



SOMMAIRE

Juillet 2023

- Piper PA-32 Saratoga
- Strega
- Taxi aérien à Chicago
- VoltAero Cassio
- Daher TBM-960
- Exercices aéroportés
- Bombardier EcoJet
- Natilus Kona
- Flying Legends
- Restauration du Razorback

PIPER PA-32 SARATOGA

Le Cherokee Six, le Cherokee Lance et le Saratoga sont des variantes six places du PA-28. Aux États-Unis, ils ont été assemblés à plus de sept mille huit cents exemplaires par Piper Aircraft. Au Brésil, le Cherokee Lance a été produit par Embraer sous la désignation EMB-721 Sertanejo.

Cherokee Six

Au début des années soixante, Piper eut l'idée de développer une version six places du PA-28 Cherokee. Cet allongement nécessita un travail colossal qui monopolisa les ingénieurs durant plusieurs mois. Ceux-ci furent effectivement contraints de repenser l'intégralité de la structure pour la renforcer et obtenir un centre de gravité correct. Leur prototype réalisa son premier vol le 06 décembre 1963 sous la désignation PA-32 Cherokee Six. Spécialement conçu pour le voyage, cet appareil disposait d'une grande soute à bagage mais il souffrait d'un réel manque de puissance. En 1966, son Lycoming O-540 de 260 chevaux fut donc remplacé par un IO-540 de 300 chevaux qui lui permettait de croiser à 272 km/h.

Cherokee Lance

En 1975, Piper proposa une variante à train rentrant qui devint le PA-32R-300 Cherokee Lance. Trois ans plus tard, cette machine céda la place au PA-32RT-300 Lance II qui se distinguait par son empennage en T. L'avionneur se mit également à produire le PA-32RT-300T Turbo Lance II qui était animé par un TIO-540 à turbocompresseur. À dix mille pieds, ce dernier pouvait croiser à 175 nœuds, soit 324 km/h, avec 75% de la puissance.



Saratoga

Les propriétaires et les utilisateurs de ces différents modèles ne tardèrent cependant pas à critiquer le manque d'efficacité de leur

profondeur à basse vitesse. Les ingénieurs revinrent donc à un empennage classique sur le modèle PA-32R-301 Saratoga. Ajouté au catalogue de Piper en 1980, cet avion était doté d'une nouvelle aile, plus profilée, qui remplaçait efficacement l'antique voilure Hershey Bar du PA-28 Cherokee. Il était produit parallèlement au PA-32R-301T Turbo Saratoga qui disposait d'une mécanique suralimentée. En dépit de ses excellentes performances, ce luxueux appareil peinait à séduire en raison du contexte économique difficile. Sa production fut donc interrompue en 1985. Elle put toutefois reprendre dix ans plus tard grâce au General Aviation Revitalization Act lancé aux États-Unis.

Saratoga II

En 1997, le Turbo Saratoga reçut la dernière version du Lycoming TIO-540 et fut redésigné PA-32R-301T Saratoga II TC. L'intégration de cette nouvelle mécanique avait motivé les ingénieurs à repenser le design des capots qui l'entouraient. L'unique ouverture placée sous le moyeu avait ainsi disparu au profit de deux petites prises d'air rondes encadrant l'hélice. La fabrication du Saratoga standard prit définitivement fin en 2007 et celle de la version turbo en 2009.

STREGA

Le Strega compte parmi les plus célèbres avions de course. Durant plusieurs années, ce P-51 Mustang a affronté le redoutable F8F Rare Bear sur le circuit de Reno pour décrocher la première place de l'Unlimited Gold Race.



