



## SOMMAIRE

Novembre 2022

- Cessna 441 Conquest II
- Conair Q400MR Milan
- Hypersonix Launch Systems
- Skyfly Axe
- Rolls-Royce France
- Safran Electric Engines
- Cadets Air France
- Scanner aéroporté
- Devotion
- Grey Corsair

## CESSNA 441 CONQUEST II

Le modèle 441 Conquest II fut le premier biturbopropulseur conçu par Cessna. La firme en assembla 362 exemplaires entre 1977 et 1986.

### Cessna 441 Conquest II

Au début des années soixante-dix, les ingénieurs de la Cessna Aircraft Company se basèrent sur le Model 401 pour créer le Model 404 Titan. Le prototype de celui-ci prit l'air le 26 février 1975 grâce à ses deux Continental GTSIO-520 qui délivraient 375 chevaux chacun. Ces moteurs six cylindres de 8,5 litres lui permettaient de croiser à 302 km/h et d'atteindre une vitesse maximale de 430 km/h à 16.000 pieds. De plus, l'appareil bénéficiait d'une cabine confortable qui pouvait transporter un pilote et neuf passagers sur plus de 3.000 kilomètres. Bien conçu, il motiva l'avionneur à développer une version mue par des turbopropulseurs. Désignée Model 441, celle-ci s'envola le 10 janvier 1977. Ses nacelles abritaient des Garrett TPE331 de 563 chevaux qui lui offraient une vitesse de croisière de 480 km/h ainsi qu'un rayon d'action de 4.000

kilomètres. Sa cellule, qui pouvait recevoir six ou huit sièges, était dotée d'un cabinet de toilette. Cet accessoire était très apprécié des voyageurs, notamment lors des vols de longue durée. Le Model 441 fut officiellement présenté à la presse lors du trente-deuxième Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace qui se déroula sur l'aéroport du Bourget entre le 02 et le 12 juin 1977. Le 19 août de la même année, il fut certifié par la Federal Aviation Administration. La livraison des premiers exemplaires de série put ainsi démarrer dès le mois de septembre. En 1983, l'avion fut rebaptisé Conquest II par le service commercial du constructeur. Sa production s'arrêta trois ans plus tard.



### Cessna 425 Conquest I

À la fin des années soixante-dix, les ingénieurs utilisèrent le modèle 421 pour développer un engin biturbine plus petit que le 441. Ce dernier prit son essor le 12 septembre 1978 sous l'appellation Cessna 425 Corsair. Son fuselage, qui se distinguait par des hublots ovoïdaux, pouvait accueillir jusqu'à six personnes dans un confort relativement correct. Ses Pratt & Whitney Canada PT6 de 450 chevaux lui permettaient de croiser à 390 km/h lorsqu'il atteignait les trente mille pieds. À la même altitude et en croisière économique, il pouvait franchir quelques trois mille kilomètres sans escale. Dans ce cas, il disposait encore d'une réserve de quarante-cinq minutes. En cas de besoin, celle-ci lui offrait la possibilité de se dérouter pour rejoindre un autre aéroport. Les spécialistes considéraient que le modèle 425 était le principal concurrent du King Air. Il était effectivement capable de voler 37 km/h plus vite que ce dernier tout en consommant moins de carburant. De plus, son prix était inférieur de 200.000 dollars. La cabine du Beechcraft était toutefois bien plus spacieuse et fonctionnelle que la sienne. Rebaptisé Conquest I en 1983, il fut retiré du catalogue trois ans plus tard.

## CONAIR Q400MR MILAN

Le Bombardier Q400MR est entré en service au sein de la Sécurité Civile en 2005. Ce bimoteur peut remplir différentes missions telles que le transport de fret, la lutte contre les incendies et les évacuations sanitaires.



