



## SOMMAIRE

**Novembre 2023**

- Piper PA-47 PiperJet
- Galloping Ghost
- Aura Aero Era
- Lilium Jet
- Record de vitesse
- Meyers 145
- Amelia et l'hydrogène
- Logistique écologique
- Relativité aérienne
- Tigercat Here Kitty

## PIPER PA-47 PIPERJET

En 2006, la société Piper Aircraft se mit à travailler sur un petit monoréacteur d'affaires entrant dans la catégorie Very Light Jet. Désigné PA-47 PiperJet, cet appareil vola pour la première fois le 30 juillet 2008.



### Performances

Le PA-47 était propulsé par un turboréacteur Williams International FJ44 qui délivrait une poussée de 12,5 kilonewton. Ce dernier lui permettait d'atteindre une altitude de 10.600 mètres ainsi qu'une vitesse de croisière de 667 km/h. L'aéronef se montrait également capable de transporter six passager sur près de 2.400 kilomètres, et ce, dans le plus

grand confort. Il paraissait donc on ne peut plus prometteur mais la crise financière vint interrompre son développement.

### Variante

Au mois d'octobre 2010, l'avionneur fit toutefois savoir qu'il travaillait sur une nouvelle version de l'appareil baptisée PA-47 Altaire. Celle-ci disposait d'un fuselage élargi qui comptait deux soutes à bagages de 570 litres chacune. La première était située dans le nez de l'avion et la seconde à l'arrière du fuselage. Comme son prédécesseur, l'Altaire possédait un turboréacteur FJ44 doté d'une poussée vectorielle dite passive. Ce système novateur était indispensable car il permettait de compenser le déséquilibre qui survenait lors de l'augmentation de puissance. En effet, l'implantation du moteur au-dessus du centre de gravité faisait plonger le nez de l'avion à chaque remise de gaz.

### Annulation

En 2011, la direction de Piper Aircraft se rendit compte que l'Altaire coûterait aussi cher que les biréacteurs qu'il devait concurrencer. De plus, la Federal Aviation Administration ne semblait pas disposée à certifier un avion de ce type. Le programme

fut donc définitivement abandonné. Un an plus tard, l'avionneur céda l'unique prototype du PiperJet au Florida Air Museum de Lakeland.



### Concept

Très populaires à la fin des années deux mille, les Very Light Jet devaient constituer une alternative efficace aux appareils mono-turbopropulseurs. La crise financière de 2009 a toutefois enterré l'ensemble de ces projets. Le seul modèle à y avoir survécu est le SF50 Vision de Cirrus Aircraft qui peut embarquer un pilote et six passagers. Certifié en 2015, il est entré en production l'année suivante. En 2021, le constructeur annonçait en avoir assemblé 245 exemplaires.

## **GALLOPING GHOST**

Le P-51D numéro 44-15651 quitta l'usine North American d'Inglewood en 1946. La guerre étant terminée, il fut aussitôt stocké sur la base aérienne de Walnut Ridge dans l'Arkansas.



### **Galloping Ghost**

Le 22 juillet, il fut vendu à Steve Beville et Bruce Raymond, qui souhaitaient l'engager aux National Air Races de Cleveland. Une semaine plus tard, l'avion fut immatriculé NX79111 et les deux amis commencèrent à le modifier. Il fut ensuite baptisé Galloping Ghost et adopta le numéro de course 77. Au mois de septembre, Bruce Raymond tenta

de décrocher le Thompson Trophy à son bord. Le chasseur atteignit une vitesse moyenne de 586 km/h, ce qui lui permit de se hisser à la quatrième place. Le 31 août 1947, il permit à Beville de remporter le Kendall Trophy en atteignant 619 km/h. L'année suivante, il remporta le Tinnerman Trophy aux mains de Raymond. En 1949, la puissance de sa mécanique fut portée à 2.200 chevaux mais les courses furent abandonnées. Le Galloping Ghost fut alors revendu à Jack Hardwick.

### **Miss Candace**

En 1969, Cliff Cummins l'acheta et lui offrit une verrière profilée. Il fit également diminuer son envergure de plus d'un mètre afin de le rendre plus manœuvrant. L'avion fut alors renommé Miss Candace et se mit à courir sous le numéro 69. Victime d'une panne moteur en 1970, il fut endommagé après un atterrissage forcé en dehors de la piste. Six ans plus tard, il remporta les Mojave Championship Air Races en volant à 679 km/h. En 1981, il termina premier de la catégorie Unlimited à Reno. En 1983, Jimmy Leeward l'acheta et le rebaptisa Specter. L'aéronef arborait alors une livrée jaune parée de la mention The Leeward Air Ranch

Special. Mais en 1988, son moteur rendit l'âme. Faute de moyens, son propriétaire le stocka au fond d'un hangar.



