



SOMMAIRE

Janvier 2022

- Cessna 150 Commuter
- Adam A700
- L'hydrogène à Montbéliard
- Made in Pontarlier
- General Electric Catalyst
- Evektor EV-97 SportStar
- Aerospatiale Alouette III
- Beechcraft Denali
- Renegade Falcon
- Buck Danny

ÉDITO

En ce mois de janvier, nous tenons tout d'abord à vous présenter nos meilleurs vœux. Que cette nouvelle année vous apporte réussite, santé et prospérité. Que le bonheur vous accompagne au quotidien et réchauffe le cœur de vos proches.



Newsletter

Comme vous le savez, notre newsletter a vu le jour au mois de juillet 2020. Elle réunit des articles consacrés à l'actualité aéronautique, aux appareils existants, aux projets en cours de développement et aux sorties littéraires en lien avec l'aviation. Cette revue s'intéresse également aux technologies permettant de réduire l'impact de l'aviation sur le climat et l'environnement. En effet, notre passion ne saurait perdurer sans se

montrer plus vertueuse qu'auparavant. Les ingénieurs du monde entier travaillent donc sur des technologies qui le permettront dans un avenir proche. Durant sa première année d'existence, la newsletter était revenue sur nos différents appareils. En 2021, nous vous avons proposé une série mensuelle relative aux avions Beechcraft. Cette année, les appareils conçus et produits par Cessna seront à l'honneur.

École

Nous vous rappelons que notre école dispense les formations pratiques et théoriques permettant d'accéder aux différents brevets de pilote privé, qu'il s'agisse du LAPL (Light Aircraft Pilot License) ou du PPL (Private Pilot License). Elle dispose d'un simulateur de vol et ses instructeurs sont d'anciens professionnels de l'aviation faisant preuve de pédagogie et sachant s'adapter à chaque profil. De plus, elle entretient d'excellentes relations avec l'association ULM Montbéliard et la société AéroJet Hélicoptère. Ces trois entités basées sur l'aérodrome du Pays de Montbéliard couvrent ainsi l'ensemble des besoins en termes de formation aéronautique, de l'ultra-léger à l'hélicoptère en passant par l'avion.

Appareils

ÉOLE Air Passion met à votre disposition quatre appareils entretenus par des mécaniciens professionnels spécialisés en aéronautique. Cette flotte hétérogène et complémentaire vous permet d'effectuer tous les types de vol : instruction, local ou voyage. Elle regroupe un Aerospool WT-9 Dynamic, un Morane-Saulnier MS-880 Rallye, un Piper PA-28 Cherokee et un Cessna F-172 Skyhawk.

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 séances peuvent être filmées 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 ensuite partager avec ses proches. Les vols d'initiation ont généralement lieu le week-end, quelle que soit la saison, en fonction des conditions météorologiques. Pour vous inscrire ou offrir un vol d'initiation, il vous suffit de consulter la rubrique dédiée sur notre site internet.

CESSNA 150 COMMUTER

Genèse

En 1946, la Cessna Aircraft Company commercialisa le modèle 140, un biplace à aile haute principalement destiné aux écoles de pilotage. Bien conçu et très apprécié, cet appareil fut le premier grand succès de l'avionneur. Sa production cessa en 1951 après que sept mille six cent soixante-quatre exemplaires aient été assemblés. Les lignes de montages commencèrent alors à monter le Cessna 170 quadriplace.



Successeur

La demande d'aéronefs d'entraînement à bas coût restait cependant très élevée. La direction finit donc par lancer l'étude d'un

engin capable de remplacer le 140. Le prototype de celui-ci réalisa son premier tour de piste le 12 septembre 1957. Reprenant les lignes et l'aspect général de son ancêtre, il se différenciait par son train d'atterrissage tricycle qui facilitait sa prise en main. Il possédait également des volets de plus grande dimension, des saumons d'aile droits ainsi qu'une dérive rectangulaire. Sa propulsion était quant à elle assurée par un Continental O-200 capable de délivrer 100 chevaux à 2.500 tours/minute. Cessna ajouta cet avion à son catalogue au début de l'année 1959. Les clients avaient alors le choix entre le 150 de base et une version améliorée désignée Commuter. Après plusieurs déclinaisons successives, le constructeur finit par proposer le 150D. Apparut en 1964, ce dernier bénéficiait d'un fuselage redessiné qui intégrait une large lunette arrière. Deux ans plus tard, il fut remplacé par le 150F qui se distinguait par sa dérive en flèche et ses volets à commande électrique. En 1975, l'usine de Wichita se mit à fabriquer une ultime variante. Le modèle de base de celle-ci était nommé 150M tandis que sa version haut de gamme prenait l'appellation Commuter II. Leur production prit fin en 1977 après que

vingt-trois mille neuf cent quarante-neuf exemplaires aient été assemblés.