Construction

Le P-51D numéro 44-13105 fut produit en 1945 par les ouvriers North American Aviation. Livré à la Royal Australian Air Force en juillet de la même année, sa première immatriculation fut A68-679. L'entrée en service des premiers chasseurs à réaction le rendit hélas obsolète. Il fut donc réformé trois

ans plus tard puis sombra dans l'oubli. Le collectionneur Pearce Dunn le retrouva en 1966, par le plus grand des hasards, au sein d'une ferme. Après l'avoir acquis, ce dernier le rapatria au sein du petit musée qu'il avait créé sur l'aéroport de Mildura et entrepris de le restaurer.

Modification

En 1980, l'Australien finit par le céder à Dave Zeuschel et Dennis Schoenfelder. L'avion traversa donc le Pacifique pour rejoindre leur atelier californien où il fut transformé en racer. Les deux hommes commencèrent par raccourcir sa voilure afin de le rendre plus manœuvrant. Ils le dotèrent ensuite d'une nouvelle verrière et d'une écope redessinée qui réduisaient efficacement sa trainée. Pour finir, ils gonflèrent sa mécanique et lui offrirent une magnifique livrée rouge et blanche. Le P-51 fut alors immatriculé N71FT et baptisé Strega. Racheté par Bill Destefani en 1983, l'appareil décrocha sa première médaille d'or à Reno quatorze ans après. Il fut malheureusement endommagé durant l'atterrissage qui suivit cette course mémorable. Destefani passa donc toute l'année 1998 à le reconstruire tout en lui apportant de nouvelles modifications. Dix

ans plus tard, le Team Strega créa la surprise en recrutant Steve Hinton Junior, un jeune pilote de 20 ans qui remporta le championnat dès l'année suivante.



Triomphe

Au total, le Strega arriva onze fois premier à Reno entre 1997 et 2012, avec des vitesses comprises entre 762 et 794 km/h. Lors d'une épreuve de qualification, il parvint même à dépasser les 803 km/h grâce à son V12 Packard Merlin qui pouvait alors développer jusqu'à 3.800 chevaux. Lors d'une interview, Bill Destefani révéla que ce moteur était monté de manière rigide à la cellule, sans silentbloks, ce qui avait permis d'élever son couple au maximum. Il avait ajouté qu'il pouvait ainsi ressentir chaque petite variation de régime grâce aux vibrations qui courraient le long du fuselage.

TAXI AÉRIEN À CHICAGO

La compagnie aérienne United Airlines vient d'annoncer l'ouverture d'une première ligne de taxi aérien à Chicago. Celle-ci reliera le centre de la ville à son aéroport international.



Objectif

La direction d'United Airlines souhaite créer un réseau de mobilité aérienne urbaine pour desservir la ville de Chicago. Son objectif est de proposer une alternative propre, durable et compétitive aux transports en communs traditionnels. En effet, la circulation routière devient particulièrement difficile au sein de la métropole. L'année dernière, les spécialistes y ont recensé plus cent cinquante heures de bouchons, soit des centaines de tonnes de dioxyde de carbone rejetées inutilement. Le

projet de la compagnie pourrait limiter celles-ci en fluidifiant le trafic. Pour ce faire, elle a choisi le taxi volant électrique développé par la firme Archer Aviation.

Appareil

Baptisé Midnight, cet engin pourra accueillir un pilote et quatre passagers. Il sera en mesure d'enchaîner plusieurs trajets d'une trentaine de kilomètres en rechargeant ses batteries dix minutes lors de chaque escale et bénéficiera d'un rayon d'action total de cent soixante kilomètres. Autre avantage, ses émissions sonores ne dépasseront pas quarante-cinq décibels lorsqu'il évoluera à deux mille pieds. Muni de douze rotors, dont six basculants, le Midnight pourra décoller et atterrir à la verticale comme un hélicoptère. Il permettra donc de relier l'aéroport O'Hare au vertiport de l'Illinois Medical District en une dizaine de minutes.

Ligne

La direction d'United Airlines rappelle que les véhicules terrestres mettent aujourd'hui plus d'une heure pour effectuer le même trajet. Cette liaison, qui doit voir le jour en 2025, pourrait ainsi connaître un vif succès auprès des habitants comme auprès des voyageurs.

