



SOMMAIRE

Février 2022

- Cessna 162 Skycatcher
- DeHavilland Canada DHC-2 Beaver
- Hermeus hypersonic
- Alauda Airspeeder
- Zéro émission pour Annecy
- Air Lounge
- Pipistrel Taurus HY4
- Chudzik CC-02
- Tempête britannique
- Shark Aero Shark

CESSNA 162 SKYCATCHER

En juin 2006, la société Cessna annonça qu'elle travaillait sur un LSA désigné Skycatcher. L'aéronef fut présenté le mois suivant lors du traditionnel rassemblement aérien d'Oshkosh.



Concept

Peu après, son prototype fut immatriculé N158CS par la Federal Aviation Administration. L'engin quitta la terre ferme le 13 octobre 2006. Propulsé par un Continental O-200, il parvint à atteindre une vitesse de 200 km/h au cours de ce premier essai. Cette mécanique de 100 chevaux lui

suffisait pour afficher d'excellentes performances. En effet, le Skycatcher ne dépassait pas les six cents kilogrammes à pleine charge. Ce poids plume était principalement dû à sa cellule en aluminium. L'aéroplane était également muni de capots moteurs en fibre de verre qui l'allégeaient sensiblement. De plus, son habitacle simpliste avait été dépouillé de toute chose inutile.

Présérie

Préfigurant les exemplaires de série, le N162XP prit son essor le 08 mars 2008. Six mois plus tard, lors d'un test de décrochage, il entra dans une terrible vrille à plat. Ne parvenant pas à reprendre le contrôle, le pilote tenta de déployer le parachute balistique de secours mais celui-ci ne fonctionna pas. L'aviateur fut donc obligé de sauter avec sa voile personnelle. Immatriculé N162CE, le troisième prototype bénéficiait d'une dérive redessinée et agrandie. Le 19 mars 2009, son jockey devait expérimenter la sortie de vrille. Comme son prédécesseur, il refusa d'en sortir. Cette fois, la toile de secours se déploya tout de même, mais la machine fut lourdement endommagée en arrivant au sol.



Retrait

Commercialisés quelques mois plus tard, les Skycatcher de série reçurent une voilure plus épaisse ainsi qu'un nouvel empennage intégrant une quille antiroulis. Ils furent largement critiqués par la presse américaine car Cessna les faisait fabriquer en Chine. En novembre 2012, des fissures furent découvertes sur l'un d'eux. Ces dernières nécessitaient, entre autres, la pose de nouvelles nervures sur deux cent vingt-huit appareils. Ces réparations préventives furent intégralement prises en charge par le constructeur. La même année, ce dernier choisit d'abandonner la certification du 162 auprès de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne. Il avait donc été contraint de rembourser les arrhes versées par les clients résidant sur le vieux continent. Cessna finit par retirer l'engin de son catalogue au mois de janvier 2014.

DEHAVILLAND CANADA BEAVER

Le DHC-2 est un avion de brousse conçu par DeHavilland Canada. Sa version hydravion est largement répandue dans le nord de l'Amérique. Installée dans le port de Vancouver, la compagnie Harbour Air en possède quatorze exemplaires.

Contexte

À la fin de la seconde guerre mondiale, les commandes d'appareils militaires furent annulées en masse. L'industrie aéronautique connut donc un profond ralentissement qui poussa les constructeurs à s'orienter vers d'autres types de machines. La société De Havilland Canada eut alors l'idée de concevoir un avion de brousse robuste et fonctionnel. Pour cela, elle lança une vaste enquête auprès des pilotes concernés. Leurs réponses permirent ensuite d'établir un cahier des charges précis sur lequel les ingénieurs purent s'appuyer. Leurs travaux débouchèrent sur le DHC-2, un aéronef à aile haute et train classique. Le prototype de celui-ci effectua son premier tour de piste le 16 août 1947 au départ de l'aéroport de Downsview-Toronto, en Ontario.



Aéronef

Le Beaver possédait une structure semi-monocoque en aluminium capable de résister aux conditions climatiques les plus rudes. Son fuselage était muni de larges portes latérales donnant accès à une soute de bonnes dimensions. Il pouvait être porté par des roues, des skis ou des flotteurs en fonction des besoins de la clientèle. Sa propulsion était assurée par un moteur en étoile de type Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior. Développant 450 chevaux, cette mécanique de 16 litres lui permettait de croiser à 230 km/h et d'atteindre une vitesse maximale de 255 km/h. Associée à une aile de droite de grand allongement, elle lui offrait les caractéristiques d'un appareil à décollage et atterrissage courts.