Remplaçant

L'avionneur lança le 152 dès l'année suivante. Ce nouveau modèle se démarquait notamment par son moteur Lycoming O-235/L2C qui développait 110 chevaux. En 1983, cette mécanique fut remplacée par un O-235/N2C de 108 chevaux qui était plus adapté au carburant faiblement plombé de type 100LL. Comme pour le modèle précédent, le 152 pouvait profiter de la conversion Taildragger. Sa cellule était alors renforcée avant de recevoir un train classique qui permettait de gagner 19 km/h en croisière. Certains appareils modifiés furent également doté d'un Lycoming O-320 de 150 chevaux. La fabrication du 152 s'acheva en 1985, lorsque Cessna choisit de se concentrer sur l'aviation d'affaires.

ADAM A700

En 1998, Rick Adam se rendit compte que les constructeurs américains n'avaient lancé aucun nouvel appareil bimoteur depuis les années soixante-dix. Il prit donc contact avec Burt Rutan pour lui demander de concevoir un aéronef de type push-pull. Rapidement, l'ingénieur lui proposa le Model 309 CarbonAero.



Adam A500

Désigné A500 par Adam Aircraft Industries, il était muni d'un empennage bipoutre. Ses hélices tripales étaient mises en mouvement par des Continental TSIO-550 de 9,0 litres. Ces moteurs six cylindres de 9,0 litres disposaient de deux turbocompresseurs

chacun qui leur permettaient de délivrer une puissance totale de 700 chevaux. Grâce à eux, l'avion pouvait croiser à 410 km/h et atteindre une altitude de 25.000 pieds. Doté d'une cellule en matériaux composites, ce dernier pouvait transporter six passagers, sur plus de 2.300 kilomètres, en n'utilisant que 45% de la puissance. Le prototype du CarbonAero effectua son premier tour de piste aux mains de Glenn Maben le 11 juillet 2002. Immatriculé N500AX, il fut certifié par la Federal Aviation Administration au mois de mai 2005. La même année, il fut emprunté par le réalisateur Michael Mann qui le fit apparaître dans le film Miami Vice. Malheureusement, Adam Aircraft Industries fit faillite le 19 février 2008 après avoir livré le septième exemplaire de série.

Adam A700

En 2002, l'avionneur avait lancé l'étude d'une version propulsée par deux turboréacteurs Williams FJ33. Surnommée A700 AdamJet, elle entrait dans la catégorie Very Light Jet. Sa cabine avait été allongée de plus d'un mètre afin de garantir un équilibre optimal. Cet étirement avait également permis de créer une soute à bagages de 2,3 m³ dans le nez de l'appareil. De son côté, la voilure

avait été conçue autour d'un réservoir structurel prenant la forme d'un caisson. Elle était équipée de volets de type Fowler qui abaissaient la vitesse de décrochage à 117 km/h. Le prototype du A700 quitta la terre ferme le 27 juillet 2003. Les différents vols d'essais qu'il réalisa permirent de constater qu'il était en mesure d'atteindre une vitesse maximale de 615 km/h. L'AdamJet pouvait également franchir jusqu'à 2.593 kilomètres sans escale. Lorsqu'elle prit le contrôle d'Adam Aircraft Industries, la firme Triton Aerospace annonça qu'elle renonçait au A700 pour se concentrer sur le A500. Malheureusement, la crise financière de 2009 et ses répercussions finirent par avoir raison des ambitions de ce repreneur. Les deux appareils furent donc oubliés malgré leurs excellentes performances.



L'HYDROGÈNE À MONTBÉLIARD

Les chantiers de modernisation s'enchaînent sur l'aérodrome du Pays de Montbéliard. À terme, ils rendront la plateforme plus attractive tout en lui permettant de s'inscrire dans une démarche de développement durable. En effet, cette dernière devrait prochainement accueillir un restaurant, un atelier de maintenance aéronautique ainsi qu'une station de production d'hydrogène.



