



SOMMAIRE

Août 2023

- Piper PA-34 Seneca
- Riff Raff
- Daher ÉcoPulse
- Onéra Gullhyver
- Carburants durables

- Boeing Supertanker
- Team Fly and Fun
- Grumman Gulfstream
- Pilote et écrivain
- Griffon Powered

PIPER PA-34 SENECA

À la fin des années soixante, Piper Aircraft décida de créer un bimoteur à partir du PA-32 Cherokee Six. Les ingénieurs créèrent alors le PA-34 Seneca.



Seneca

Le premier des trois prototypes quitta la terre ferme le 25 avril 1967. Il était propulsé par des quatre cylindres Lycoming O-360 de 180 chevaux. Le second appareil prit l'air le 30 août 1968. Il se distinguait par son train d'atterrissage rétractable et sa dérive redessinés. Le troisième engin vola le 20 octobre 1969. Il était équipé de Lycoming IO-360 de 200 chevaux entraînant des hélices

bipales. Les exemplaires de série furent dotés de moteurs contrarotatifs du même type. Affichant une masse maximale de 1.810 kilogrammes au décollage, ceux-ci furent commercialisés en 1971 sous la désignation PA-34-200 Seneca. Leur cabine pouvait accueillir six voyageurs dans des sièges relativement confortables pour l'époque.

Seneca II

Afin de corriger les défauts de jeunesse de son aéronef, l'avionneur lança le PA34-200T en 1975. Ce dernier bénéficiait de nouvelles gouvernes qui rendaient son pilotage plus agréable. Il profitait également d'une motorisation constituée de deux Continental TSIO-360E délivrant 215 chevaux chacun. Grâce à leurs turbocompresseurs, ces mécaniques six cylindres conservaient de la puissance en altitude. Pour finir, cette variante présentait un quatrième hublot latéral qui apportait davantage de luminosité aux passagers.

Seneca III

Introduit en 1981, le Seneca III se démarquait esthétiquement par son pare-brise monobloc. Il disposait aussi de deux

projecteurs, placés au bout de chaque aile, qui complétaient l'action du phare d'atterrissage. Cette version était animée par des Continental TSIO-360KB de 220 chevaux.



Seneca IV

Le Seneca IV, qui apparut en 1994, n'était disponible qu'avec des hélices tripales et se différenciait par des capots de nacelles redessinés. Ceux-ci adoptaient des prises d'air rondes qui amélioraient légèrement ses performances en croisière.

Seneca V

Ajouté au catalogue en 1997, le Seneca V bénéficiait également de nouveaux capots moteurs. Sa propulsion était assurée par des Continental TSIO-360RB de 220 chevaux.

RIFF RAFF

En 1957, le Sea Fury numéro WG652 rejoignit les ateliers d'Hawker-Siddley sur l'aérodrome de Langley, dans le Berkshire. Après avoir été porté au standard T.20S par les mécaniciens, il fut convoyé en Germanie par la voie des airs.



Après avoir traversé la Manche, l'avion s'installa dans les environs de Bonn, la capitale de l'ancienne République Fédérale d'Allemagne, et devint remorqueur de cibles sous l'immatriculation D-CAFO. Propulsé par un moteur en étoile Bristol Centaurus Mk.18 de 2.480 chevaux, ce grand biplace pouvait atteindre une vitesse maximale de 400 nœuds, soit 740 km/h, à dix-huit mille pieds.

Collection

Au mois de juillet 1974, il fut racheté par Doug Arnold et retrouva la Grande Bretagne. Il fut alors réimmatriculé G-BCKG. Trois mois plus tard, l'appareil fut revendu à Meryl Schulke, un médecin établi à Orlando. Le Sea Fury traversa donc l'Atlantique pour emménager en Floride. La Federal Aviation Administration l'enregistra aussitôt sous le numéro NX62143. En 1977, l'appareil fut repris par le californien Lloyd Hamilton. Deux ans après, ce dernier lui rendit son cockpit monoplace d'origine.

