en carbone autorisait un taux de roulis de 180 degrés par seconde et des facteurs de charge compris entre +6 et -4,5g.



Patrouille

En décembre 2006, Marianne Maire et Adam Shaw ont créé la patrouille Cap Tens qui réunit deux CAP-10B. Ce couple de pilotes souhaitait effectivement prendre la suite de Montaine Mallet et Daniel Héligoin disparus quelques années auparavant. Établis sur l'aéroport d'Annecy-Meythet, qui ne possède pas d'axe de voltige, ils s'entraînent souvent à Romans-sur-Isère ou à Saint-Yan. Chaque année, ils régaleront les passionnés et les néophytes qui se rendent aux meetings aériens auxquels ils participent.

SUPERSONIQUE SILENCIEUX

Les équipes de Lockheed Martin terminent actuellement l'assemblage du modèle X-59. Cet appareil expérimental participera ensuite à un programme de la NASA visant à réduire les effets du bang supersonique.



Développement

Lancée en février 2016, l'étude du X-59 a été menée par les célèbres ateliers Skunk Works de Lockheed Martin. Après un an de travaux et de nombreuses simulations informatiques, leurs ingénieurs ont testé une maquette à l'échelle un dixième au sein d'une soufflerie. Celle-ci leur a notamment permis de valider le design de l'engin après y avoir apporté quelques améliorations. La construction de l'appareil expérimental n'a ainsi débuté qu'en

2020. Dédié au programme Low-Boom Flight Demonstrator, il permettra de recueillir de précieuses données sur la réduction du bang supersonique et ses effets réels au niveau du sol. Il pourrait également déboucher sur une révision des lois qui régissent l'aviation civile américaine.

Aéronef

Pour fabriquer ses différents composants, les Skunk Works ont eu recours à des méthodes modernes et des robots industriels d'une très grande précision. Certains de ses organes mécaniques proviennent toutefois d'aéronefs existants : ses commandes de vol ont été empruntées à un F-117 tandis que son train d'atterrissage a été prélevé sur un F-16. Fournies par les immenses stocks du 309th Aerospace Maintenance and Regeneration Group, ces pièces s'adaptent parfaitement à sa cellule atypique. Cette dernière abrite un turboréacteur General Electric F414 qui lui permettra bientôt de monter à 55.000 pieds et de croiser à Mach 1,42. Il ne devrait alors pas générer plus de 75 décibels. La faiblesse de ces émissions sonores s'explique par la silhouette particulière du X-59 et la présence de canards qui agissent sur le comportement des ondes de choc. En revanche, l'immense

nez de l'appareil interdit toute vision vers l'avant. Le pilote doit donc s'en remettre à un système électronique réunissant un écran et une caméra externe.



Campagne

Le programme d'essais prévoit de survoler plusieurs villes américaines afin de mesurer le bruit de l'avion perçu depuis le sol. Des employés interrogeront alors la population locale pour évaluer sa tolérance à l'égard de celui-ci. Au début des années deux mille, la DARPA et NASA s'étaient associées à la société Northrop Grumman Corporation pour mener le même type de recherches. Leur démonstrateur affichait un niveau de bruit un tiers plus faible qu'un aéronef supersonique traditionnel. Cette nouvelle tentative devrait donc tenir ses promesses.

ROULAGE DÉCARBONÉ

D'après les spécialistes, le roulage en mode électrique réduirait les émissions de dioxyde de carbone d'environ quatre pourcents. Les industriels travaillent donc sur des moteurs qui s'intègrent aux trains d'atterrissage des avions de ligne et autres gros porteurs.



Clean Sky

L'idée d'électrifier le train d'atterrissage des avions de ligne n'est pas nouvelle puisqu'elle a déjà fait l'objet de plusieurs études. Le projet européen SOG PEERS du programme Clean Sky a d'ailleurs démontré sa faisabilité il y a quelques années. D'après les experts,

elle offrirait une réduction des émissions de gaz carbonique atteignant 4% sur les trajets court-courriers. Pouvant réaliser jusqu'à dix vols consécutifs, les appareils qui assurent ces liaisons passent effectivement plus de deux heures par jour à circuler sur les taxiways. Leur consommation de kérosène peut alors dépasser les douze kilogrammes par minute. Certaines compagnies aériennes demandent donc à leurs pilotes de n'utiliser qu'un seul moteur durant le roulage.