Restauration

Le bâtiment qui abrite la tour de contrôle va être entièrement restructuré durant les mois à venir. Il deviendra alors un tiers-lieu abritant des bureaux, des salles de réunion et des espaces de travail communs. Ces

différentes pièces seront raccordées au réseau internet grâce à la fibre optique. Un bar-restaurant sera ensuite érigé sur le flanc de l'édifice. Couverte d'une pergola, sa terrasse offrira une vue imprenable sur la piste. Ce projet d'envergure devrait être livré à la fin du premier semestre.

Maintenance

La direction étudie également l'implantation d'un atelier de maintenance sur le site. Un hangar de grande dimension pourrait donc sortir de terre en cours d'année. Porteuse d'emplois, cette nouvelle activité permettrait d'augmenter la fréquentation de l'aérodrome tout en y créant une véritable dynamique commerciale. De plus, elle autoriserait la mise en place de formations en mécanique aéronautique au sein des lycées de l'agglomération. Ce projet suscite déjà l'intérêt de nombreuses entités, qu'elles soient associatives ou professionnelles. Il devrait ainsi recevoir le soutien de la région Bourgogne Franche-Comté au travers d'une subvention.

Ravitaillement

Pour finir, la plateforme pourrait recevoir une centrale photovoltaïque d'ici cinq ans. Cette

dernière s'étendrait sur une surface comprise entre 16 et 34 hectares. Ses panneaux alimenteraient une station expérimentale capable de produire de l'hydrogène à partir des eaux du Doubs. Montbéliard deviendrait ainsi le premier aérodrome français à délivrer ce gaz aux aéronefs de nouvelle génération.



Conception

Le Nord Franche-Comté héberge d'ailleurs une société baptisée Symbiose et Promotion d'une Aviation Durable. Fondée par Fabrice Claudel, un ancien pilote de ligne sensible aux questions environnementales, elle travaille actuellement sur l'avion école de demain. Celui-ci devrait prendre la forme d'un motoplaner biplace propulsé par le système PACHA, une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène.

MADE IN PONTARLIER

La firme SE Aviation a récemment dévoilé le MCR Evolution. Fabriqué sur l'aérodrome de Pontarlier, ce biplace côte à côte est à la fois moderne, économique et polyvalent.



Genèse

Dyn'Aéro fit voler le prototype du MCR-01 au mois de juillet 1996. Dérivé du Colomban MC-100, celui-ci se distinguait notamment par sa cellule en fibres de carbone. Reposant sur un train d'atterrissage tricycle, cette dernière affichait un poids plume de 260 kilos à vide pour une masse maximale de 490 kilos. L'appareil se contentait ainsi d'un modeste quatre cylindre Rotax 912 de

80 chevaux ou 912S de 100 chevaux pour faire preuve d'excellentes performances. L'entreprise commercialisa alors une version ULM puis une variante destinée aux écoles de pilotage. Elle développa également le MCR 01 M à train classique, MCR 01 MiniCruiser qui possédait des réservoirs d'aile, le MCR 01 MicroVolt de voltige et le quadriplace MCR-04.

Reprise

Fondée en octobre 1992 par Christophe Robin, Dyn'Aéro connut quelques difficultés financières en 2009. Trois ans plus tard, elle fut reprise par le Groupe AK et intégrée à la société Aupa. Ses ateliers furent donc transférés sur le terrain de Pau. Au même moment, Éric Fumey créa l'entreprise SE Aviation pour assurer la maintenance et l'approvisionnement en pièces détachées des appareils produits. Basée à Pontarlier, celle-ci racheta les moyens de production et les droits de propriété industrielle des MCR en 2018.

Nouveauté

Elle put ainsi lancer la construction d'exemplaires neufs et concevoir de nouvelles variantes. Il y a quelques temps, la

firme pontissalienne a présenté le MCR-01 Evolution qu'elle décline en deux versions. Le Sportage dispose d'un train classique fixe oléopneumatique tandis que le Club possède un train tricycle qui peut être à lame ou oléopneumatique.



L'un comme l'autre peut recevoir un Rotax 912 de 80 chevaux, un 912S de 100 chevaux ou un 914UL de 115 chevaux. Ces mécaniques autorisent des vitesses de croisière de 258 km/h, 269 km/h et 290 km/h. Grâce à elles, l'appareil prend son essor au terme d'une course de 250 mètres. Les options permettent d'équiper ce dernier d'un parachute balistique de secours, d'un pilote automatique, d'un GPS, d'un phare d'atterrissage et de feux de navigation.