Transformation

En 1984, l'aéronef fut racheté par Arthur McDonnell. Il reçut alors le numéro de course 106 avant de participer à sa première compétition. Le chasseur retraité fut malheureusement victime d'un incendie au mois de juillet 1988. L'épave fut donc cédée à Michael Keenum qui souhaitait en faire un bolide de course. Après l'avoir reconstruite en y apportant différentes modifications personnelles, le pilote se mit en quête d'un nouveau moteur. En effet, les pièces de rechange du Bristol Centaurus se faisaient particulièrement rares. Son choix se porta donc sur un Wright R-3350 Duplex Cyclone

développant près de 3.000 chevaux. Le Sea Fury reprit l'air en 1995 sous le nom Wright Up Front. Il fut ensuite rebaptisé Riff Raff et reçut le numéro de course 99.



Compétition

En 1998, Robert Gibson remporta la Heat 3C à son bord en atteignant 605 km/h au-dessus du circuit de Reno. L'année suivante, le pilote termina premier de la Heat 1B à 627 km/h et quatrième de la Silver Race à 628 km/h. En 2002, il parvint à atteindre la deuxième place de la Heat 1A en volant à 643 km/h. Un an plus tard, il termina à nouveau cette course en seconde position avec une vitesse moyenne de 685 km/h. En 2004, il finit deuxième lors de la Silver Race en volant à 665 km/h.

DAHER ÉCOPULSE

L'ÉcoPulse est un avion à propulsion hybride distribuée conçu par Daher, Safran et Airbus. Présenté lors du dernier Salon du Bourget, ce démonstrateur technologique est soutenu par la Direction Générale de l'Aviation Civile ainsi que par le Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile.



Projet

En 2019, la société Daher a lancé l'étude d'un démonstrateur technologique basé sur le TBM-900. Baptisé ÉcoPulse, cet appareil testera la propulsion hybride distribuée afin d'en évaluer les avantages, notamment en termes de réduction de la consommation de carburant. Il permettra également de définir

les grandes lignes architecturales des avions de demain. L'aérodyne expérimental devrait effectuer son premier vol cent pourcents électrique dès cette année. Il pourrait ainsi donner naissance au prototype d'un nouvel engin à l'horizon 2027.

Partenariat

Comptant parmi les programmes les plus ambitieux du moment, ÉcoPulse est financé par l'Union Européenne et le Gouvernement Français. D'autre part, il est accompagné par la Direction Générale de l'Aviation Civile et le Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile. À travers lui, le groupe Daher souhaite contribuer aux objectifs de décarbonation du transport aérien et s'engager en faveur d'une aviation éco-responsable. Le constructeur a d'ailleurs fourni une plateforme d'avion léger modifiée par ses équipes pour recevoir un système de propulsion hybride distribuée conçue par Safran. Ce dernier réunit un turbogénérateur, un ensemble de gestion de puissance, six moteurs électriques Engineus de 50 kilowatts chacun et leurs hélices tripales Duc. De son côté, Airbus a assuré l'optimisation aérodynamique de l'engin, les contrôles de la motorisation et la création de la batterie à haute densité énergétique.



Propulsion

La propulsion distribuée de l'ÉcoPulse est de type hybride parallèle. Son turbogénérateur et son ensemble de moteurs électriques peuvent ainsi fonctionner indépendamment l'un de l'autre. En effet, ces derniers sont alimentés par des blocs de batteries que la turbine recharge quand il le faut. Répartis sur le bord d'attaque de la voilure, ils permettent de gérer la poussée de manière différenciée. La taille du gouvernail de direction et celle des ailerons peut donc être diminuée ce qui réduit la traînée et le poids de l'avion. Daher et ses partenaires ont présenté l'ÉcoPulse lors du dernier Salon de l'Aéronautique et de l'Espace qui s'est tenu sur l'aéroport de Paris Le Bourget du 19 au 25 juin dernier.