Carrière

Ajouté au catalogue de l'avionneur en 1948, le Beaver parvint rapidement à séduire les petites compagnies aériennes. Les forces aériennes de quelques trente-cinq pays en furent ensuite dotées. Sa production cessa en 1967 après que 1.657 exemplaires eurent été assemblés.

Variantes

Au cours des années soixante, plusieurs sociétés se mirent à turbiniser le Beaver. Réalisée de façon quasi-artisanale, cette opération n'atteignit l'échelle industrielle qu'au début des années deux mille. À cette époque, la Viking Air Limited se mit à proposer une transformation révolutionnaire. Celle-ci débutait par l'allongement de la cabine qui pouvait alors accueillir onze personnes. Elle se poursuivait avec l'installation d'un turbopropulseur Pratt & Whitney PT6A-34 de 680 chevaux qui améliorerait efficacement les performances de l'avion. Ce dernier était alors rebaptisé DHC-2T Turbo Beaver. En 2019, la compagnie Harbour Air s'est associée à la société MagniX pour électrifier l'un de ses DHC-2. Équipé d'un moteur de 560 kilowatts, ce dernier peut parcourir jusqu'à 160 kilomètres.

HERMEUS HYPERSONIC

Une énième start-up américaine vient de se lancer dans la course au supersonique. L'appareil qu'elle étudie serait capable de relier Paris à New York en quatre-vingt-dix minutes.



Entreprise et polémique

La société Hermeus a été fondée en 2018 par d'anciens employés de SpaceX et Blue Origin. Basée à Atlanta, elle est déjà parvenue à obtenir la modique somme de soixante millions de dollars auprès de l'United States Air Force. En effet, les militaires s'intéressent aux projets d'avions de transport supersoniques depuis plusieurs années. Avec une vitesse de pointe estimée

à Mach 4, soit près de 5.000 km/h, celui de la firme géorgienne est le plus ambitieux de tous. Il pourrait ainsi devenir le futur Air Force One et assurer les déplacements aériens du président américain. Mais à l'heure où les questions climatiques et environnementales préoccupent l'opinion, cette idée fait évidemment polémique.

Moteur hypersonique

Les ingénieurs d'Hermeus travaillent sur une motorisation mixte, désignée Turbine-Based Combined Cycle, qui réunit un turboréacteur General Electric J85 et un statoréacteur spécifique. Le premier est actif tant que la vitesse de l'appareil ne permet pas au second de fonctionner. Il assure donc principalement les phases de décollage et d'atterrissage. Autorisant la croisière hypersonique et ne comprenant aucune pièce mobile, le statoréacteur présente de nombreux avantages mais il consomme de très grandes quantités de carburant. Le moteur TBCC est actuellement testé par le centre d'essais que l'entreprise a fait construire sur l'aéroport de Dekalb Peachtree. Situé au nord-est d'Atlanta, ce dernier devrait également accueillir l'usine d'assemblage final.



Démonstrateur technologique

C'est probablement dans ces locaux que le Quaterhorse verra le jour. Ce démonstrateur technologique servira à évaluer le système de propulsion ainsi que différents éléments architecturaux. Hermeus espère voir l'avion de série décoller pour son premier vol expérimental avant la fin de la décennie. Si le programme arrive à son terme, celui-ci pourra embarquer une vingtaine de passagers puis relier Paris à New York en une heure et demie. Un véritable exploit si l'on ne considère que la vitesse, car en son temps, le Concorde permettait à une centaine de voyageurs de réaliser le même trajet en un peu plus de trois heures. Sa forte consommation avait toutefois entraîné son abandon. En sera-t-il de même pour l'hypersonique d'Hermeus ? Affaire à suivre.

ALAUDA AIRSPEEDER

La société Alauda Aeronautics travaille actuellement sur un octocoptère électrique baptisé Airspeeder. Dans quelques années, celui-ci devrait prendre part à des courses aériennes d'un nouveau genre.



Entreprise

Depuis toujours, Matt Pearson rêvait de développer un engin volant semblable aux célèbres podracers de la saga StarsWars. En 2016, il a donc fondé la société Alauda Aeronautics et lancé l'étude de l'Airspeeder. Équipé d'une propulsion électrique, ce monoplace de compétition n'émet aucune particule polluante contrairement aux modules qui ont inspirés son créateur.