Elle sera suivie par d'autres qui connecteront différents quartiers de la ville entre eux. Ce maillage permettra alors de désengorger les principaux axes routiers de la cité tout en délestant son chemin de fer métropolitain.



Infrastructure

Pour préparer son lancement, United Airlines et Archer Aviation se sont rapprochées de Commonwealth Edison. Connue pour être le principal fournisseur d'électricité de l'Illinois, cette filiale du groupe Exelon Corporation va étudier et installer les infrastructures dédiées au rechargement des Midnight. Le vertiport les accompagnera dans cet ambitieux projet qui vise à révolutionner les déplacements intra-urbains de Chicago.

VOLTAERO CASSIO

Le premier aéronef à propulsion hybride-électrique créé par VoltAero devrait entrer en production dans les mois à venir. Il comptera donc parmi les précurseurs du renouveau de l'aéronautique civile.



Entreprise

En 2017, la direction d'Airbus avait décidé de mettre un terme au développement de l'E-fan. Convaincu de la nécessité d'électrifier l'aviation, Jean Botti s'était donc résigné à quitter son poste de directeur de l'innovation. Il avait alors fondé la société VoltAero sur l'aérodrome de Royan-Médis, en Charente-Maritime, afin de poursuivre ses travaux.

Démonstrateur

Sachant que les avions électriques pâtissent de leur faible autonomie, l'ingénieur s'était rapidement orienté vers un appareil doté d'une propulsion hybride. Cette dernière regroupait un moteur thermique Nissan de 228 chevaux et un moteur électrique Emrax de 60 kilowatts. Pour la tester, un Cessna 337 Skymaster avait ensuite été transformé en démonstrateur technologique.

Présentation

Désigné Cassio 1, l'appareil a effectué son premier vol le 10 mars 2020. Au cours des essais suivants, il est parvenu à prouver que sa propulsion hybride permettait de réaliser des économies de carburant significatives. Sa consommation était effectivement réduite de moitié durant la croisière. Présenté à la presse quelques temps plus tard, l'engin s'est lancé dans un tour de France avant de parcourir le Royaume Uni.

Gamme

Ses performances ont suscité un vif intérêt auprès des compagnies aériennes régionales. VoltAero a donc annoncé la création d'une gamme complète d'appareils comprenant le Cassio 330 qui comptera quatre places, le

Cassio 480 qui accueillera six passagers et le Cassio 600 qui pourra embarquer jusqu'à douze voyageurs. Ces différentes versions pourront décoller sur 600 mètres puis voler à 360 km/h sur environ 1.200 kilomètres. Leur assemblage sera assuré par une centaine d'employés au sein d'une nouvelle usine érigée sur l'aéroport de Rochefort.



Partenaires

D'autre part, cinquante pourcents de leurs pièces seront produites en France par différentes sociétés telles que Safran qui fournira les moteurs électriques. VoltAero a également reçu le soutien de la Région Nouvelle Aquitaine, de l'Union Européenne et d'investisseurs privés qui devraient lui permettre de lancer la production en série.

DAHER TBM-960

Le TBM 960 a été dévoilé par la direction de Daher au mois d'avril 2022. Dernier né de la gamme, il dispose du cockpit le plus avancé actuellement disponible sur le marché.



Cellule

Le TBM-960 a été présenté le 06 avril 2022 lors du salon Sun'n'Fun de Lakeland. Très en avance sur son temps, il est le digne héritier du TBM-700 développé par Mooney-Socata au début des années quatre-vingt. Comme celui-ci, il est capable d'accueillir un pilote et six passagers munis de bagages légers. Son élégante cabine s'adapte parfaitement aux

envies de chacun grâce à de petits écrans tactiles permettant de régler la température, la ventilation, l'éclairage, ainsi que l'opacité des hublots.