ONÉRA GULLHYVER

L'Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales a profité du Salon du Bourget pour dévoiler Gullhyver, un projet d'avion de ligne monocouloir. Muni de soufflantes non-carénées, celui-ci présente les technologies dont profiteront les avions de 2035.



Fuselage

Gullhyver est un monocouloir de transport capable d'embarquer deux cents passagers dans le plus grand confort. En effet, son fuselage oblong offre un maximum d'espace intérieur tout en améliorant le comportement aérodynamique. Cette enveloppe singulière fait appel à une structures et des matériaux

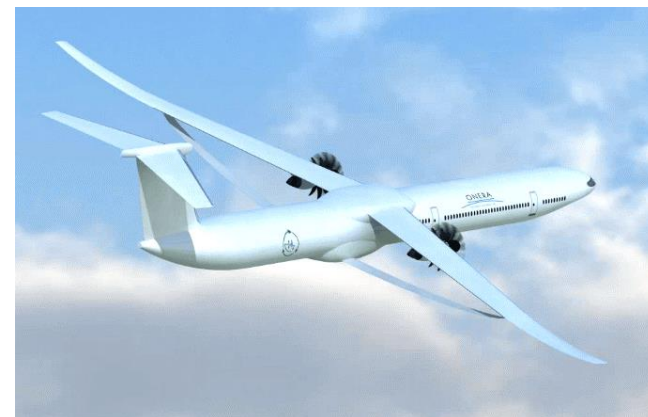
non-conventionnels mis au point par les équipes de l'Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales. Dépourvue de hublots, sa section arrière est destinée à accueillir deux réservoirs d'hydrogène grâce auxquels l'aéronef peut parcourir sept mille quatre cents kilomètres sans escale.

Voilure

Ce dernier dispose également d'une voilure haubanée à grand allongement qui améliore grandement le rapport portance/trainée. Elle permet ainsi d'économiser quinze pourcents de carburant, en particulier durant les vols à haute altitude, grâce à sa finesse élevée. Les haubans qui la soutiennent permettent pour leur part de diminuer le nombre de renforts internes, et donc, de l'alléger.

Propulsion

La propulsion de Gullhyver est assurée par deux soufflantes non-carénées qui affichent les performances d'un turboréacteur tout en consommant moins de carburant. Celles-ci ne sont pas constituées de doublets contra-rotatifs mais d'une couronne de pales suivie d'un redresseur. Cette architecture novatrice permet de limiter efficacement le niveau de leurs émissions sonores.



Développement

Gullhyver est le fruit d'une étude poussée qui fait suite aux programmes U-Harward et Albatross. Visant à réduire la consommation énergétique et l'impact de l'aviation sur le climat, cette dernière réunit de nombreux spécialistes qui travaillent sur l'intégration aéropulsive, l'optimisation aérodynamique et l'amélioration structurelle de l'appareil. D'après plusieurs experts, ce projet est bien plus ambitieux que le SFD porté par Boeing puisqu'il intègre l'hydrogène, un gaz propre, renouvelable et présent en grande quantité. Même s'il ne s'agit que d'un concept, les différentes technologies développées pour Gullhyver devraient être reprises par les futurs avions de ligne qui verront le jour à l'horizon 2035.

CARBURANTS DURABLES

Le développement des carburants durables destinés à l'aviation progresse à grands pas. Les organismes gouvernementaux travaillent en effet de concert avec les sociétés privées pour préparer leur future commercialisation.



Huile

Les pays membres de l'Union Européenne ont récemment validé l'emploi de carburants durables dans le secteur aérien pour réduire les émissions de particules fines et de gaz à effet de serre. Cependant, la fabrication de ceux-ci ne pourra pas recourir à l'huile de palme ou aux cultures vivrières. Les experts ont également émis quelques réserves sur

l'utilisation des huiles de cuisson recyclées et des graisses animales résultant de l'industrie agro-alimentaire sans toutefois l'interdire ou la plafonner.