GENERAL ELECTRIC CATALYST

General Electric Aviation s'apprête à commercialiser un turbopropulseur de nouvelle génération. Désigné Catalyst, celui-ci consomme vingt pourcents de carburant en moins que ses concurrents.



Turbopropulseur

Destiné aux appareils dont les vitesses de croisière sont comprises entre 300 et 800 km/h, le turbopropulseur est une mécanique particulièrement fiable. Il est à la fois plus léger est plus efficace qu'un moteur à pistons

et consomme moins de carburant qu'un turboréacteur. Les motoristes du monde entier cherchent donc à améliorer ce type de mécanique en attendant le déploiement de l'hydrogène à grande échelle.

Technologie

Le Catalyst a été exclusivement étudié en Europe par General Electric Aviation avec le concours des firmes Avio Aero en Italie et Aviation Czech en République Tchèque. Ce moteur est conçu pour fournir une puissance comprise entre 850 et 1.600 chevaux (entre 630 et 1.190 kilowatts). Il intègre de nombreuses pièces produites grâce à la technique de l'impression en trois dimensions. Équipé d'aubes de stator variables et d'aubes de turbine de puissance refroidies, il affiche un rapport de pression globale de 16:1. À l'instar de toutes les mécaniques modernes, il est asservi à un Full Authority Digital Engine Control (FADEC). Il consomme ainsi vingt pourcent de carburant en moins que ces homologues tout en délivrant dix pourcents de puissance en plus lors de la croisière. Le Catalyst sera commandé par une seule et unique manette ce qui permettra de réduire la charge de travail de l'équipage.



Essais

General Electric Aviation a assemblé seize Catalyst de présérie qui sont entrés en phase de test le 22 décembre 2017. Au mois de juillet 2021, ils totalisaient ainsi 2.500 heures de fonctionnement réalisées sur une période de quarante-trois mois. L'un d'eux a donc pu prendre l'air en toute sécurité le jeudi 30 septembre 2021. Il a alors effectué un vol d'une heure et quarante minutes, au départ de l'aéroport de Berlin, fixé sur la nacelle bâbord d'un Beechcraft Super King Air. À terme, il devrait propulser des drones, des avions d'entraînement et des avions d'affaires. Textron Aviation l'a d'ores et déjà sélectionné pour animer le Beechcraft Denali, un mono-turbopropulseur en cours de développement.

EVEKTOR EV-97 SPORTSTAR

Le SportStar est un avion léger conçu en République Tchèque par la société Evektor Aerotechnik. Lancé en 1997, il a été le premier aéronef à recevoir la certification S-LSA. Il a ensuite donné naissance à plusieurs dérivés.



SportStar

Le modèle original est un biplace d'entraînement doté d'une cellule métallique et reposant sur un train d'atterrissage tricycle. Il est propulsé par un quatre cylindres Rotax 912ULS qui délivre 100 chevaux à 5.800 tours par minute. Cette mécanique de 1.352 cm³ lui permet d'atteindre une vitesse de croisière de 204

km/h avec 75% de la puissance. Sa vitesse maximale est fixée à 213 km/h tandis que son aile décroche à 83 km/h lorsque les volets rentrés. Capable de se maintenir en l'air durant plus de huit heures, le SportStar peut franchir jusqu'à 1.300 kilomètres sans escale. Il est apte au remorquage des planeurs de moins de 700 kilogrammes ainsi qu'au tractage des banderoles publicitaires de moins de 140 mètres carrés. Après avoir proposé le SportStar SL, une variante améliorée, l'avionneur s'est concentré sur la mise au point d'un modèle destiné au marché américain. Désigné SportStar Max, celui-ci se distingue par une masse maximale au décollage de 600 kilogrammes.

EuroStar

Créé pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'ULM, l'EuroStar SL est en revanche limité à 472 kilogrammes. Au fil du temps, il a cédé la place à l'EuroStar SL+, qui dispose d'une soute à bagages agrandie, puis à l'EuroStar SLW qui reprend les améliorations de l'Harmony. Commercialisé aux États-Unis, ce LSA possède des commandes de vol agrandies, un cockpit élargi ainsi que des carénages favorisant l'aérodynamisme.