Développement

Les premiers tests se sont déroulés dès 2017 grâce à un modèle réduit désigné Mk1. Animé par quatre hélices bipales, ce prototype a notamment permis de valider l'aérodynamisme et l'architecture générale de l'appareil. Un an plus tard, Pearson et ses ingénieurs ont fait voler le Mk2. Ce démonstrateur radiocommandé à l'échelle trois quarts mesurait deux mètres de long. Il se démarquait du précédent par le nombre de ses rotors qui avait doublé. Chacun d'eux était mis en mouvement par son propre moteur électrique, lui-même alimenté par un ensemble de batteries. Le Mk3 a débuté ses essais en vol dans le désert d'Australie Méridionale en octobre 2020. Préfigurant le modèle de série, il affiche les mêmes dimensions que celui-ci. Ses accumulateurs de 500 kilowatts lui ont rapidement permis d'atteindre une vitesse de 140 km/h.

Appareil

L'aéronef de série, qui verra le jour sous l'appellation Mk4, devrait être en mesure d'atteindre une vitesse de pointe comprise entre 160 et 200 km/h. Optimisé pour évoluer à une altitude maximale de soixante mètres, il atteindra les 100 km/h en deux secondes et

trois centièmes. Son fuselage monocoque en fibre de carbone sera doté d'un parachute balistique de secours, d'un altimètre, d'un radar frontal et de plusieurs détecteurs latéraux qui lui permettront d'éviter les collisions. Il embarquera également plusieurs caméras numériques dont une frontale.



Compétition

Celle-ci retransmettra des images en direct autorisant le pilotage à distance durant les premières courses. Si tout se déroule bien, les concurrents pourront ensuite prendre place à bord de leurs engins respectifs pour participer à un championnat. Limitée par la capacité des batteries, chaque manche durera quinze minutes avant le retour aux stands. Une vingtaine d'écuries devraient s'y affronter sportivement.

ZÉRO ÉMISSION POUR ANNECY

Vinci Airports a repris la gestion de l'aéroport d'Annecy Mont-Blanc le mois dernier. La société compte moderniser la plate-forme et ses infrastructures pour afficher un bilan zéro émission avant 2030.



Création

Érigé par l'armée américaine sur l'ancienne commune de Meythet, le terrain d'Annecy est entré en service dès 1945. Dix-neuf ans plus tard, il a ouvert ses portes à l'aviation civile, notamment aux avions de tourisme qui y faisaient escale avant de survoler le Mont-Blanc. Son essor commercial n'a cependant débuté qu'en 1972 avec la construction d'une tour de contrôle et d'une piste en asphalte. Ces équipements ont effectivement permis à

Air Alpes d'ouvrir une ligne Paris-Annecy dès l'année suivante. La ville a ensuite été desservie par différentes compagnies telles que Touraine Air Transport, Air Liberté, Airlinair et Chalair Aviation. Propriété du Conseil Départemental de Haute-Savoie, l'aéroport draine aujourd'hui plus de cinquante mille passagers par an. D'autre part, il héberge un aéroclub, un héliclub, une école de pilotage classique, une école de pilotage d'Ultra-Légers Motorisés, une école de pilotage spécialisée dans les hélicoptères et une antenne du Réseau du Sport de l'Air.

Gestion

Depuis le mois de décembre 2012, la plate-forme était gérée par Edeis dans le cadre d'une délégation de service public. Cette société spécialisée dans l'ingénierie et la gestion d'infrastructures a toutefois cédé la place à Vinci Airports le mois dernier. Gérant une douzaine d'aéroport français, cette filiale du groupe Vinci a repris la concession pour une durée de quinze ans. Ses objectifs sont clairement établis : développer l'économie de l'aérodrome et le rendre totalement propre avant 2030. Avec le Conseil Départemental, elle compte donc investir dix millions d'euros pour le moderniser.



Modernisation

La transition environnementale de l'aéroport se décline en plusieurs étapes et différents chantiers. La nouvelle direction prévoit, entre autres, de réaménager le terminal affaires, d'isoler l'aérogare, de remplacer l'éclairage de la piste par un système pourvu de diodes électroluminescentes, de remplacer les engins de piste à combustion par des véhicules électriques, d'installer des bornes de rechargement pour voitures électriques ainsi qu'une centrale photovoltaïque sur la plateforme. L'aviation légère électrique devrait également recevoir un soutien tout particulier sur l'aéroport d'Annecy. Ces mesures, qui s'inscrivent dans une démarche de développement durable, devraient fortement réduire les émissions du terrain.

