



SOMMAIRE

Mars 2023

- Piper PA-23 Apache
- Cloud Dancer
- Avioneo Robotics
- Air One
- Devenir mécanicien

- Voyager en Corse
- Pulitzer Air Race
- Wright Cyclone
- Viper Aircraft ViperJet
- Pink Lady

PIPER PA-23 APACHE

Fiable et moderne, l'Apache connut un tel succès qu'il fut produit durant vingt-huit ans sans interruption. Piper rencontra même des difficultés pour honorer ses commandes.

Apache

En 1949, Piper décida de racheter la Stinson Aircraft Company. Cette opération lui permit de récupérer les plans d'un appareil propulsé par une paire de quatre cylindres Lycoming O-290 de 125 chevaux. Baptisé Twin Stinson, ce dernier disposait d'une cabine quadriplace, d'un train escamotable et d'un empennage bidérive. Conscient de son potentiel, l'avionneur décida de reprendre le projet à son compte et lança la construction d'un prototype. Le premier vol de celui-ci, qui se déroula le 02 mars 1952, mit en évidence un important problème de vibrations. Les ingénieurs furent alors contraints d'apporter de nombreuses modifications à son fuselage pour y remédier. La plus notable d'entre elles fut l'installation d'une dérive unique prélevée sur l'un des deux Piper PA-6 Sky Sedan. L'aéronef expérimental reçut également des six cylindres Lycoming O-320/A délivrant 150

chevaux avant de reprendre l'air. Ajouté au catalogue de 1954 sous l'appellation PA-23 Apache, il connut un succès immédiat. La firme proposa donc une version munie de Lycoming O-320/B développant 160 chevaux quatre ans plus tard. En 1962, l'avion reçut des moteurs Lycoming O-540/B affichant une puissance unitaire de 235 chevaux.



Aztec

Pour satisfaire une clientèle toujours plus exigeante, Piper proposa ensuite le PA-23 Aztec. Cette variante se distinguait par sa dérive redessinée, ses Lycoming O-540/A de 250 chevaux et sa cabine pouvant accueillir six personnes. L'United States Navy en commanda vingt exemplaires qui furent tout d'abord nommés UO-1 puis U-11A. Peu

après, l'Aztec civil fut suivi par l'Aztec B qui bénéficiait d'un tableau de bord plus moderne. Cet avion pouvait embarquer plusieurs valises grâce à un nez allongé faisant office de soute à bagages. L'Aztec C, qui apparut en 1964, possédait de nouvelles nacelles ainsi qu'un train d'atterrissage repensé. Il était livré avec des moteurs à injection IO-540 ou TIO-540. Les derniers grands changements eurent lieu sur l'Aztec E qui profitait d'un nez plus aérodynamique puis sur l'Aztec F dont les extrémités d'ailes avaient été retravaillées pour générer moins de traînée. Ce dernier disposait de 530 litres de carburant utilisable. Avec un réservoir supplémentaire optionnel de 150 litres, il était en mesure de franchir près de 2.500 kilomètres sans escale. De plus, sa motorisation lui permettait d'atteindre une vitesse de croisière de 149 nœuds, soit 277 km/h, à 10.000 pieds.

Geronimo

Illustrée par la photographie, la conversion Seguin Geronimo permettait d'augmenter les performances du PA-23 en l'équipant de moteurs plus puissants. Elle incluait aussi des éléments de cellule redessinés qui amélioreraient l'aérodynamisme.

CLOUD DANCER

Le P-51 numéro 44-84615 quitta l'US Air Force au début des années soixante. La Federal Aviation Administration lui attribua l'immatriculation N7099V en 1966, après qu'il eut été vendu à Pioneer Aero, une société établie sur l'aéroport de Burbank, en Californie. Trois ans plus tard, il fut racheté par Larry Strimple et emménagea dans l'Ohio. L'appareil fut alors réimmatriculé N9LR.