Propulsion

L'aéronef est doté d'un turbopropulseur Pratt & Whitney Canada PT6E-66XT qui délivre la bagatelle de 960 chevaux et entraîne une Hartzell Raptor à cinq pales. Spécialement conçue pour réduire la distance de décollage et améliorer la vitesse de pointe, cette hélice n'effectue pas plus de 1.925 tours par minute afin de limiter les vibrations et les émissions sonores. Géré par un système de commande électronique, ce groupe motopropulseur est activé par le basculement d'un connecteur présent sur le panneau supérieur du poste de pilotage. Il est ensuite contrôlé au moyen d'une manette unique qui autorise le passage en mode reverse. Avec lui, le TBM-960 est en mesure de monter à 28.000 pieds puis de franchir 2.600 kilomètres à 330 nœuds, soit 611 km/h. En ne volant qu'à 250 nœuds, il peut toutefois parcourir jusqu'à 3.200 kilomètres sans escale. Le réglage préconisé par Daher est un compris idéal puisqu'il permet de croiser à 308 nœuds en limitant la consommation de carburant.



Électronique

Le TBM-960 embarque une avionique très moderne qui améliore la sécurité des vols. Cette dernière réunit un ensemble Garmin G3000, trois écrans de grande dimension, deux écrans de taille moyenne et un petit écran qui affiche les instruments de secours. Elle intègre également des équipements qui assistent le pilote dans ses manœuvres d'approche sur les terrains non-contrôlés, le système HomeSafe qui fait atterrir l'avion de manière automatique si ce dernier n'est plus en mesure de le faire, le Surface Watch qui émet des alertes relatives à l'environnement aéroportuaire ainsi qu'un radar météo GWX 8000 qui peut anticiper l'apparition de la foudre, de la grêle et des turbulences.

EXERCICES AÉROPORTÉS

L'exercice Morpho s'est déroulé du 28 au 30 mai dernier, entre la Guyane, la Guadeloupe et la Martinique. Royal Blackhawk s'est pour sa part tenu dans l'Est de la France du 13 au 22 juin. Gros plan sur ces deux manœuvres.



Exercice civil

L'exercice Morpho, qui s'est joué du 28 au 30 mai, simulait un accident au centre spatial de Kourou doublé d'une attaque informatique à l'hôpital de Cayenne. Durant trois jours, il a mobilisé deux cent cinquante soignants, une trentaine de salariés d'Air Caraïbes, des membres de la Sécurité Civile française ainsi

qu'un équipage de l'Armée de l'Air et de l'Espace. La société de transport aérien a également accepté de mettre deux de ses Airbus A350-900 à la disposition des organisateurs tandis que les aviateurs militaires déployaient un Casa 235 et la Sécurité Civile un Airbus Helicopters EC145. Conjointement organisé par le Service d'Aide Médicale Urgente, les Autorités Sanitaires et la Faculté de Médecine de Paris, l'exercice a débuté le dimanche 28 mai avec le départ des deux appareils d'Air Caraïbes. Assurant la liaison entre Orly et Fort-de-France, ceux-ci transportaient le personnel soignant et le matériel médical nécessaire à la mission. Après une brève escale en Martinique, l'un d'eux a redécollé pour rapatrier les blessés fictifs grâce à une douzaine de civières. Les biréacteurs ont regagné la capitale lorsque la simulation s'est achevée. Totalement inédite par sa dimension comme par sa localisation, cette dernière avait pour but d'entraîner des équipes de secours d'horizons différents à œuvrer de concert dans une situation de crise majeure. Elle a notamment permis de monter une Unité d'Hospitalisation de Transit et d'Évacuation, d'intégrer le personnel de l'hôpital de Cayenne et d'évaluer la réactivité des superviseurs hexagonaux.