### DeHavilland Canada Dash 8

Le prototype du Dash 8 effectua son premier tour de piste le 20 juin 1983. Propulsé par deux Pratt & Whitney Canada PW120 de 1.800 chevaux chacun, ce bimoteur pouvait croiser à 530 km/h et embarquer 39 passagers dans le plus grand confort. Les premiers exemplaires de série rejoignirent la flotte de NorOntair dès l'année suivante sous

la désignation DHC-8-100. Ils furent rapidement suivis par plusieurs déclinaisons avec lesquelles ils formèrent la Série 100. En 1986, la société Boeing racheta DeHavilland Canada et lança l'étude de la Série 300. Commercialisée trois ans plus tard, cette dernière se démarquait par ses PW123 de 2.400 chevaux et sa cabine de 56 places. En 1992, Boeing céda l'entreprise à Bombardier. Celle-ci proposa alors la Série 200 qui associait la cellule du DHC-8-100 aux turbopropulseurs du DHC-8-300.

### Bombardier Q400

En 1999, l'avionneur canadien fit voler un appareil expérimental préfigurant la Série 400. Les représentants de cette nouvelle gamme étaient munis d'un fuselage allongé pouvant accueillir jusqu'à 78 voyageurs. Ils se démarquaient aussi par leurs PW150A de 4.850 chevaux qui leur permettaient de croiser à 667 km/h. Quatorze ans après, les ingénieurs achevèrent le développement du Q400 Extra Capacity. Bénéficiant des dernières innovations technologiques, celui-ci était à même de transporter 86 personnes sur un peu plus de 2.000 kilomètres. En 2016, la cabine de cette variante fut réagencée de manière à recevoir 90 sièges.



### Conair Q400MR

Le Q400MR est un dérivé mis au point par Conair. Il dispose d'une soute ventrale amovible autorisant l'emport de 9.800 litres d'eau ou de produit retardant. Le système d'ouverture de ses trappes permet d'effectuer différents types de largages en fonction des spécificités du terrain et du feu à circonscrire. La diffusion du liquide s'effectue à la vitesse de 230 km/h et à une quarantaine de mètres du sol. Réalisés moteurs tournants, le rechargement du réservoir ne prend que six minutes. La Sécurité Civile française a reçu son premier exemplaire en 2005. Répondant à l'indicatif Milan 73, il a été rejoint par quatre engins du même type qui participent avec lui à la préservation de nos forêts.

## HYPERSONIX LAUNCH SYSTEMS

Spécialisée dans l'ingénierie aérospatiale, la société Hypersonix Launch Systems travaille actuellement sur un hypersonique capable de placer de petits satellites en orbite terrestre basse. Le développement de celui-ci est partiellement assuré par une équipe de l'Université de Sydney.



### Principe

Baptisée Wirraway, la navette imaginée par les ingénieurs d'Hypersonix Launch Systems se compose du lanceur Boomerang et de l'avion spatial Delta-Velos. Comme toute fusée, elle effectue un décollage vertical depuis son aire de lancement. Lorsqu'elle dépasse les vingt mille mètres d'altitude, le

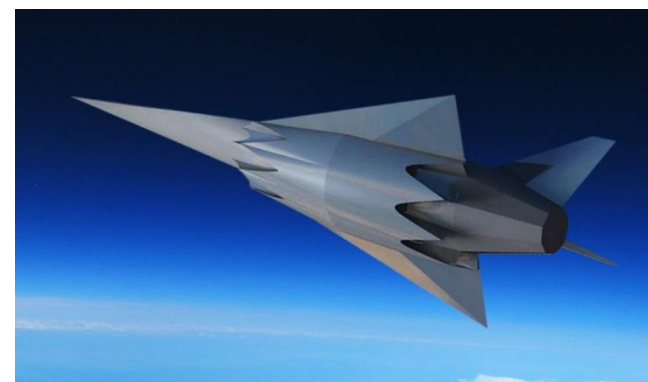
lanceur Boomerang se sépare, déploie sa voilure et regagne la base en planant. Son impulsion permet au Delta-Velos d'atteindre Mach 5, une vitesse suffisante pour que ce dernier puisse activer ses statoréacteurs. L'avion spatial accélère aussitôt jusqu'à Mach 12 et monte à environ quarante mille mètres. Il peut alors libérer un conteneur propulsé qui amène le satellite à quatre-vingt-dix mille mètres. À l'instar du Boomerang, le Delta-Velos est capable de rejoindre la base en parfaite autonomie.