Cloud Dancer

En 1974, le Mustang devint la propriété de Jimmy Leeward. Il fut donc réenregistré N55JL et s'installa au Leeward Air Ranch, un aérodrome situé près d'Ocala, en Floride. L'année suivante, il fut repeint et baptisé

Miss Florida avant de recevoir le numéro de course 9. En 1984, le pilote lui offrit une nouvelle livrée et le renomma Cloud Dancer. Au mois de septembre, il termina second de la Bronze Race en atteignant 576 km/h. Deux ans plus tard, il courut à Reno sous le numéro 10. En 1999, Leeward le fit repeindre aux couleurs de L'Air Force. L'avion reçut alors un nose art représentant Betty Boop. En 2001, il fut envoyé chez Dan Martin pour une restauration complète. Ce dernier en profita pour lui apporter les modifications nécessaires à la compétition. L'aéronef retrouva ensuite le circuit de Reno sous le nom Cloud Dancer. En 2005, il remporta la Médaille de Bronze après avoir dépassé le P-51A Polar Bear de Dave Morss. L'année suivante, Jimmy Leeward l'équipa d'un Rolls-Royce Merlin spécialement préparé pour la course. Victime d'une fuite de liquide de refroidissement, cette puissante mécanique contraignit toutefois le pilote à atterrir en urgence durant la Gold Race qui se déroula le dimanche 17 septembre.

Blood Brother

En 2010, Leeward vendit la cellule du Cloud Dancer à Phil Petrick. Celle-ci fut alors expédiée sur l'aéroport de McKinney, au

Texas. Là-bas, elle reçut un nouveau moteur acheté auprès du californien Duane Doyle. Après quelques vols d'essais, Phil entreprit de ramener l'avion dans le Montana.



Malheureusement, son Merlin rendit l'âme durant le voyage. L'aviateur parvint malgré tout à rejoindre l'aérodrome de Curtis, dans le Nebraska. Averti de l'incident, Doyle accepta de rembourser Petrick qui put ainsi s'offrir un nouveau V12 quelques jours plus tard. L'appareil fut rapidement remis en état et termina son périple sans encombre. En 2017, il fut repeint aux couleurs du Blood Brother, un P-51D ayant servi au sein du 352nd Fighter Group durant la seconde guerre mondiale. Il participa alors à différentes manifestations aériennes durant lesquelles la qualité de sa restauration fut largement saluée.

AVIONEO ROBOTICS

La société dijonnaise Avioneo Robotics étudie un taxi volant autonome à rotors basculants. Léger, aérodynamique et très économe en carburant, celui-ci pourrait bientôt voir le jour.



Projet

La création de cet aéronef est le fruit d'un long travail de réflexion mené par Yves Charles. Titulaire d'un brevet de pilote privé, ce passionné totalise plus de 1.000 heures de vol sur différents types d'appareils allant de l'ultra-léger au planeur en passant par le monomoteur à train rentrant et pas variable. Cette solide expérience lui a permis d'imaginer ce que pourrait être le taxi volant

idéal : un engin capable de désenclaver les campagnes les plus isolées et de desservir les agglomérations en limitant son impact sur l'environnement. Yves a décidé de lui donner vie en créant la société Avioneo Robotics. Établie sur l'aéroport de Dijon Longvic depuis le mois de juin 2018, celle-ci réunit cinq salariés. Le projet qu'elle porte a rapidement reçu le soutien de la compagnie Air France et de l'EM Business School de Lyon. Innovant et collaboratif, il a également été labellisé par le Pôle Véhicule du Futur avant d'intégrer l'Alliance Mondiale Solar Impulse.

Aérodynne

Le taxi aérien développé par Avioneo Robotics prend la forme d'un convertible à rotors basculants dont les lignes s'inspirent des mammifères marins. Il est donc capable de décoller et d'atterrir à la verticale tout en atteignant une vitesse de croisière élevée. Les calculs réalisés par les ingénieurs montrent en effet qu'il pourrait voler à 150 km/h durant une vingtaine de minutes. Cette solution de mobilité régionale se veut également abordable, propre et efficace. D'après ses concepteurs, elle est quatre fois plus économique que ses concurrents grâce au turbogénérateur hybride-électrique Flex

Fuel. Ce groupe motopropulseur lui offre une autonomie maximale de 2.000 kilomètres à vitesse réduite et lui permet d'afficher une consommation moyenne d'un litre au cent kilomètres par passager transporté.