E-kérosène

Les nations européennes misent donc sur les carburants synthétiques qui peuvent être produits en masse et de manière réellement durable. Leurs émissaires se sont entendus pour porter la part du e-kérosène à 1,2% en 2030 puis à 2% en 2032. Une montée en puissance nettement plus importante que la proposition initiale et une immense victoire pour les défenseurs de l'environnement. Par ailleurs, la loi Refuel EU Aviation précise qu'à compter de 2025, tous les appareils commerciaux quittant un aéroport situé sur le territoire européen devront embarquer au moins 2% de carburant durable dans leurs réservoirs. Ce chiffre passera à 6% en 2030 puis il augmentera progressivement pour atteindre 70% à l'horizon 2050. Pour finir, le parlement pourrait débloquer des fonds pour aider les compagnies aériennes à acheter du e-kérosène. Ces subventions devraient être maintenues jusqu'à ce que sa production soit suffisamment importante pour que son prix devienne abordable.



Hydrogène

Au début du printemps, la société ZeroAvia s'est rapprochée d'Absolut Hydrogen, une firme spécialisée dans les technologies liées à l'hydrogène liquide. Leurs équipes vont ainsi travailler ensemble pour développer des solutions de production, de stockage et de distribution destinées aux aéroports. Celles-ci devront être opérationnelles dans les prochaines années car ZeroAvia souhaite commercialiser le propulseur ZA2000 dès 2027. Spécialement créé pour les appareils réunissant entre 40 et 80 places, ce groupe motopropulseur générera des puissances pouvant atteindre 5,4 mégawatts à partir d'hydrogène liquide. Ce carburant devra donc être disponible en quantité suffisante sur les plateformes aéronautiques pour que l'aviation durable puisse prendre son envol.

BOEING SUPERTANKER

Le Boeing Supertanker était un 747-400 modifié par la société Global Supertanker Services au début des années deux mille dix. Ce quadriréacteur était capable d'emporter jusqu'à 74.000 litres d'eau.



Conversion

La lutte aérienne contre les feux de forêts vit le jour en Amérique du Nord, au lendemain de la seconde guerre mondiale. Les pilotes employaient alors d'anciens aéronefs militaires tels que des Consolidated PBY Catalina et des Douglas A-26 Invader convertis en bombardiers d'eau. À la fin des années soixante, ils reçurent les premiers

Canadair CL-215, des avions spécialement développés pour cette délicate mission. Ceux-ci manquaient toutefois légèrement de puissance à l'instar des Grumman CS-2F Firecat.

Modernisation

En 1988, la firme Conair proposa donc le S-2FT Turbo Firecat qui se distinguait par ses turbopropulseurs PT6A de 1.220 chevaux. Le Canadair CL-415 vit le jour cinq ans plus tard. Ses PW123 de 2.420 chevaux amélioraient ses performances mais sa capacité d'emport plafonnait à 6.000 litres. Les pompiers du ciel décidèrent alors de se tourner vers des engins plus grands.

Évolution

C'est ainsi que plusieurs British Aerospace BAe 146 et McDonnell Douglas MD-87 furent équipés de réservoirs de 11.000 litres. En 2006, la société Ten Tanker STC proposa le McDonnell-Douglas DC-10 Air Tanker. Ce triréacteur bénéficiait d'un container ventral grâce auquel il pouvait transporter jusqu'à 45.000 litres d'eau. La même année, la Federal Aviation Administration certifia un Boeing 747-200 converti par Evergreen International Aviation. Ce prototype fut suivi

par un Boeing 747-100 qui entra en service en 2009. Hélas, l'entreprise fit faillite quatre ans plus tard. Ses actifs furent aussitôt repris par Global SuperTanker Services qui présenta le 747-400 Supertanker le 22 mars 2016. Ce dernier pouvait se rendre aux quatre coins des États-Unis en cinq heures et partout dans le monde en moins de vingt heures. Sous-exploité, il fut cependant mis en vente au mois d'avril 2021.