### Avantages

Ce système est beaucoup plus économique que les fusées conventionnelles car ses deux principaux éléments sont entièrement réutilisables. Ceux-ci sont également plus respectueux de l'environnement car ils fonctionnent exclusivement à l'hydrogène. Ils n'émettent donc pas de dioxyde de carbone ni aucun gaz nocif. Pour véritablement respecter la nature, la firme Hypersonix Launch Systems compte employer de l'hydrogène vert. Le gaz pourrait effectivement être extrait de l'eau, de manière écologique et durable, grâce à l'énergie solaire. Le bilan de sa production serait ainsi totalement neutre en carbone.

### Propulsion

L'avion spatial Delta-Velos est propulsé par quatre Spartan. Ces statoréacteurs à géométrie fixe sont imprimés en trois dimensions à partir de composites à matrice céramique. Leur prototype a été testé au sol durant près de deux ans entre 2019 et 2020.



### Démonstration

Un exemplaire sera prochainement installé sur le démonstrateur technologique Dart-Ae. Celui-ci permettra de valider les calculs réalisés par les ingénieurs du bureau d'étude. Contrairement à l'avion spatial, qui devrait afficher un rayon d'action de 2.500 kilomètres, cet engin se contentera d'une autonomie n'excédant pas 500 kilomètres. Il atteindra toutefois des vitesses et des altitudes relativement élevées.

## SKYFLY AXE

Le Skyfly Axe est un appareil électrique capable de décoller et d'atterrir à la verticale. Présenté à la presse en juin dernier, il est disponible en précommande depuis le mois de septembre.



### Développement

Fondée en 2019 par Michael Thompson et Jaap Rademaker, la start-up britannique Skyfly Technologies est parvenue à boucler l'étude d'un aéronef zéro émission en moins de trois ans. Un véritable exploit compte tenu des différentes crises et bouleversements qui ont secoué le monde durant cette période.

Sa création est ainsi disponible depuis le mois de septembre en précommande. Pour s'envoler à son bord, les futurs propriétaires devront être titulaires du brevet et déboursier la somme de 173.000 euros.

### Architecture

Le Skyfly Axe est un biplace côte à côte destiné aux déplacements professionnels sur de courtes distances. Il peut malgré tout satisfaire les pilotes amateurs qui désirent emprunter les pistes courtes, les héliports ou les hélisurfaces. Constitué d'une enveloppe en matériaux composites et fibre de carbone, l'appareil s'avère particulièrement léger. Son poids à vide n'excède effectivement pas 182 kilos pour une masse maximale de 600 kilos. Sa cabine est encadrée par une voilure en tandem portant de grandes hélices tripales. Chacune d'elles est animée par une paire de moteurs électriques délivrant 70 kilowatts lors du décollage puis 50 kilowatts en vol.

### Performances

Avec ses batteries au lithium et à semi-conducteurs, le Skyfly Axe est capable de franchir 160 kilomètres à 160 km/h. Les exemplaires qui recevront l'option Rotron verront cependant leur autonomie doubler

pour atteindre 320 kilomètres, soit deux heures de vol. Dans ce cas, un moteur rotatif rechargera les accumulateurs en brûlant un biocarburant. Pour économiser de l'énergie, son pilote pourra également opter pour un décollage ou un atterrissage court sur 50 mètres ou réaliser ces manœuvres de manière conventionnelle sur 300 mètres.