AIR LOUNGE

La compagnie Air Lounge exploite un unique Pilatus PC-12 depuis sa création. Le succès qu'elle rencontre pourrait l'amener à acquérir un second appareil dans les prochains mois.



Firme

Derrière chaque aventure aéronautique se cache le dessein d'un passionné. Dans le cas présent, il s'agit d'un projet porté par Lionel Marti. En 2010, cet instructeur avait créé AeroFutur, un centre spécialisé dans la formation de pilotes professionnels, sur l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes. Il y a quelques temps, il s'est associé à Gregory Cebrian, le directeur du groupe Sofruce, pour

fonder la compagnie Air Lounge. Spécialisée dans l'aviation d'affaire, celle-ci permet d'accéder à plus de deux mille aérodromes européens grâce à son Pilatus PC-12 NG. Actuellement basé à Annemasse, l'aéronef connaît un tel succès que les associés ont été contraint d'embaucher un troisième pilote. Si la demande ne faiblit pas, ils pourraient être amenés à acquérir un second appareil du même type. Celui-ci prendrait alternativement ses quartiers à Perpignan et Palma de Majorque pour desservir le sud de l'Europe et le Maghreb.

Groupement

L'essor d'Air Lounge est notamment dû à son intégration au groupement d'aviation Fly7 qui rassemble plus de soixante-dix PC-12 à travers toute l'Europe. Ces derniers appartiennent à de petites compagnies ou à des entreprises industrielles et sont affrétés en fonction des besoins de la clientèle. Imaginée par Yves Roch en 2011, Fly7 emploie également trois biréacteurs PC-24.

Compagnie

En parallèle, Lionel Marti envisage de faire renaître Air Catalogne, la compagnie qu'il avait développée l'année dernière aux côtés

de Yannick Coronil et Robert Guichet. Celle-ci n'avait malheureusement pas été en mesure d'assurer ses vols faute d'avoir obtenu les garanties financières nécessaires. Elle ne proposerait plus de destinations régulières mais uniquement des vols à la demande.



Entretien

Les PC-12 européens sont entretenus par JG Aviation depuis 2015. C'est donc tout naturellement que l'avionneur suisse s'est tourné vers l'atelier franc-comtois pour la maintenance des PC-24. L'aérodrome de Gray/Saint-Adrien ne disposait toutefois pas d'une piste capable de les accueillir. Grâce au soutien du département, celle-ci a pu être élargie et allongée en 2019.

PIPISTREL TAURUS HY4

Le HY4 est un appareil expérimental conçu par le DLR Institute of Engineering Thermodynamics du German Aerospace Center. Basé sur le Taurus G4 de Pipistrel, il est propulsé par une pile à combustible qui fonctionne à l'hydrogène.



Taurus M

Au mois de juin 2001, la direction de Pipistrel lança le développement d'un nouvel aéronef entrant dans la catégorie des Ultra-Légers Motorisés. À l'instar du Sinus, dont il reprenait la voilure, ce motoplaner était équipé d'un cockpit biplace côte à côte. Son fuselage synthétique abritait une hélice

escamotable animée par un bicylindre Rotax 503 de 50 chevaux. Ce dernier lui permit d'effectuer son premier tour de piste au cours de l'année 2004. Commercialisé quelques temps plus tard sous l'appellation Taurus M, l'engin connut un certain succès auprès des pilotes.

Taurus Electro

Souhaitant réduire l'empreinte carbone de ses machines, le constructeur slovène s'intéressa ensuite aux moteurs électriques. C'est ainsi que ses ingénieurs mirent au point le Taurus Electro. Doté d'un moteur électrique Sinedon de 40 chevaux, ce prototype quitta la terre ferme en décembre 2007. Quatre ans plus tard, il donna naissance à une version de série baptisée Taurus Electro G2. Celle-ci disposait de batteries au lithium capables de fournir de l'électricité durant dix-sept minutes. Elle pouvait donc facilement atteindre 2.000 mètres après le décollage.

Taurus G4

Le Taurus G4 prit son essor le 12 août 2011. Ce curieux appareil avait été créé en assemblant deux fuselages de Taurus Electro G2. Le bureau d'études l'utilisa

comme banc d'essais volant pour tester la motorisation hybride du modèle Panthera.