Exercice militaire

Les militaires français ont ensuite participé à l'exercice Royal Blackhawk qui s'est déroulé entre Besançon et Grostenquin du 13 au 22 juin. Planifié par le Commandement du 1^{er} Régiment d'Artillerie de Bourgne, celui-ci intégrait, comme chaque année, une large composante aérienne. Les Francs-Comtois, les Alsaciens, et les Lorrains ont donc vu défiler de nombreux aéronefs, principalement des hélicoptères, au-dessus de leurs villes. Cet ensemble de manœuvres interarmées et interalliées a notamment ravi les passionnés qui seront certainement parvenus à identifier des appareils étrangers. Les pilotes privés ont pour leur part été tenus informés de la création de différentes Zones Réglementées Temporaires grâce à un SUP-AIP.

BOMBARDIER ECOJET

La direction de Bombardier présentait une maquette de l'EcoJet à l'European Business Aviation Convention & Exhibition qui s'est tenue à Genève du 23 au 25 mai dernier. Dans un futur proche, cet appareil pourrait transformer l'aviation d'affaires en la rendant plus propre et plus économique.



Programme

Les enjeux climatiques et environnementaux étant au cœur de toutes les préoccupations, la Bombardier Incorporation a lancé l'étude d'un nouvel aérodyne en 2022. Désigné EcoJet, celui-ci doit être en mesure de répondre aux normes de l'aviation durable ainsi qu'aux besoins de la clientèle. Cet ambitieux programme devrait également permettre de développer différentes solutions

techniques offrant une réduction de la traînée et de la consommation de carburant. D'après le vice-président de la firme canadienne, les ingénieurs ont réalisé de belles avancées, notamment en termes de design.

Démonstrateur

L'EcoJet revêt ainsi la forme d'un biréacteur à voilure transsonique et fuselage intégré. Cette architecture particulière divise par deux ses émissions de dioxyde de carbone et offre un maximum d'espace à ses passagers. Pour valider ce choix, l'équipe a construit un modèle réduit à environ sept pourcents de la taille réelle. Elle va désormais poursuivre ses tests aériens avec un engin mesurant un peu plus de cinq mètres d'envergure. Si les résultats obtenus lors de cette seconde phase sont concluants, l'entreprise devrait alors assembler un prototype qui préfigurerait les exemplaires de série. Elle devra toutefois régler les nombreux problèmes de stabilité et d'aménagement inhérents à ce type d'avion. Ceux-ci avaient d'ailleurs poussé Airbus à abandonner son projet d'aile volante intégré au programme ZeroE. Le vice-président de l'entreprise québécoise reste malgré tout confiant : "Ce projet de recherche est crucial pour le développement de technologies qui

nous rapprocheront du zéro émission nette à l'horizon 2050. Il suscite un grand intérêt dans toute l'industrie aéronautique et nous sommes impatients de mobiliser l'ensemble de nos partenaires».



Propulsion

Dans tous les cas, l'Ecojet ne rejoindra pas le catalogue de Bombardier avant plusieurs années. En effet, la création d'un nouvel aérodyne s'étend sur une période comprise entre dix et quinze ans. De plus, les responsables du programme doivent encore sélectionner le système de propulsion le plus adapté à cette architecture ainsi que le carburant le moins polluant et le plus disponible. Mais ne dit-on pas que patience est mère de toutes les vertus ?

NATILUS KONA

La start-up californienne Natilus travaille sur un drone cargo depuis 2014. Celui-ci devrait recevoir des propulseurs à hydrogène créés par ZeroAvia.



Firme

La société Natilus a été créée en 2014 par Aleksey Matyushev et Anatoly Starikov, deux ingénieurs d'origine moscovite. Établie dans la ville californienne de Richmond, elle étudie un drone capable de diminuer les délais de livraison et les coûts de transport. Ce projet se veut innovant et très écologique puisque l'engin pourrait être muni d'un propulseur à

hydrogène ZeroAvia ZA600. Délivrant une puissance continue de 600 kilowatts, celui-ci a déjà réalisé une dizaine de vols depuis le 19 janvier 2023.