Clean Sky II

Financé par le programme Clean Sky II, le projet SUNSET consiste à mettre au point les équipements technologiques nécessaires à l'électrification des trains d'atterrissage. Il est porté par Centum T&S, une société de recherche sous contrat basée à Écully, près de Lyon. La solution imaginée par celle-ci repose sur l' Auxiliary Power Unit qui, une fois activée, recharge un ensemble de batteries par le biais d'un convertisseur de puissance. Fixés en soute, les accumulateurs peuvent ensuite alimenter les moteurs électriques placés au bout de chaque atterrisseur. Lorsqu'il se trouve au sol, l'aéronef peut ainsi se déplacer en parfaite autonomie et de manière beaucoup plus propre.



Wheeltug

La compagnie aérienne espagnole Vueling a toutefois sélectionné le système Wheeltug pour réduire son empreinte carbone. Ce dernier reprend la même architecture mais il coûte légèrement moins cher car son train avant est le seul à être motorisé. Testé durant quatre jours par un Boeing 737 sur l'aéroport international de Prague, il a également séduit Livingstone, Alitalia, Jet Airways et EasyJet. De son côté, le groupe Safran s'est lancé dans le développement d'un moteur équivalent avec Honeywell puis avec Airbus. Hélas, le motoriste français a été abandonné par ces deux partenaires. Bien que prometteur, son e-taxiing pourrait donc sombrer dans l'oubli et laisser le champ libre à la concurrence.

MCDONNELL-DOUGLAS MD-900

Le MD-900 est un hélicoptère léger produit par McDonnell Douglas Helicopters. Il est le premier appareil de la marque à avoir été conçu pour intégrer le système NOTAR.



Problématique

Durant les années soixante-dix, plusieurs fabricants d'hélicoptères se penchèrent sur un accessoire à la fois problématique et essentiel : le rotor anti-couple. Ce dernier était effectivement source de nombreux accidents lorsque l'appareil se trouvait au sol. De plus, son implantation en bout de poutre nécessitait le montage d'un long cardant le reliant à la boîte de transmission

principale. Pour minimiser le risque de collision, la firme Aerospatiale avait choisi de l'enfermer dans un fenestron. D'autres sociétés, telles que Boeing et Kamov, avaient opté pour une solution plus radicale consistant à le supprimer au profit de rotors contrarotatifs en tandem ou coaxiaux.

Système

Les ingénieurs de McDonnell Douglas Helicopters choisirent pour leur part de reprendre un concept anglais testé trente ans plus tôt sur le Cierva W.9. Fonctionnant sur le principe de l'effet Coanda, leur invention fut baptisée NOTAR pour "NO TAIL Rotor". Elle fut testée avec succès le 17 décembre 1981 grâce à un Cayuse prêté par l'United States Army.

Hélicoptère

Au mois de janvier 1989, la direction lança le programme MDX qui devait aboutir à la création d'un bimoteur utilitaire léger. Il fut alors décidé que cet engin recevrait un NOTAR qui, en plus d'améliorer la sécurité, présentait l'avantage de réduire les émissions sonores. Les travaux avancèrent rapidement puisque le prototype parvint à prendre l'air dès le 18 décembre 1992.

Commercialisé deux ans plus tard sous l'appellation MD-900 Explorer, il pouvait embarquer jusqu'à six passagers, 1.163 kilogrammes de fret en cabine ou une charge de 1.361 kilogrammes grâce à une élingue. Son rotor principal était entraîné par deux turbomoteurs Pratt & Whitney Canada PW206E offrant 550 chevaux chacun, soit une puissance totale de 1.100 chevaux. L'aéronef pouvait ainsi croiser à 248 km/h au niveau de la mer et franchir près de 540 km.



En 1997, l'Explorer fut modifié par le bureau d'études. Il reçut une nouvelle motorisation ainsi que différentes améliorations visant à augmenter son rayon d'action et sa masse maximale au décollage. Cette version fut officiellement désignée MD-902.

SPARTAN EXECUTIVE

En 1926, William Skelly racheta la Mid Continent Aircraft Company. Spécialisée dans la construction aéronautique, cette firme était alors au bord de la faillite. Après l'avoir entièrement restructurée, le magnat du pétrole la rebaptisa Spartan Aircraft Company.