### Équipements

Le Skyfly Axe reçoit un pilote automatique Embention Veronte 4x en série. Offrant une quadruple redondance, ce dernier améliore grandement la sécurité à bord. Les clients devront en revanche déboursier 23.300 euros pour faire installer un parachute balistique de secours sur leur machine. L'option Rotron leur coûtera quant à elle 58.300 euros.

## ROLLS ROYCE FRANCE

Début septembre, la société Rolls-Royce a posé la première pierre d'une nouvelle usine sur la commune du Haillan. À terme, celle-ci produira les turboréacteurs du Falcon 10X.



### Turboréacteur

Réputée pour la qualité de ses créations, la société Rolls-Royce a été sélectionnée par Dassault Aviation pour fournir la motorisation de son futur jet. Elle a donc décidé de bâtir un centre de production en métropole bordelaise afin de se rapprocher du site de Mérignac. Ce choix stratégique lui permettra de réduire les distances, les délais et les coûts de livraison tout en limitant son impact

sur l'environnement et le climat. La nouvelle usine comprendra deux mille mètres-carrés de bureaux, un atelier et un vaste entrepôt. Le motoriste britannique y assemblera donc le Pearl 10X, un turboréacteur spécialement développé pour le Falcon 10X. Affichant une consommation plus faible que celle de ses prédécesseurs et concurrents, ce dernier devrait pouvoir fonctionner en brûlant la plupart des carburants durables existants. Rolls-Royce est effectivement engagée dans le programme Race to Zero qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

### Aéronef

L'avion d'affaires devrait entrer en service au cours de l'année 2025. Il sera alors le premier représentant de la gamme Falcon à recevoir un empennage en T. Réalisée en composites, son aile à grand allongement disposera de dispositifs hypersustentateurs très élaborés qui amélioreront efficacement ses performances lors des phases de décollage et d'atterrissage. Sa cabine pourra être scindée en quatre zones de tailles égales. Bordée par trente-huit hublots, elle sera la plus spacieuse du marché. Dans le cockpit, l'équipage bénéficiera de nombreux équipements modernes tels qu'une avionique

Honeywell Easy, un système anticollision, une manette des gaz intelligente et un affichage tête haute avec amélioration de la vision en vol. Fleuron de l'industrie aéronautique française, le Falcon 10X sera capable de franchir une distance maximale de 13.890 kilomètres à Mach 0,925.



### Motoriste

Rolls-Royce a lancé l'étude de son premier moteur d'avion en 1914 à la demande du gouvernement britannique. Au fil du temps, ses activités l'ont amené à s'implanter dans plus de 150 pays. Elle emploie donc quelques 44.000 salariés à travers le monde dont 600 en France. Sa nouvelle usine du Haillan devrait en réunir une vingtaine avant le lancement du Falcon 10X.

## SAFRAN ELECTRIC ENGINES

Le Groupe Safran a récemment inauguré un site dédié au développement de moteurs électriques sur la commune de Créteil. La filiale Safran Electrical and Power y réunit plus de quatre cent cinquante employés.



### Implantation

Le 23 septembre dernier, le Groupe Safran a inauguré son nouveau centre d'ingénierie électrique au cœur de l'Europarc de Créteil. Ce bâtiment rassemble les activités des sites de Montreuil, Réau et Saclay sur une surface de 6.400 m<sup>2</sup>. Il abrite des bureaux d'études, des bancs d'essais spécifiques et près de

quatre cent cinquante salariés qui œuvrent sur l'Engineus 100. Le développement de celui-ci a débuté il y a plusieurs années, lorsque la firme a acquis l'équipementier Zodiac Aerospace. La direction avait alors édité une feuille de route détaillant les actions à mener pour électrifier la propulsion des aéronefs. Ses futurs électromoteurs afficheront ainsi des puissances comprises entre 100 kilowatts et 1 mégawatt. Cette limite supérieure est évidemment fixée par la barrière technologique liée à la gestion des tensions dépassant les 1.000 volts ainsi qu'à la densité énergétique des batteries.