Évolution

Le taxi volant pourrait aussi recevoir un turbogénérateur polycarburant compatible avec l'hydrogène. Cette mécanique en cours de développement lui permettrait de réduire efficacement son empreinte carbone. Dans un premier temps, l'aérodynne sera mis en œuvre par un pilote. Celui-ci s'installera sur le troisième siège de l'habitacle, face à un tableau de bord muni d'écrans. L'aviateur devrait toutefois rapidement céder la place à un système de contrôle robotisé qui rendra l'appareil parfaitement autonome.

AIR ONE

La société Air a récemment dévoilé l'un des premiers aéronefs électriques à décollage et atterrissage vertical destiné aux particuliers. Le prototype de celui-ci devrait achever son programme d'essais en vol cette année.



Innovation

En étudiant le marché potentiel, la firme israélienne Air a rapidement constaté que la plupart de ses homologues concevaient des appareils destinés aux services de secours ou aux futurs compagnies de taxis aériens. Elle a donc choisi de se démarquer en développant un eVTOL adapté aux besoins des particuliers. Chen Rosen, Rani Plaut et Netanel Goldberg espèrent ainsi combler les attentes d'une clientèle composée de jeunes

cadres et entrepreneurs conscients des enjeux environnementaux et soucieux de leur empreinte carbone.

Appareil

La cellule de l'Air One repose sur un train rétractable qui compte quatre roues. Elle est composée d'un cockpit biplace garni de sièges à absorption d'énergie, d'une aile haute repliable, d'un empennage bipoutre et de quatre bras. Ces derniers portent les moteurs électriques et les rotors qui assurent la propulsion et autorisent les décollages et atterrissages verticaux. L'habitacle peut accueillir deux adultes pesant jusqu'à 100 kilos chacun. Il est équipé d'un joystick central, d'un bouton de sélection du mode de commande, d'un écran principal qui affiche les paramètres de vol et de deux écrans de navigation. Comme toutes les fonctions complexes de l'engin, cette dernière est gérée par un logiciel spécifique. Il n'est donc pas nécessaire d'être un pilote chevronné pour prendre les commandes de l'Air One. La sécurité est également renforcée par une intelligence artificielle qui contrôle l'intégralité des données en temps réel. L'engin peut croiser à 161 km/h et atteindre une vitesse maximale de 250 km/h. Bénéficiant d'une

autonomie d'une soixantaine de minutes, il est ainsi capable de parcourir jusqu'à 177 kilomètres sans escale. Le temps de rechargement de ses batteries ne devrait pas excéder une heure avec l'équipement idoine.



Calendrier

Le prototype du One a réalisé son premier vol stationnaire au mois de juillet 2022. Il a ensuite effectué plusieurs essais qui ont permis aux techniciens de mesurer des performances jugées optimales et conformes à leurs attentes dans une enveloppe de vol stable. Plus récemment, la direction de la société a déclaré que la certification de l'aéronef aux États-Unis était en bonne voie. Selon son calendrier prévisionnel, la livraison des premiers exemplaires de série devrait débuter au début de l'année prochaine.

DEVENIR MÉCANICIEN

La maintenance est une des principales composantes de la sécurité aérienne. Les mécaniciens jouent donc un rôle essentiel dans le milieu aéronautique.