Solution

En juin 2019, la Sécurité Civile française a réceptionné son premier Q400MR. Assemblé par Bombardier et modifié par Conair, il dispose d'une cuve de 10.000 litres. Ses turbines Pratt & Whitney lui permettent de franchir 1.800 kilomètres à 600 km/h.

TEAM FLY AND FUN

La Team Fly and Fun est une patrouille acrobatique basée sur l'aéroport de Reims-Prunay. Sponsorisée par Rivercap, Linea, Le Muselet Valentin et Sparflex, elle évolue sur Aero Vodochody L-39 Albatros.



Association

Fly and Fun est une association implantée sur l'aérodrome de Reims-Prunay en région Champagne-Ardenne. Équipée de trois L-39, elle assure un spectacle haut en couleurs lors des meetings aériens nationaux et européens. Elle offre également la possibilité de réaliser un vol d'initiation d'une durée de 30 minutes à bord d'un jet. D'autre part, les personnes brevetées peuvent se former au

sein de son école de pilotage. Agréée par l'aviation civile, cette dernière propose un module adapté qui permet de prendre les commandes d'un jet durant quelques heures d'instruction. Son programme de formation complet débouche quant à lui sur l'obtention d'une qualification de type.

Créateur

Il y a une vingtaine d'année, Michel Soutiran a fait l'acquisition d'un L-39 Albatros. Il est ainsi devenu le premier pilote à faire voler ce type d'avion en France. Peu après, le Champenois a rencontré Jacques Bothelin, directeur d'Apache Aviation et Philippe Laloix, ancien membre de la Patrouille de France. Les deux aviateurs l'ont alors initié à l'art de la voltige aérienne. En 2015, Michel Soutiran a créé l'association Fly and Fun avant d'acquérir un second puis un troisième appareil. Ceux-ci ont été confiés à Aymeric et Renan. Leader de l'équipe, le premier a mené une brillante carrière au sein de l'Aéronavale. Il a donc volé sur Dassault Super Étendard puis sur Rafale Marine. Le second a évolué dans l'Armée de l'Air avant d'intégrer la compagnie CityJet puis Air France. Il a ainsi volé sur Mirage F1, British Aerospace 146, Airbus A320 et Airbus A330.

La patrouille a récemment accueilli Ponpon dans ses rangs. Lâché sur planeur dès l'âge de 16 ans, ce virtuose a rejoint l'Armée de l'Air deux ans plus tard. Il a d'abord appris à maîtriser le Mirage F1 puis le Mirage 2000 dont il est devenu le présentateur officiel en 1996. Il s'est ensuite mis au service de la Breitling Jet Team jusqu'à sa dissolution.

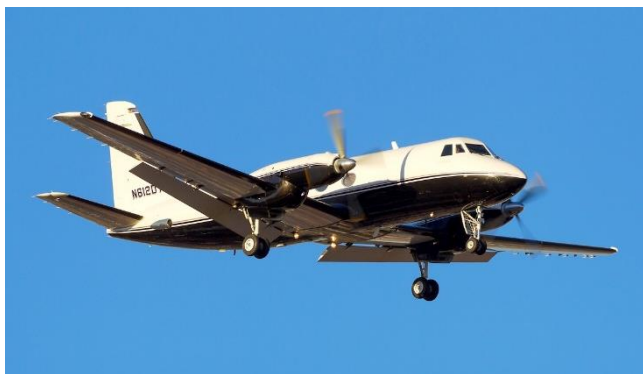


Patrouille

Cette dernière réunissait sept L-39 ce qui faisait d'elle la plus grande patrouille civile au monde. Établie aux États-Unis, celle des Patriots n'en met effectivement que six en l'air, le septième étant un remplaçant. La formation lettone Baltic Bees Jet Team en possède six exemplaires. Fly and Fun se hisse donc en troisième position.

GRUMMAN GULFSTREAM

Initialement conçu pour les entreprises privée et les compagnies régionales, le Gulfstream fut d'abord équipé d'une paire de turbopropulseurs. Il se transforma ensuite en biréacteur d'affaires pour s'adapter aux besoins de la clientèle.