Epos

Le SportStar RTC est une déclinaison répondant aux critères de la certification VLA de l'European Union Aviation Safety Agency. En 2013, Evektor Aerotechnik a présenté un dérivé électrique de ce dernier. Baptisé EPOS, l'appareil bénéficiait toutefois d'une nouvelle voilure. Son prototype, qui prit son essor en mars de la même année, était équipé d'un Rotax RE-X907 délivrant 50 kilowatts, soit environ 67 chevaux. Jugée trop faible, cette puissance fut rapidement portée à 75 kilowatts, soit 100 chevaux, grâce au montage d'un Rotax RE-BB90-5. Ce moteur permettait à l'aéronef expérimental d'atteindre une vitesse de croisière de 170 km/h ainsi qu'une vitesse maximale de 260 km/h. Comme la plupart des engins de ce type, il disposait d'une heure d'autonomie.

AEROSPATIALE ALOUETTE III

À la fin des années cinquante, les pilotes d'Alouette II se plaignaient de son manque de puissance au-delà de trois mille mètres. La société Sud-Aviation commença donc à étudier un hélicoptère plus puissant capable de lui succéder.



Appareil

Le prototype de l'Alouette III, qui vola le 28 février 1959, n'avait plus rien à voir avec la version précédente. Il possédait un train tricycle équipé de roues, une poutre arrière entièrement carénée ainsi qu'une cabine pouvant accueillir six passagers ou deux civières, un blessé assis et un médecin. Son

rotor tripale était mis en mouvement par un turbomoteur Artouste III de 850 chevaux. Détaré à 550 chevaux, ce dernier offrait une réserve de puissance jusqu'à cinq mille mètres d'altitude ou jusqu'à une température de 50°C au niveau de la mer. L'hélicoptère pouvait ainsi participer à des missions de recherche et de sauvetage en montagne. Pour cela, il était muni d'un treuil pouvant soulever un poids de 175 kilogrammes. Sa turbine lui permettait aussi d'atteindre une vitesse de croisière de 185 km/h et d'emporter une charge de 750 kilos. L'Alouette III fut commercialisée sous l'appellation SA.3160 en 1961.

Carrière

En 1968, elle fut redésignée SA.316A. La version SA.316B, qui vit le jour la même année, se démarquait par un rotor amélioré. En 1972, elle fut suivie par le SA.316C qui était équipé d'une turbine de 870 chevaux détarée à 660 chevaux. Les deux dernières versions proposées furent les SA.319B et SA.319C. Ces modèles se distinguaient principalement par leur turbomoteur Turboméca Astazou XIV qui consommait vingt pourcents de carburant en moins que le Turboméca Artouste III.



Licences

En 1964, Hindustan Aeronautics Limited commença à monter des Alouette III sous licence. Désignés HAL Chetak, ces appareils furent produits par l'usine de Bangalore jusqu'en 1992. Entre 1970 et 1974, la Fabrique Fédérale d'Avions assembla soixante Alouette III dans ses ateliers d'Emmen. Plus connue sous l'acronyme franco-allemand REGA, la Garde Aérienne Suisse de Sauvetage utilisa des SE.316A, des SA.316B ainsi que des SA.319B. En France, l'Alouette III fut employée par l'Armée de l'Air, l'Armée de Terre, l'Aéronavale, la Sécurité Civile et la Gendarmerie Nationale. Au total, elle fut produite à mille quatre cent cinquante-trois exemplaires toutes versions confondues.

BEECHCRAFT DENALI

Le Denali a réalisé son premier vol le 23 novembre dernier. À terme, ce monoturbo-propulseur d'affaires pourrait constituer une alternative réelle et convaincante au Daher-Socata TBM-900.



Firme

Au fil du temps, Textron Aviation est parvenu à acquérir Bell Helicopter, Cessna Aircraft et Hawker Beechcraft. Le groupe est ainsi l'un des plus importants fabricants d'avions au monde. Il est effectivement capable de produire différents types d'aéronefs sur plusieurs sites et de manière simultanée. En 2015, il a profité du traditionnel meeting aérien d'Oshkosh pour dévoiler sa dernière

création : le Denali. Bien que cet avion d'affaires ait été conçu par le bureau d'études de Cessna, le service marketing du groupe a décidé qu'il serait commercialisé par la marque Beechcraft. Destiné à concurrencer des appareils tels que l'Epic Aircraft E1000, le Denali est évidemment plus proche d'un Beechcraft King Air que d'un Cessna Caravan.