Rôle

Civils ou militaires, les mécaniciens assurent la maintenance des aéronefs lors de visites strictement réglementées. Ils doivent donc faire preuve d'une rigueur et d'une précision exemplaires. Leur maîtrise de l'anglais doit être bonne car les documents techniques peuvent être rédigés dans cette langue. Ces spécialistes sont également contraints d'acquérir de nouvelles connaissances tout au long de leur carrière pour faire face à

l'évolution des technologies. Ceux qui interviennent sur les avions légers sont généralement polyvalents et très autonomes. De leur côté, les mécaniciens qui opèrent sur les avions de transport sont intégrés à une équipe et affectés à un secteur correspondant à leurs qualifications : électricité, avionique, cabine, cellule, moteur, piste, équipements hydrauliques et pneumatiques.

Formation

Les futurs techniciens peuvent entamer leur formation dès qu'ils quittent le collège. Ils ont alors la possibilité de préparer un CAP avionique, structure ou systèmes en deux ans ou un Baccalauréat Professionnel de même nature en trois ans. À l'issue de ce dernier, ils peuvent se perfectionner durant une année grâce à l'une des sept Mentions Complémentaire : avion équipé d'un moteur à pistons, avion turbopropulsé, hélicoptère doté d'un moteur à pistons, hélicoptère muni d'un turbomoteur, avionique, technicien en chaudronnerie aéronautique, technicien en peinture aéronautique. Les étudiants ont également la possibilité de préparer un BTS aéronautique, un Bachelor en génie industriel et maintenance ou l'une des différentes Licences : avionique, structure,

technologie des aéronefs, équipements, systèmes, pilotage et navigation aérienne, motorisation.



Organismes

À l'issue d'une classe de troisième, les élèves peuvent préparer le CAP ou le Bac au sein de l'Armée de l'Air. Ils intègrent alors l'École d'Enseignement Technique sur la base aérienne de Saintes. Établi à Merville, l'Institut Aéronautique Amaury de la Grange permet de préparer le Bac Pro, la Mention Complémentaire, le BTS et la Licence. L'IUT de Blagnac propose le Bachelor GIM avec une adaptation aéronautique. Les autres diplômes peuvent être préparés au sein des universités de Bordeaux, Montpellier, Aix-Marseille et Paris-Nanterre.

VOYAGER EN CORSE

Réaliser une navigation à destination de la Corse est une expérience formidable. Pour en profiter pleinement, il convient toutefois de prendre certaines précautions et de respecter différentes règles sur lesquelles nous revenons dans cet article.



Prérequis

Avant toute chose, l'appareil doit être réservé suffisamment tôt afin que les éventuelles opérations de maintenance puissent être réalisées en amont. Comme pour tous les autres types de vol, le pilote doit être lâché sur cet avion, sa visite médicale doit être à jour et sa licence en cours de validité. Au-

dessus de la mer, il n'existe aucun repère visuel et la présence de brume peut masquer l'horizon. Il est donc fortement conseillé d'effectuer un entraînement au vol sans visibilité en compagnie d'un instructeur avant d'entreprendre cette traversée.

Préparation

Le commandant de bord doit ensuite réunir les équipements de secours adéquats. La réglementation impose un gilet de sauvetage par personne. Il est toutefois recommandé d'embarquer, en plus, un canot de survie et un dispositif capable d'émettre des signaux de détresse lumineux. L'aviateur doit ensuite préparer sa navigation en tenant compte du vent et déposer son plan de vol.

Parcours

La traversée doit être réalisée à un niveau de vol élevé. En cas d'avarie, cela laisse suffisamment de temps au pilote pour avertir le contrôleur, briefier son équipage et préparer un éventuel amerrissage. Le parcours doit obligatoirement se faire en passant par les différents points reportés sur la carte aéronautique. Le pilote doit signaler le franchissement de chacun d'eux par radio. Cela permet au Secteur d'Information de Vol

de suivre sa progression. Durant le trajet, l'aviateur doit également rester vigilant aux paramètres de son moteur. Au-dessus de la méditerranée, l'air peut être particulièrement humide et faire givrer le carburateur même à des températures douces.