Taurus HY4

Un second exemplaire fut assemblé pour le German Aerospace Center. Cet aérodyne fut redésigné Taurus HY4 après avoir reçu une pile à combustible développée par le DLR Institute of Engineering Thermodynamics. Consommant de l'hydrogène, cette dernière lui permettait de s'affranchir de la gravité sans émettre la moindre particule de dioxyde de carbone. Le Taurus HY4 effectua son premier vol le 29 septembre 2016 au-dessus de Stuttgart.

CHUDZIK CC-02

Créé par Claude Chudzik dans les années quatre-vingt-dix, le CC-02 fait rêver les passionnés depuis plus de vingt ans. En effet, sa silhouette évoquant le Dassault Rafale en fait l'un des plus beaux appareils de la construction amateur.



Le CC-01

Au début des années quatre-vingt, Claude Chudzik commença à tracer les plans d'un petit monoplace qu'il baptisa CC-01. Le fuselage de ce dernier adoptait une configuration canard et reposait sur un train d'atterrissage monorace. Il abritait un moteur deux temps de 25 chevaux capable de le propulser à 200 km/h. Cet engin hors normes effectua son premier vol en 1985

après avoir reçu l'immatriculation provisoire FWYXQ. Il fut ensuite enregistré sous le code définitif F-PYXQ. S'il présentait de nombreux avantages, cet appareil ultra léger souffrait d'un petit défaut. En effet, l'absence d'insonorisation laissait résonner le bruit de la mécanique dans le cockpit. Son concepteur décida alors de remplacer celle-ci par un moteur électrique Electravia GMPE-E-205 délivrant l'équivalent de 50 chevaux. C'est donc pratiquement en silence que l'avion reprit l'air le 23 mars 2013.

Le CC-02

L'ingénieur lança le développement du CC-02 au milieu des années quatre-vingt-dix. L'étude de cette machine fut suivie par la réalisation d'une maquette à l'échelle 1/13ème. Celle-ci fut ensuite longuement testée à la soufflerie de l'Institut Universitaire de Technologie de Ville d'Avray. Ces essais confirmèrent que l'appareil bénéficiait d'une excellente stabilité longitudinale et latérale, en vol conventionnel comme en vol dos. Claude Chudzik put alors entamer la construction de son fuselage biplace en composite. Léger et très résistant, celui-ci pouvait supporter des facteurs de charge compris entre +9 et -9G. Sa pointe arrière

recouvrait un quatre cylindres à injection Lycoming IO-360 de 200 chevaux. Entraînant une hélice tripale à vitesse constante, ce moteur de 5,9 litres permettait à l'appareil de croiser à 324 km/h et d'atteindre une vitesse maximale de 555 km/h. Le CC-02 était également très rapide en finale puisque son pilote devait le maintenir à 185 km/h. Il était donc plus proche d'un chasseur que d'un avion de tourisme. Sa cellule pesait 560 kilos à vide et 824 kilos à pleine charge. Elle était dotée de quatre réservoirs d'une capacité totale de 150 litres. Placés dans les ailes, ces derniers offraient une autonomie de trois heures de vol à 340 km/h, soit environ 1.000 kilomètres. Après cela, le CC-02 bénéficiait encore d'une réserve de secours de trente minutes.



TEMPÊTE BRITANNIQUE

De l'autre côté de la Manche, un Tempest Mk.II s'apprête à reprendre l'air. Cet ancien chasseur a été minutieusement restauré par la société Air Leasing Limited.



Assemblage

Le MW763 a quitté l'usine Hawker de Langley, dans le Berkshire, au mois de septembre 1945 pour rejoindre les rangs de la Royal Air Force. Celle-ci l'avait aussitôt affecté au Squadron numéro 183 stationné sur la base aérienne de Chilbolton. Il était ainsi l'un des rares Tempest Mk.II à opérer sur le sol britannique. Cette version particulière pouvait atteindre une vitesse

maximale de 711 km/h à 15.000 pieds grâce à son 18 cylindres Bristol Centaurus V de 2.590 chevaux. Au bout de trois ans, l'appareil avait été repris par l'avionneur puis rétrocedé à l'Indian Air Force. Rattaché au Squadron numéro 5 sous l'immatriculation HA586, il s'était alors établi sur la base de Poona, au Maharashtra. L'entrée en service des premiers chasseurs à réaction avait toutefois rapidement poussé les aviateurs indiens à l'abandonner.