### Électrification

Le Groupe Safran a également annoncé qu'il allait reprendre les activités électriques de Thalès au cours des prochains mois. Il sera alors en mesure de proposer une gamme complète d'équipements zéro émission allant du câble à la génération de puissance. Il compte donc Canadian Aviation Electronics, Aura Aero, Diamond Aircraft, Bye Aerospace et VoltAero parmi ses premiers clients. Ces derniers s'intéressent tout particulièrement à l'Engineus 100, un moteur de 100 kilowatts disposant d'un couple sept fois plus élevé que ses concurrents. Une fois certifiée, cette

pièce d'exception devrait être produite en France au sein d'une usine hautement automatisée. Elle donnera ensuite naissance à l'Engineus 500 qui pourra propulser des avions de transport régional accueillant une dizaine de passagers. La version Engineus 50 sera quant à elle destinée aux avions de tourisme biplaces.



### Collaboration

Le site de Créteil travaillera aussi sur le projet CFM Rise. Lancé par General Electric et Safran l'année dernière, celui-ci vise à créer une soufflante non carénée qui pourrait être animée par un système de propulsion hybride-électrique. Ce moteur consommerait ainsi 20 % de carburant en moins qu'un turboréacteur conventionnel.

## CADETS AIR FRANCE

La compagnie Air France vient de relancer la formation de cadets pour faire face à la pénurie de pilotes. Accessible aux personnes sans expérience, celle-ci s'étalera sur deux ans. Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 20 novembre 2022.



### Conditions

La formation des cadets est ouverte à toutes les personnes majeures maîtrisant la langue française. Les candidats doivent également posséder la nationalité d'un des trente pays membres de l'Espace Economique Européen ou la nationalité suisse. En revanche, ils ne doivent pas avoir échoué deux fois à une

sélection de pilote auprès de la compagnie ni avoir été éliminé d'une formation Air France. Les aspirants doivent présenter un certificat d'aptitude médicale de Classe 2, délivré par un médecin agréé EASA/DGAC, ainsi qu'un résultat de TOEIC de moins de deux ans affichant un score supérieur à 850 points. Ils peuvent postuler s'ils possèdent le théorique de l'ATPL et le baccalauréat, s'ils sont en deuxième année de classe préparatoire aux écoles d'ingénieurs, s'ils sont en deuxième année de classe préparatoire aux grandes écoles hors filière lettres, s'ils ont suivi un cursus d'études scientifiques débouchant sur un BTS, s'ils sont titulaires ou préparent un Master.

### Formation

Les prétendants doivent s'attendre à une sélection extrêmement rigoureuse. En effet, seuls 120 candidats avaient été admis sur les 4.300 dossiers reçus en 2018. Les heureux élus verront toutefois leur rêve se concrétiser lorsqu'ils intégreront l'école de pilotage. Ils y suivront une formation gratuite et rémunérée qui s'étalera sur vingt-quatre mois. Incluant différents modules théoriques et pratiques, cette dernière sera ponctuée par plusieurs évaluations. Les cadets qui

réussiront les épreuves finales se verront proposer un poste d'Officier Pilote de Ligne chez Air France ou Transavia, la filiale low cost du groupe.



### Recrutement

En parallèle, la société française poursuit le recrutement de pilotes professionnels. Elle en a déjà accueilli 300 depuis le début de l'année et compte en embaucher 100 de plus avant la fin du mois de décembre.

### Infos

Pour en apprendre davantage sur la formation des cadets Air France, rendez-vous sur [corporate.airfrance.com](https://corporate.airfrance.com), le site dédié au recrutement de la compagnie.



## SCANNER AÉROPORTÉ

Il y a quelques temps, Norsk Luftambulans s'est rapprochée d'Airbus Helicopters pour donner vie à un concept novateur : installer un système d'imagerie médicale dans une voilure tournante.