Gulfstream I

Le prototype du G-159 effectua son premier vol le 14 août 1958 au-dessus du Republic Airport de New York. Ses turbopropulseurs Rolls-Royce Dart délivraient une puissance unitaire de 2.210 chevaux qui lui permettait de croiser à 560 km/h et de monter à plus de 33.000 pieds. Esthétiquement, l'appareil se distinguait par les larges hublots ovoïdaux

qui bordaient sa cabine pressurisée. Celle-ci pouvait accueillir huit passagers en version grand luxe, dix en configuration standard et vingt-quatre en mode transport régional. Sa hauteur de 186 centimètres leur permettait de s'y tenir debout. Certifié par la Federal Aviation Administration le 02 mai 1959, le Gulfstream fut le premier avion américain de ce type à pouvoir évoluer légalement à plus de 30.000 pieds. Dix ans plus tard, sa production cessa après que deux cent onze exemplaires eurent été assemblés par l'usine de Bethpage. Les ingénieurs proposèrent alors aux différents propriétaires de convertir leurs G-159 en G-159C. Cette transformation permettait à l'aéronef d'embarquer jusqu'à trente-sept touristes grâce à l'ajout d'une section de fuselage supplémentaire.

Gulfstream II

Constatant que le Gulfstream se vendait très bien mais que la clientèle tendait à s'orienter vers les jets, la direction lança l'étude d'une variante à réaction dès 1964. Désigné G-1159 Gulfstream II, ce nouvel engin quitta la terre ferme le 02 octobre 1966 grâce à des Rolls-Royce Spey fournissant une poussée de 51 kilonewton chacun. Ces turboréacteurs lui permettaient d'atteindre une altitude de

45.000 pieds et de croiser à 778 km/h sur plus de 6.500 kilomètres. En 1976, le constructeur ajouta une option comprenant des réservoirs supplémentaires à son catalogue. Celle-ci améliorait la distance franchissable d'environ 920 kilomètres.



Gulfstream III

Cette même année, l'appareil céda la place au G-1159A Gulfstream III qui croisait à 818 km/h et franchissait 6.760 kilomètres en emportant huit passagers. Cette version se démarquait par une aile de plus grande envergure bordée de winglets. Sept ans plus tard, elle fut à son tour remplacée par le Gulfstream IV. Muni de Rolls-Royce Tay offrant une puissance totale de 123,20 kilonewton, celui-ci pouvait voler à 903 km/h et parcourir jusqu'à 7.800 kilomètres.

PILOTE ET ÉCRIVAIN

À l'instar d'Antoine de Saint-Exupéry, auquel il a consacré un livre, François Suchel est à la fois pilote et écrivain. Retour sur l'œuvre et la vie de ce commandant de bord épris de littérature.



Aviation

Fils d'un professeur d'université exerçant à Yaoundé, François Suchel a vu le jour au Cameroun en 1969. Trois ans plus tard, sa famille a regagné l'Hexagone pour s'installer dans un quartier populaire de Saint-Étienne où il a passé la majorité de son enfance. Au

fil du temps, le jeune homme s'est découvert une véritable passion pour les choses de l'air qui l'a poussé à intégrer l'École Nationale de l'Aviation Civile en 1987. Élève studieux, il en est ressorti quatre ans plus tard avec le brevet de pilote de ligne ce qui lui a permis d'entrer chez Air France. Lors de chaque escale, François se saisit de son appareil pour immortaliser les habitants qu'il croise et les paysages qu'il contemple. En 2007, il a donc réuni ses meilleurs clichés dans un magnifique ouvrage intitulé Nomade du Ciel publié par Trans Photographic Press.

Écriture

Trois ans plus tard, l'aviateur a parcouru les dix mille kilomètres séparant Canton de Paris sur son vélo tout-terrain. Un périple jalonné de belles rencontres qu'il a relaté dans le livre Sous les Ailes de l'Hippocampe paru chez Paulsen en 2014. Enthousiasmé par l'accueil de la critique, François a ensuite choisi de compiler différentes anecdotes liées à sa vie de pilote dans 6 Minutes et 23 Secondes Séparent l'Enfer du Paradis. En 2018, il est revenu sur l'amerrissage forcé d'un avion de tourisme et le sauvetage de son équipage en Méditerranée à travers un incroyable récit titré Le Serment de Piana.