Rapatriement

Le Tempest a regagné l'Angleterre en 1979 après avoir été acquis par Doug Arnold. Il a donc intégré la collection Warbirds of Great Britain durant une année avant d'être cédé à Nick Grace. Il changea ensuite trois fois de propriétaire sans qu'aucun ne parvienne à achever sa restauration. Anglia Aircraft Restorations le récupéra en 2014 et le confia aux ateliers d'Air Leasing Limited cinq ans plus tard. Installée sur l'aérodrome de Sywell, l'entreprise lui a offert la livrée argentée et le code 5R-V jadis portés par le PR533. La Civil Aviation Authority lui a quant à elle attribué l'immatriculation G-TEMT. Présenté au public le 24 mai 2021, l'aéronef pourrait bientôt reprendre l'air.



Restauration

Aux États-Unis, Kermit Weeks restaure le Tempest Mk.II LA607 et le Tempest Mk.V EJ693. En Angleterre, le Hawker Typhoon Preservation Group travaille sur le Tempest Mk.V JN768 et le Typhoon Mk.Ib RB396. Pour finir, l'association canadienne Typhoon Legacy s'occupe du Typhoon Mk.Ib JP843. Ces différentes entités devront donc remettre des moteurs Napier Sabre en condition et peut-être même les adapter aux contraintes actuelles. En effet, ces 24 cylindres à chemises louvoyantes consommaient une essence affichant un indice d'octane de 130. De plus, leur démarrage était assuré par une cartouche de cordite, un accessoire à la fois indispensable et rarissime.

SHARK AERO SHARK

Au mois d'avril 2007, la société slovaque Shark Aero créa la surprise en présentant la maquette du Shark au salon aéronautique de Friedrichshafen. Gros plan sur cet appareil.



Prototype

Le prototype de cet ULM effectua son premier vol en République Tchèque le 19 août 2009. Immatriculé OK-OUR 01, il disposait d'un cockpit biplace en tandem et d'une grande soute à bagages. Son contrôle était assuré par un manche latéral tandis que des commutateurs électriques animaient son compensateur et ses volets. Sa cellule était constituée d'une structure en nid d'abeille faite d'aramide et de polychlorure de vinyle.

Cette dernière était couverte par des panneaux composites alliant fibres de verre et fibres de carbone. Légère et résistante, elle pouvait aisément supporter des facteurs de charge compris entre +4 et -2g.

Records

Le troisième Shark assemblé reçut l'immatriculation F-JSOR après avoir été acheté par Éric Barberini. En juin 2011, le pilote français l'engagea sur la course Paris-Madrid. Au mois de décembre, ce dernier décrocha plusieurs Records de France de Vitesse en atteignant 274 km/h sur cinquante kilomètres, 282 km/h sur cent kilomètres et 254 km/h sur cinq cents kilomètres. Il remporta également le Record du Monde de la catégorie en dépassant les 282 km/h sur quinze kilomètres. Le 15 septembre 2012, cet exploit fut surpassé par Gilles Michel qui vola à 285 km/h sur le même appareil. Le 30 juin 2015, Éric Barberini récupéra son titre en franchissant les 303 km/h à bord du Shark immatriculé F-JUPP.

Versions

En Europe, cet aéronef est décliné en deux versions propulsées par un moteur Rotax 912ULS de 100 chevaux. Le Shark LS est

équipé d'un train fixe et d'une hélice standard tandis que le Shark UL possède un train rentrant et une hélice à pas variable. Développé pour le marché nord-américain, le SportShark répond aux normes de la catégorie Light Sport Aircraft (LSA). Il est donc muni d'une voilure de plus grande envergure, d'un train fixe et d'un Rotax 914 qui développe 115 chevaux grâce à son turbocompresseur.



Dérivé

En 2013, la firme slovène OneAircraft a lancé la production du One. Conçu par l'ingénieur Iztok Salamon, cet ultra-léger motorisé emprunte les ailes et l'empennage du Shark. Il peut être biplace en catégorie LSA ou quadriplace 2+2 en VLA.

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, Cessna Aircraft, Mark Ollier, Joost de Wit, Tristan van der Vlugt, Pipistrel, Windecker Aircraft, Andrey Bakayenko, Eric Delehelle, Jiri Brodsky, Michael Frische, Sami Niemeläinen, Jérôme Mervelet, Original 135, Vinci Airports, Daisy Grace, Yelena Morozova, Alauda Aeronautics.