### Secours

Les hélicoptères jouent un rôle essentiel lors des opérations de secours. Grâce à leurs aptitudes spécifiques, ils sont effectivement capables d'atteindre les sites les plus isolés, de les survoler en stationnaire et d'y atterrir à la verticale. En cas d'accident de décompression, les appareils les plus lourds peuvent également acheminer des caissons

hyperbares sur place. Ces derniers ont certainement inspiré la direction de Norsk Luftambulans qui a eu l'idée d'installer un scanner à bord d'une voilure tournante. Spécialisée dans les services d'ambulance aérienne, la fondation norvégienne s'est alors rapprochée d'Airbus Helicopters pour tester cette solution.

### Avantage

Un système de tomographie axiale calculée par ordinateur a ainsi pu prendre place dans la cabine d'un H145. Éteint durant le vol, il est pleinement opérationnel deux minutes après sa mise sous tension. Sur le terrain, ce scanner de nouvelle génération offre des images 3D aux soignants qui peuvent poser un diagnostic plus précis. Les blessés bénéficient donc d'une meilleure prise en charge. Par ailleurs, les patients qui résident dans des villages éloignés des hôpitaux peuvent passer un examen sans se déplacer. La Norvège, qui se trouve dans cette configuration, est particulièrement intéressée par cette innovation. D'autres nations telles que la France pourraient commander ce type d'aéronef pour solutionner les problèmes liés à l'expansion des déserts médicaux en territoire rural.

### Inconvénient

Le seul inconvénient de l'imagerie médicale aéroportée est son encombrement. En effet, celui-ci empêche le H145 d'évacuer les malades. En cas de besoin ou en cas de doute, il devra alors être accompagné d'un second appareil.



### Coût

Un H145 spécialisé dans la recherche et le sauvetage coûte environ seize millions d'euros. Il est donc deux fois plus cher qu'un Bell 429 mais il peut embarquer 400 kilos de plus. D'autre part, les civières accèdent à sa cabine par deux portes situées sous la poutre. Cette dernière offre un maximum d'espace ce qui facilite grandement le travail des secouristes.

## DEVOTION

Le film Devotion sortira le 23 novembre aux États-Unis. Basé sur le livre d'Adam Makos, il reviendra sur les aventures de deux pilotes américains durant la guerre de Corée.



### Histoire

Le 25 juin 1950, les troupes nord-coréennes lancent une vaste opération visant à prendre le contrôle de la Corée du Sud. Deux jours plus tard, le Conseil de Sécurité des Nations Unies vote une résolution autorisant une intervention militaire au profit de Séoul. Les Américains et leurs alliés peuvent ainsi mener leurs premiers raids aériens dès le 03 juillet. Malgré la ténacité de leurs ennemis,

ils parviennent à libérer la capitale du sud en septembre. Le mois suivant, ils prennent Pyongyang et reçoivent l'appui du VFA-32, un escadron de chasse et d'attaque au sol embarqué sur le porte-avions USS Leyte. Le lieutenant Thomas Hudner et l'enseigne Jesse Brown volent sur les F4U Corsair de cette unité. Ces jeunes pilotes ont fait connaissance lors de leur formation et sont rapidement devenus amis. Le 25 octobre, la Chine commence à déployer son armée pour venir en aide à son voisin. Couverts par l'aviation soviétique, ses soldats mènent une terrible attaque contre la coalition un mois plus tard. C'est le début de la bataille du réservoir de Chosin, un lac artificiel servant à alimenter une centrale hydroélectrique. Le 04 décembre, Hudner et Brown doivent repérer et détruire des positions adverses dans le cadre de la mission Iroquois Flight. Volant à moins de sept cents pieds, ils essuient de nombreux tirs adverses.

### Tournage

En 2018, Black Label Media a acquis les droits du livre afin de l'adapter au grand écran. Le tournage a débuté le 04 février 2021 sur la commune de Savannah, en Géorgie. Il a notamment mobilisé trois F4U

Corsair, un A-1 Skyraider et l'un des six L-39 Albatros du Patriots Jet Team. Baptisé CineJet, ce dernier est effectivement muni d'une caméra gyrostabilisée qui permet d'enregistrer de superbes images aériennes. Il avait d'ailleurs participé au tournage de Top Gun Maverick.