Création

Grâce au soutien de plusieurs hommes d'affaires, il fit ensuite aménager un aéroport municipal dans la banlieue de Tulsa. Au mois de septembre 1928, il y installa la Spartan Aircraft Company et créa la Spartan School of Aeronautics and Technology. L'année suivante, le krach boursier l'obligea à emprunter de l'argent auprès de Paul Getty.

Le milliardaire accepta à condition que ses parts dans les deux entités soient placées en garantie. Les finances de William Skelly ne s'arrangèrent malheureusement pas durant la grande dépression qui s'en suivit. Son école et son entreprise devinrent ainsi la propriété de Getty en 1935. Le bureau d'études de cette dernière étudiait alors le modèle 7X, un aéronef haut de gamme propulsé par un moteur en étoile Jacobs L-5 de 285 chevaux.

Production

Le prototype de celui-ci effectua son premier tour de piste le 08 mars 1936. Hélas, ses performances furent jugées insuffisantes. Le second exemplaire reçut donc un Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior de 400 chevaux qui lui permettait de croiser à 346 km/h et atteindre une vitesse maximale de 414 km/h. Capable de monter à 24.000 pieds, le 7W-P pouvait également franchir 1.610 kilomètres sans escale. Sa cellule en aluminium accueillait jusqu'à cinq voyageurs dans le plus grand luxe. À l'issue de son programme d'essais, l'avionneur lança la production des 7W Executive de série. Durant la guerre, seize d'entre eux furent redesignés UC-71-SP après avoir été réquisitionnés par l'Army

Air Corps. Quelques temps plus tôt, les militaires avaient eu l'occasion d'apprécier les qualités de vol d'un dérivé militaire nommé 8W Zeus. Animé par un Pratt & Whitney R-1340 Wasp de 600 chevaux, ce biplace n'avait toutefois pas été retenu par l'État-Major.



Reconversion

À la fin du conflit, la Spartan Aircraft Company créa le modèle 12W en installant un train tricycle sur un 7W. Bien que réellement prometteuse, cette expérience fut rapidement mise de côté par Paul Getty. En effet, le milliardaire choisit de réorienter la production vers les caravanes métalliques et les mobile-homes. La société en assembla plus de quarante mille jusqu'en 1961. Elle se reconvertit alors dans les assurances.

ÉOLE Air Passion, école de pilotage à Montbéliard

École de pilotage

Basée sur l'aérodrome du Pays de Montbéliard depuis 2009, ÉOLE Air Passion est une école de pilotage animée par une équipe de professionnels ayant travaillé dans l'aviation civile et militaire. Elle dispense les formations pratiques et théoriques permettant d'accéder aux différents brevets de pilote privé, qu'il s'agisse du LAPL (Light Aircraft Pilot Licence) ou du PPL (Private Pilot Licence).



Vols d'initiation

L'école propose également des vols d'initiation qui permettent de prendre les commandes d'un appareil grâce aux conseils d'un instructeur. Ces derniers peuvent être filmés au moyen d'une caméra numérique haute définition. En se munissant d'une carte micro SD d'une capacité minimum de 8 Go, l'apprenti pilote repart donc avec un merveilleux souvenir qu'il peut alors partager avec ses proches. Les vols d'initiation ont généralement lieu le week-end, quelle que soit la saison, en fonction des conditions météorologiques.

Location d'avions

ÉOLE Air Passion met à votre disposition une flotte de trois appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement d'un Morane-Saulnier MS-880 "Rallye", d'un Piper PA-28 "Cherokee" et d'un Cessna F-172 "Skyhawk".

Infos et contact

Pour contacter ÉOLE Air Passion, consulter nos vidéos ou retrouver plus d'informations, rendez-vous sur notre page [Facebook](#) ou sur le site www.eoleairpassion.fr

Photographies : Antoine Gauchet, Cristian Magro, Darrell Crosby, Ryan Coulter, AlphaSierre Roma Spotters Club, Svido Stanislav, Fuchs Helikopter, Joop de Groot, Rocky Mountain Kitplanes, Scott Wright, Sean Avery, Agusta-Westland, Leonardo, Alsatian D, Alexandre Fazan, Messier-Bugatti, MagniX