Précaution

En arrivant à proximité de la côte, on ne peut qu'être émerveillé par la beauté du paysage. Si les passagers peuvent se détendre et réaliser quelques clichés, le commandant de bord doit quant à lui rester attentif. La Corse est une île montagneuse dont l'aérologie peut présenter des difficultés. Les moins expérimentés devront ainsi éviter le terrain de Calvi qui se trouve cerné par le relief et où le trafic peut être particulièrement dense.

PULITZER AIR RACE

La National Aeronautic Association organise une grande course aérienne du lundi 22 au vendredi 25 mai. Cette épreuve verra une vingtaine d'aéronefs électriques s'affronter entre la ville d'Omaha et l'île Roanoke.



Objectif

Depuis quelques années, les dirigeants de la National Aeronautic Association cherchent à promouvoir l'aviation électrique aux États-Unis. Ils ont donc choisi de renouer avec la compétition en ressuscitant la mythique Pulitzer Trophy Race. En effet, les courses aériennes bénéficient d'une large couverture médiatique et passionnent le public. De plus,

elles ont toujours favorisé et accéléré le développement de nouvelles technologies qui finissent par s'étendre et profiter à l'aviation générale.

Challenge

La Pulitzer Electric Aircraft Race se disputera entre l'aéroport d'Eppley dans le Nebraska et celui de Dare County en Caroline du Nord. Les pilotes franchiront ainsi 1.000 nautiques, soit 1.852 kilomètres, à bord d'aéronefs totalement électriques. Ne rejetant aucune particule de gaz carbonique, ces derniers tireront leur énergie de piles à hydrogène, de batteries ou de panneaux photovoltaïques. La course s'étendra sur quatre jours, du lundi 22 au vendredi 25 mai, afin de tenir compte des éventuelles problèmes météorologiques. Ce délai devrait également permettre aux équipes terrestres de ravitailler les appareils en électricité ou en gaz lors des différentes étapes.

Parcours

Les concurrents survoleront tout d'abord les plaines agricoles et les collines de l'Iowa, du Missouri, de l'Illinois et de l'Indiana. Ils découvriront ensuite les forêts du Kentucky et franchiront les Appalaches pour rejoindre

la Caroline du Nord. Pour des raisons de sécurité les vingt-cinq aviateurs ne pourront voyager que de jour. En revanche, la Federal Aviation Administration leur accordera une dérogation abaissant leur réserve de vol à quinze minutes au lieu de trente.



Favori

Le Rolls-Royce Spirit of Innovation a toutes les chances de remporter l'épreuve. Ce Sharp Nemesis NXT est effectivement muni de trois moteurs électriques axiaux délivrant une puissance totale de 400 kilowatts, soit près de 545 chevaux. Il est ainsi capable de foncer à 623 km/h ce qui lui a permis d'établir un record du monde de vitesse le 15 septembre 2021. On ignore pourtant si le motoriste anglais souhaite l'engager dans cette compétition.

WRIGHT CYCLONE

Le premier moteur Cyclone fut développé par la Wright Aeronautical en 1926. Il donna ensuite naissance à une gamme complète de mécaniques produites par la Curtiss-Wright Corporation à compter de 1929.

R-1750 Cyclone 9

En 1926, la société Wright lança l'étude d'un moteur en étoile réunissant 9 chambres de combustion. Baptisé Cyclone, ce dernier affichait une cylindrée de 1.750 cubic inch, soit 28 litres, qui lui permettait de délivrer 525 chevaux. Cette mécanique fut rapidement sélectionnée par Douglas, Martin et la Naval Aircraft Factory pour équiper leurs hydravions respectifs.

R-1820 Cyclone 9

Deux ans plus tard, Wright fusionna avec la Curtiss Aeroplane and Motor Company pour donner naissance à la Curtiss-Wright Corporation. En 1930, les ingénieurs de cette nouvelle entité se mirent à travailler sur le R-1820, un 9 cylindres de 29 litres suralimenté par un compresseur centrifuge. Conçu par la firme General Electric, cet accessoire lui

permettait de générer une puissance maximale de 1.200 chevaux lors du décollage. Ce moteur fut notamment installé sur le Boeing B-17 Flying Fortress, le Douglas SBD Dauntless et le Grumman S-2 Tracker. Il fut également produit en France par Hispano-Suiza sous la désignation 9V ainsi qu'en Union Soviétique par Shvetsov sous l'appellation M-25.