### Casting

Réalisé par J-D Dillard, le film met en scène Glen Powell (Tom Hudner) qui interprétait Hangman dans la suite des aventures de Pete Mitchell. Il réunit également Jonathan Majors (Jesse Brown), Joe Jonas (Marty Goode), Thomas Sadoski (Dick Cevoli), Christina Jackson (Daisy Brown) et Serinda Swan (Elizabeth Taylor). Il sortira dans les salles américaines le 23 novembre avant de partir à la conquête du monde.

## GREY CORSAIR

Propriété de John O'Connor, le N965CV est le seul Corsair à porter la livrée grise et blanche adoptée par l'United States Marine Corps en 1956. Gros plan sur son histoire.



### Fabrication

Le Corsair numéro 965 fut assemblé par la société Vought en 1952. Son groupe motopropulseur était alors constitué d'une hélice quadripale Hamilton Standard et d'un moteur Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp. Délivrant une puissance de 2.100 chevaux, ce dernier lui permettait d'atteindre une vitesse maximale de 700 km/h à 41.000 pieds. Comme tous les F4U-7, il fut livré à l'United States Navy qui le remit aussitôt à la

Marine Nationale française dans le cadre du programme d'assistance militaire américain. Celle-ci l'enregistra sous le numéro 714 avant de l'affecter à l'une de ses flottilles. En 1964, l'Aéronavale décida de remplacer l'ensemble de ses Corsair par des avions plus modernes. Le 714 retourna donc aux États-Unis pour intégrer l'USMC Museum de Quantico, en Virginie. Il reçut alors les marquages des appareils du Corps des Marines et l'immatriculation civile N33714.

### Déménagement

Au mois d'octobre 1983, l'avion fut cédé à l'éditeur canadien Blain Fowler qui l'installa sur l'aéroport de Camrose. Baptisé Alberta Blue et réimmatriculé C-GWFU, il participa à de nombreux rassemblements aériens à travers l'ensemble du pays. En 2004, il retrouva sa terre natale après avoir été racheté par Heritage Aircraft LLC, une société virginienne établie à Manassas. La Federal Aviation Administration l'enregistra donc sous le numéro N811AP. Racheté par John O'Connor en 2015, le Corsair fut réimmatriculé N965CV puis confié à un atelier de restauration aéronautique. Il reçut alors la livrée deux tons adoptée par les Marines à compter de 1956. Alliant le Light

Gull Gray et l'Insignia White, cette dernière lui permettait de se démarquer efficacement des autres Corsair. Elle fut dévoilée au public lors du meeting aérien qui se déroula le 19 mai 2018 sur l'aéroport d'Illinois Valley.



### Accrochage

Le 14 mai 2019, l'ancien chasseur embarqué se trouvait sur l'aéroport de Jerome County, dans l'Idaho. Au moment de partir, son pilote mit les gaz, mais pour une raison indéterminée, l'appareil ne parvint pas à prendre son essor. Il quitta donc la piste et heurta un monticule de terre avant de terminer sa course sur le ventre. Cette sortie de piste fut sans conséquence pour l'aviateur mais elle endommagea l'hélice, le train d'atterrissage et le ventre du Corsair. Celui-ci fut donc confié à un atelier spécialisé.

## 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](http://www.eoleairpassion.fr)

**Photographies** : Antoine Gauchet, Gustavo Corujo, Lukasz Stawiarz, Joost de Wit, Sergey R, Fyodor Borisov, Oleg Belyakov, Diego Alonso Alvarado, Pilatus, Europavia, Monica De Guidi, Kevin Whitehead, Air France, Richard Paver, Rolls-Royce, Safran, Marius Höpner.