Turbine

Les ingénieurs ont veillé à le rendre plus performant et plus économique que ses homologues. L'engin est donc équipé d'un turbopropulseur General Electric Catalyst de 1.240 chevaux et d'une hélice McCauley à cinq pales qui lui permettent d'atteindre 528 km/h. Particulièrement économique et très moderne, le Catalyst a débuté sa phase d'essais au sol le 22 décembre 2017. Prévu pour délivrer des puissances comprises entre 850 et 1.600 chevaux, il affiche un rendement supérieur de 20% à celui de ses concurrents. Les motoristes l'ont effectivement muni d'un stator à aubes mobiles et d'une turbine dont les ailettes sont refroidies. D'autre part, son fonctionnement est entièrement contrôlé par un Full Automatic Digital Engine Control.

Performances

Le Denali possède la plus grande cabine de sa catégorie pour offrir un maximum de confort à ses passagers. Un point essentiel lorsque l'on sait qu'il est en mesure de franchir jusqu'à 2.963 kilomètres sans escale et à grande vitesse. Le pilote et son potentiel adjoint ne sont pas en reste puisqu'ils bénéficient d'un cockpit ergonomique agrémenté d'une avionique Garmin G3000.



Appellation

L'appareil porte le nom de la plus haute montagne d'Amérique du Nord. Culminant à 6.190 mètres, celle-ci fut d'abord désignée Bolchaïa Gora lorsque l'Alaska appartenait à la Russie puis Mont McKinley en l'honneur d'un gouverneur américain.

RENEGADE FALCON

Le Falcon LS est un avion de sport léger dérivé du Corvus Phantom. Produit par Renegade Light Sport depuis 2010, il peut reposer sur un train d'atterrissage fixe classique ou tricycle.



Corvus Phantom

En 2006, Corvus Aircraft fit voler le Phantom, un appareil à l'aérodynamisme soigné entrant dans la catégorie des Light Sport Aircraft. Ce biplace côte à côte était équipé d'un train tricycle fixe, d'une hélice standard et de volets de courbure. Sa propulsion était alors assurée par un Rotax 912ULS de 1.352

cm³ qui développait 100 chevaux à 5.800 tours par minute. Ce quatre cylindres lui permettait de croiser à 180 km/h et d'atteindre une vitesse maximale de 270 km/h. De plus sa faible consommation lui conférait une autonomie de 700 kilomètres. Par la suite, l'avionneur proposa un dérivé Ultra-Léger Motorisé baptisé Phantom UL puis une variante à train rentrant désignée Pantom RG. En 2008, la société T&T Aviation se mit à importer l'aéronef aux États-Unis sous l'appellation Falcon LS. Ce dernier était toutefois connu sous le nom Wild Angel au Royaume Uni et Crusader en Allemagne.

Renegade Falcon

Deux plus tard, Renegade Light Sport racheta T&T Aviation. Elle se mit alors à travailler sur une version améliorée qui devint le Falcon LS Mizzoura. Celui-ci fut le premier à recevoir le nouveau moteur Lycoming IO-233-LSA. À l'origine, ce quatre cylindres de 3,8 litres délivrait 115 chevaux à 2.700 tours par minute. Les ingénieurs de Renegade parvinrent cependant à en tirer 123 chevaux après avoir modifié son allumage, son échappement et son système d'injection. Cette préparation autorisait une

vitesse de croisière de 207 km/h ainsi qu'une vitesse maximale de 220 km/h. De plus, l'aéroplane pouvait franchir jusqu'à 850 kilomètres sans escale. Il était muni d'un parachute balistique de secours qui renforçait la sécurité et d'une aile démontable en quinze minute qui facilitait son stockage.



Renegade Falcon T

L'avionneur américain dévoila le Falcon T lors de l'exposition Sebring US Sport Aviation de 2012. Cette déclinaison se démarquait notamment par son train d'atterrissage classique. D'autre part, la disposition de son cockpit plaçait le pilote en place droite. Apte à la voltige de base, il pouvait supporter des facteurs de charge compris entre + 6 et -3g.