**CURTISS -
WRIGHT**

R-2600 Cyclone 14

Commercialisé en 1935, le R-2600 fut rapidement surnommé Twin Cyclone en raison de son architecture. En effet, cette mécanique comptait 14 cylindres répartis sur deux rangées. Ses pistons se déplaçaient dans un volume de 42 litres tandis qu'un compresseur centrifuge à deux vitesses assurait l'arrivée de l'air. L'ensemble autorisait des puissances comprises entre

1.450 et 1.750 chevaux. Le R-2600 fut greffé sur différents appareils militaires tels que le Curtiss SB2C Helldiver, le Grumman TBF Avenger et le North American B-25 Mitchell.

R-3350 Cyclone 18

En 1937, Curtiss-Wright ajouta le R-3350 à son catalogue. Connu sous le sobriquet Duplex Cyclone, ce 18 cylindres de 54 litres devint alors le moteur le plus puissant de la gamme. Selon la version, il était effectivement capable d'offrir des puissances comprises entre 2.200 et 3.700 chevaux à 2.800 tours par minute. Le R-3350 équipa, entre autres, le Douglas AD Skyraider, le Boeing B-29 Superfortress et le Lockheed Constellation.

R-1300 Cyclone 7

La lignée des Cyclone s'acheva en 1942 avec la mise au point du R-1300. Pour le créer, les ingénieurs avaient tout simplement scindé un R-2600 en deux parties. Il possédait donc 7 cylindres et présentait un volume de 21 litres. Développant 800 chevaux en continu, il assura la propulsion du T-28A Trojan. North American monta toutefois un R-1820 sur le T-28B pour obtenir de meilleures performances.

VIPER AIRCRAFT VIPERJET

Le ViperJet est un monoréacteur de sport et de tourisme développé durant les années quatre-vingt-dix par les frères Hanchette. Gros plan sur cette superbe machine.

Conception

En 1996, Dan et Scott Hanchette se mirent à travailler sur un biplace à hélice propulsive qu'ils baptisèrent ViperFan. Cet appareil adoptait la silhouette d'un chasseur et disposait d'un train d'atterrissage rétractable. Son fuselage et son aile basse étaient constitués de matériaux composites offrant résistance et légèreté. Il pouvait ainsi supporter des facteurs de charge compris entre +6 et -6 G ce qui le rendait apte à la voltige. Sa tripale à vitesse constante était animée par un six cylindres à plat Continental O-520 de 8,5 litres et 285 chevaux ou par un Continental O-550 de 9,0 litres et 350 chevaux. Le ViperFan était en mesure de quitter la terre ferme en 305 mètres et d'atterrir sur 488 mètres. Ses excellentes performances furent cependant éclipsées par les vibrations persistantes de son arbre de transmission. Les deux frères

tentèrent évidemment de résoudre ce problème mais leurs solutions techniques n'apportèrent pas d'amélioration significative.



Modification

Ils décidèrent alors d'abandonner la motorisation à pistons au profit d'un turboréacteur à simple flux. La cellule fut donc modifiée dans le but de recevoir un Turbomeca Marboré. Renommé ViperJet, l'aéronef réalisa son premier tour de piste au mois d'octobre 1999. L'année suivante, il fit sensation en assurant une superbe démonstration au meeting aérien d'Oshkosh. En revanche, son importante consommation de carburant déplaisait aux Hanchette. Ces derniers remplacèrent ainsi le Marboré par un General Electric T58 spécialement

modifié. Conçu dans les années cinquante pour équiper des hélicoptères, ce turbomoteur ne fournissait toutefois pas une poussée suffisante. Il fut donc retiré au profit d'un General Electric CJ-610 générant une force de 12,7 kilonewton.