Démonstrateur

De son côté, Natilus est parvenue à faire voler un démonstrateur à l'échelle un quart. Fruit d'un minutieux travail de recherche en aérodynamique, cet appareil expérimental a d'abord suivi un programme de tests en soufflerie qui s'est étalé sur trois ans. Actuellement, la firme assemble un prototype de taille réelle dont l'envergure atteint 26 mètres. Celui-ci devrait quitter la terre ferme au cours des prochains mois. Il servira, entre autres, à valider son mode de propulsion et à éprouver les capacités opérationnelles de son pilote automatique.

Appareil

Le Kona dispose d'un fuselage intégré qui augmente son volume de soixante pourcents par rapport à un avion de ligne classique. Ce choix architectural permet de stoker une plus grande quantité d'hydrogène ce qui allonge son rayon d'action. Cette vaste enveloppe peut aussi bien recevoir des palettes que du fret hors gabarit. Désignée Diamond, elle a

fait l'objet d'un dépôt de brevet et d'une demande officielle de certification auprès de la Federal Aviation Administration.



Marché

La start-up californienne vise un marché qui pourrait atteindre cent milliards de dollars par an. Relatif aux liaisons transpacifiques, ce chiffre s'appuie sur l'expansion constante du commerce électronique et tient compte du fait que les transactions internationales représentent trente pourcents des ventes réalisées par les entreprises américaines. Aujourd'hui, Natilus compte plus de quatre cent soixante précommandes de Kona pour une somme globale de sept milliards de dollars. Ces dernières lui ont été adressées par des sociétés aéronautiques telles que Volatus Aerospace, Ameriflight et Dymond.

FLYING LEGENDS

Le plus grand spectacle aérien d'Europe se déroulera les 15 et 16 juillet sur l'aérodrome de Leeds East. Réunissant une quarantaine d'avions de collection, il fera la part belle au mythique Supermarine Spitfire.



Meeting

Chaque année, le Flying Legends attire près de soixante-cinq mille spectateurs venus du monde entier. Un succès qui perdure depuis trente-quatre ans puisque que l'évènement trouve ses origines dans le Classic Fighter Day créé par Ray Hanna et Stephen Grey en 1989. Organisé sur le site historique de Duxford, ce meeting permettait d'admirer les évolutions de nombreux warbirds. Cinq ans

plus tard, Stephen Grey et les membres de la Fighter Collection ont choisi de s'associer à l'Imperial War Museum à qui appartiennent les lieux. Renommée Flying Legends, la manifestation s'est alors tenue sur tout un week-end. Hélas, un désaccord opposant les organisateurs à leur partenaire a eu raison de l'édition 2020. Le pilote et son équipe se sont donc mis en quête d'une nouvelle plateforme. Déplacer un spectacle aérien d'une telle ampleur n'est toutefois pas chose facile.

Aérodrome

Le terrain de Sywell a été évoqué en 2021 puis en 2022 mais ces tentatives se sont soldées par des renoncements. La grand-messe œcuménique chère au cœur de tous les passionnés était donc proche de la disparition. Par chance, ses pères sont parvenus à lui trouver un nouvel écrin. Leur choix s'est porté sur l'aérodrome de Leeds East, une ancienne base aérienne de la Royal Air Force proche de Church Fenton; dans le North Yorkshire. Durant deux jours, les visiteurs y contempleront une douzaine de Supermarine Spitfire, trois Vought F4U Corsair, trois Hawker Hurricane, trois North American P-51 Mustang, deux Curtiss P-40

Warhawk, un Lockheed P-38 Lightning, un Grumman F4F Wilcat, un North American B-25 Mitchell, un Republic P-47 Thunderbolt, un Grumman F8F Bearcat, un Curtiss Hawk 75 et bien d'autres aéronefs ayant participé à la seconde guerre mondiale.