BUCK DANNY

Buck Danny est le héros d'une série de bandes dessinées créée par le scénariste Jean-Michel Charlier et le dessinateur Victor Hubinon. Le prochain tome de ses aventures devrait paraître cette année sous le titre "Programme Skyborg".



Créateurs

Après avoir collaboré sur deux récits historiques, Jean-Michel Charlier et Victor Hubinon créèrent un pilote fictif qu'ils baptisèrent Buck Danny. Les aventures de ce personnage furent publiées dès 1947 par le magazine Spirou avant d'être éditées par Dupuis sous forme d'albums. Intitulée "Les

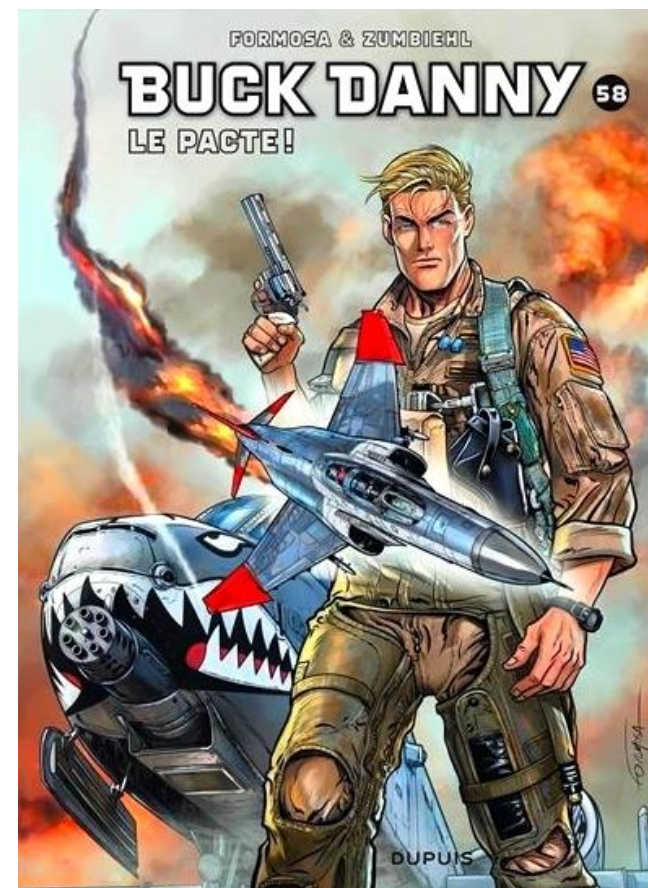
Japs Attaquent", la première mettait en scène le raid mené contre la base de Pearl Harbor et les prémices de la guerre du Pacifique. Dans les suivantes, Buck Danny combattait à Midway, Guadalcanal puis en Birmanie où il rencontrait les Tigres Volants.

Succès

Le succès des différents tomes s'expliquait par la qualité des scénarios mais également par le niveau de détail des appareils. De plus, Charlier et Hubinon n'hésitaient pas à mettre en scène des innovations techniques et des prototypes révolutionnaires qui fascinaient les lecteurs. Ces derniers furent ainsi ravis de voir le héros au commandement des premiers chasseurs à réaction.

Personnages

En 1983, Francis Bergèse prit la relève de Victor Hubinon disparu quatre ans plus tôt. Lorsque Jean-Michel Charlier s'éteignit à son tour, il assura à lui seul la production des albums. Aujourd'hui, les scénarios de Frédéric Zumbiehl sont mis en image par Gil Formosa. Toutefois, bien d'autres noms illustres de la bande dessinée ont travaillé sur Buck Danny : Francis Winis, André Le Bras, Jean-Michel Arroyo et Patrice Buendia.



Nouveauté

Toujours proposé par l'édition Dupuis, le cinquante-huitième tome est paru en 2021 sous le titre "Le Pacte". Le cinquante-neuvième devrait être commercialisé sous le nom "Programme Skyborg" dans le courant de l'année.

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 License) ou du PPL (Private Pilot License).



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 quatre appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement d'un Aerospool WT-9 "Dynamic", 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, Kevin Porter, Ralph Duenas, Phan Dung, Pierre Gillard, Jérôme Mervelet, Kevin Porter, Nelson Sousa, Mark Pasqualino, Florida Metal, Guernsey Aero Club, Jack, David Lednicer, Zlin Aviation, Arnaud25, Murielle Cruder Bastien Otelli.