Évolution

Cette ultime version pouvait franchir jusqu'à 1.480 kilomètres sans escale et atteindre une vitesse maximale de 810 km/h. En 2008, la société Viper Aircraft présenta une version plus économique désignée FanJet. Celle-ci se démarquait par son turboréacteur à double flux Pratt & Whitney JT-15D. Son kit était vendu 185.000 dollars mais les clients devaient déboursier près de 350.000 dollars pour pouvoir terminer leur machine.

Caractéristiques

Longueur	:	7,80	mètres
Envergure	:	8,48	mètres
Hauteur	:	3,20	mètres
Masse à vide	:	1.452	kilos
Masse maximale	:	2.320	kilos
Vitesse de décrochage	:	130	km/h
Vitesse de croisière	:	603	km/h
Vitesse maximale	:	810	km/h
Distance franchissable	:	1.480	km

PINK LADY

Aujourd'hui conservé dans un hangar de La Ferté-Alais, le B-17 Pink Lady participa à d'innombrables meetings entre 1987 et 2010. Ce joyaux du patrimoine aéronautique français pris également part aux tournages de deux productions hollywoodiennes.



Engagement militaire

Le B-17 Flying Fortress numéro 44-8846 quitta l'usine Lockheed de Burbank en décembre 1944. Le mois suivant, il entra au service de l'United States Army Air Force et fut baptisé Half Pint. Il traversa alors l'Atlantique pour rejoindre le terrain anglais de Polebrook. Durant le mois d'avril 1945, il effectua six missions de guerre au-dessus de

l'Europe. Le conflit s'acheva peu après mais le bombardier ne regagna les États-Unis qu'en février 1953. Il séjourna quelques temps sur la base d'Hill, en Utah, puis sur celle d'Olmstead, en Pennsylvanie avant d'être réformé. Le 05 décembre 1954, il fut acheté par l'Institut Géographique National français. Il prit alors ses quartiers sur la base aérienne de Creil et fut réimmatriculé F-BGSP. Au cours des trente années qui suivirent, il parcourut une grande partie du monde pour effectuer des relevés topographiques. En 1976, il se rendit en Arabie Saoudite pour réaliser des photographies aériennes. Les fortes chaleurs furent la cause de différentes pannes qui mobilisèrent toute l'attention de ses mécaniciens. Entrant dans la catégorie des avions de collection, il reçut le code F-AZDX en 1985. Deux ans plus tard, l'Administration des Domaines en fit don à l'association Forteresse Toujours Volante qui le conserva en état de vol jusqu'en 2010.

Survols historiques

Le 14 juillet 1984, le Pink Lady fut invité à survoler les Champs-Élysées aux côtés de la Patrouille de France afin de commémorer le quarantième anniversaire du débarquement

de Normandie. Le 21 mai 2000, il avait effectué plusieurs passages au-dessus de Villafans tandis qu'une stèle rappelant le crash du Roanoke Magician était dévoilée. Le 10 juillet 2005, alors qu'il participait au traditionnel Flying Legend, le quadrimoteur quitta Duxford en compagnie de dix-huit autres appareils. La formation mit alors le cap sur Londres et survola Buckingham Palace pour fêter l'armistice de 1945.



Productions cinématographiques

En 1989, le bombardier se rendit en Angleterre pour participer au tournage du film Memphis Belle. Il y tenait le rôle du Mother Country. Vingt ans plus tard, il partit pour la République Tchèque afin de jouer les figurants dans le long-métrage Red Tails. Il effectua son dernier vol le 19 mars 2010 pour s'établir sur l'aérodrome de Cerny.

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, Mike MacKinnon, Janos Englert, Rob van Ringelesteijn, Jay Cassady, Paul Carter, Fabien Campillo, Roland Bergmann, Sergey Ryabtsev, Stephen Tornblom, Francois-Xavier Simon, Jirka S, Michael Durning, Rolls-Royce, David Alfred Eliasson, Stephen Tornblom, Avioneo Robotics.