Défilé

Les affiches du meeting arborent d'ailleurs la tête de Sioux de l'Escadrille La Fayette. Celle-ci sert effectivement de logo à la Fighter Collection fondée par Stephen Grey en 1985. Chaque année, le Flying Legends s'achève par un défilé aérien qui implique l'ensemble des participants. Ces derniers le surnomment Balbo en référence au pilote italien qui a dirigé les premières grandes parades d'avions dans les années trente.

RESTAURATION DU RAZORBACK

Le P-47D du Dakota Territory Air Museum est en cours de restauration chez AirCorps Aviation. Il a repris l'air le 16 mai dernier pour un premier vol d'essais avant de rejoindre la cabine de peinture.



Conscription

Le P-47D-23 numéro 42-27609 a été produit à Evansville par les ouvriers de la Republic Aviation Corporation. Livré à l'Air Force en 1943, il a rapidement quitté les États-Unis pour être déployé dans le Pacifique Sud. Sa carrière a donc débuté en Australie avec les pilotes de la 5th Air Force. Au mois de mai 1944, le chasseur a pris ses quartiers sur

l'aérodrome de Townsville, dans la province du Queensland. Quatre mois plus tard, il a traversé la mer de Corail pour rejoindre la base aérienne de Dobodura, en Papouasie-Nouvelle-Guinée. Les mécaniciens ont alors prélevé ses principaux organes mécaniques pour maintenir les autres appareils de l'unité en état de vol. Quelques temps plus tard, sa cellule a été abandonnée sur place tandis que les militaires levaient le camp. Trônant au milieu de la végétation, elle a ensuite été récupérée par un habitant de Popondetta qui l'a installée dans la cour de sa résidence.

Restauration

Le Razorback a finalement été retrouvé par le collectionneur Robert Greinert en 1998. Il est alors reparti vers l'Australie après avoir été démonté et hissé sur le pont d'un navire. Installé sur l'aéroport de Sydney-Mascot, il a été reconstitué par une équipe de l'Historical Aircraft Restoration Society grâce aux pièces du P-47D-23 numéro 42-27608. En 2013, l'avion a été vendu au Texas Flying Legends Museum qui souhaitait le faire revoler. Il a donc traversé le Pacifique dans un conteneur pour retrouver sa terre natale et se voir confier aux ateliers d'AirCorps Aviation, à Bemidji, dans le Minnesota.



Collection

Les spécialistes de cette société ont réalisé un travail admirable sur son fuselage et sa voilure avant de lui offrir un nouveau groupe motopropulseur. Ce dernier réunit une hélice quadripale Curtiss Electric et un moteur dix-huit cylindres Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp qui délivre 2.100 chevaux. Il permet à l'aéronef d'atteindre une vitesse maximale de 370 nœuds, soit 686 km/h, à 30.000 pieds. En mai 2018, le Thunderbolt est devenu la propriété du Dakota Territory Air Museum qui a également accordé sa confiance aux équipes d'AirCorps Aviation. Les travaux se sont donc poursuivis jusqu'au 16 mai 2023, date à laquelle l'ancien chasseur a enfin pu reprendre l'air. Au terme de ce premier vol d'essai, il a rejoint la cabine de peinture pour recevoir sa nouvelle livrée.

ÉOLE Air Passion, école de pilotage à Montbéliard

École de pilotage

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



Vols d'initiation

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

Location d'avions

ÉOLE Air Passion met à votre disposition une flotte de 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, Mikko Maliniemi, Ian Tate, Michelle Mercado, David Lednicer, Denis Petrov, Eviation Aircraft, Arjun Sarup, Davide Olivati, Darkstar Racing Team, Honeywell, Safran, Archer Aviation, Daher, AirCorps Aviation, Natilus, Éric Magnan, Actu Samu, Victor Ambriz