Deux ans plus tard, il a décrit le quotidien de Pascal Brun, un pilote d'hélicoptère œuvrant en haute-montagne, dans le livre Le Joker.



Biographie

En 2021, François a signé une biographie intitulée Antoine de Saint-Exupéry, l'Aventure des Ailes à la Plume. Cette dernière s'appuie notamment sur les échanges épistolaires entretenus par l'écrivain et son épouse. Elle contient également des photographies et des dessins qui illustrent parfaitement les propos de l'auteur. La vie de Saint-Exupéry a déjà servi de base à de nombreux récits mais François Suchel explore des aspects moins connus de sa personnalité. Cette biographie est donc à la hauteur des livres de John Phillips et François Gerber.

GRIFFON POWERED

Le Supermarine Spitfire PS915 est un Mark XIX appartenant à la collection du Battle Of Britain Memorial Flight. Il est conservé en état de vol et présenté lors des meetings par cette unité de la Royal Air Force.



PS915

Livré au mois de juin 1945, le PS915 fut d'abord confié au Squadron 541 qui stationnait alors sur la base aérienne de Benson, dans l'Oxfordshire. Quelques temps plus tard, il entra au service de la Photo Reconnaissance Development Unit en tant que banc d'essais volant. Il permit ainsi aux militaires de tester leurs nouvelles caméras.

En 1947, le Spitfire rejoignit le Squadron numéro 2 sur le terrain allemand de Wunstorf. Équipé d'un Rolls-Royce Griffon 65 de 2.035 chevaux, il effectua de nombreuses missions de reconnaissance à haute altitude sur l'Est du pays. En 1951, le PS915 rentra en Grande-Bretagne et fut versé à la Maintenance Unit n°9. Peu après, on le confia à une unité spécialisée dans la recherche météorologique.

PS888

Six ans plus tard, le PS915 fut remis à l'Historic Aircraft Flight qui venait d'être créé à Biggin Hill. Il fut donc présenté en exposition statique sur différentes bases aériennes britanniques. En 1984, la société British Aerospace entreprit de le remettre en état de vol. C'est ainsi qu'il reçut un Rolls-Royce Griffon 58 de 1.960 chevaux avant de revêtir la robe bleue du PS888. En avril 1954, ce PR.19 basé à Singapour avait été le dernier Spitfire de la Royal Air Force à effectuer une mission de reconnaissance au-dessus de la Malaisie. À son retour, les mécaniciens avaient donc peint l'inscription "The Last !" sur le flanc gauche de son capot moteur. Le PS915 reprit l'air le 20 novembre 1986 et intégra le Battle Of Britain Memorial

Flight. Par la suite, il fut repeint deux fois avant que les militaires ne lui rendent les couleurs du PS888.



PS852

En 2014, le PS915 a été confié à la société Aircraft Restoration Company pour être rénové. Cette dernière lui a notamment offert la livrée du PS852. Le 05 février 1952, ce dernier avait décroché le record mondial d'altitude, pour la catégorie moteur à pistons, en atteignant cinquante-et-un mille cinq cent neuf pieds. Le PS915 a repris l'air le 18 août 2016 afin de rejoindre son unité. Établi sur la base aérienne de Coningsby, dans le Lincolnshire, le Battle Of Britain Memorial Flight possède cinq autres Spitfire, deux Hawker Hurricane et un Avro Lancaster.

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, Francois Joseph Berger, Carlos Alberto Herrera, Gary Chambers, Eric Xiao, Yimo Zhang, Rainer Bexten, Rafael Silesianwings, Oscar Viñals, François Suchel, E Soudan, Turkish Airlines, Nicolas Lejeune, Sparflex, Daher