### **Galloping Ghost II**

En 2005, ce dernier entreprit de le restaurer. Il le ramena à Reno en 2010, après lui avoir rendu sa couleur et son nom d'origine. Hélas, le Fantôme Galopant perdit l'un de ses compensateurs de profondeur durant la course de 2011. Cette avarie le fit cabrer violemment alors qu'il évoluait à plus de 800 km/h. Soumis à une accélération d'environ 17 G, Jimmy Leeward perdit connaissance. L'appareil passa alors sur le dos et s'écrasa près d'une tribune. Le pilote ainsi que dix spectateurs perdirent la vie dans ce tragique accident.

## AURA AERO ERA

Aura Aero travaille sur un avion de transport électrique qui pourra embarquer jusqu'à dix-neuf passagers. Cet appareil suscite déjà l'intérêt de plusieurs compagnies aériennes.



### Entreprise

La société Aura Aero a vu le jour à Toulouse le 23 août 2018. Elle a été créée par Jérémy Caussade, Fabien Raison et Wilfried Dufaud, trois ingénieurs ayant conscience des enjeux climatiques et environnementaux actuels. Elle participe donc à la décarbonation du secteur aérien en concevant et en fabriquant des avions plus propres. À l'instar des grands constructeurs aéronautiques, elle s'est engagée à atteindre les objectifs fixés

par les différentes nations occidentales. Le premier est de réduire les émissions liées à l'aviation de 55% dès 2035. Le second est d'arriver à une neutralité carbone complète à l'horizon 2050.

### Loisir

La firme occitane a tout d'abord étudié un biplace côte à côte qu'elle a décliné en trois versions. L'Intégral R est un avion de voltige qui repose sur un train classique. Animé par un Lycoming AEIO-390 de 210 chevaux, il peut supporter des facteurs de charge compris entre +8,5 et -8,5 G. L'Intégral S est un avion école équipé d'un train tricycle. Propulsé par un Lycoming IO-360 de 180 chevaux, il peut croiser à 315 km/h sur quelques 600 miles nautiques. L'Integral E est un appareil en phase de développement qui devrait recevoir un moteur électrique Safran Engineus. Ce dernier tirera son énergie d'un bloc de batteries rechargeables en une demi-heure ou d'un turbogénérateur brûlant du kérosène ou du biocarburant.

### Transport

Les ingénieurs se sont ensuite intéressés au transport régional, un filon nettement plus lucratif que l'aviation de loisir. En 2021, ils

ont ainsi dévoilé les premières esquisses d'un appareil à propulsion hybride baptisé Era pour Electric Regional Aircraft. Celui-ci pourra franchir jusqu'à 1.600 kilomètres avec dix-neuf voyageurs ou 1,9 tonne de fret à son bord. D'autre part, sa cabine devrait être biosourcée et entièrement recyclable.



### Commandes

La société de location Amadeo a déjà rédigé une lettre d'intention qui porte sur deux cents aéronefs. Aura Aero a ensuite enregistré les demandes de neufs compagnies pour cent trente exemplaires de plus. Le prototype de l'hocotomoteur pourrait donc voir le jour dès 2026. Le calendrier de la firme toulousaine prévoit quant à lui une entrée en service des premiers ERA de série deux ans plus tard.

## LILIUM JET

La firme allemande Lilium étudie un avion à décollage et atterrissage vertical équipé de trente-six moteurs électriques. Celui-ci peut se déplacer de manière automatique, être piloté comme un appareil classique ou être contrôlé depuis le sol.



### Entreprise

La société Lilium a été créée par quatre ingénieurs et doctorants de l'Université de Munich en 2015. Installée à Wessling, elle rassemble quelques six cents personnes travaillant sur un taxi volant électrique. Le développement de ce dernier est soutenu par le Business Incubation Center Bavaria,

l'Agence Spatiale Européenne, Tencent Holdings Limited, un fond technologique et des investisseurs privés.

### Prototype

Le prototype de cet aérodyne a réalisé son premier vol le 20 avril 2017 au-dessus de l'aéroport bavarois d'Oberpfaffenhofen. Cet essai a notamment permis de valider son architecture pour le moins singulière. En effet, le Lilium Jet dispose de trente-six groupes motopropulseurs constitués de moteurs électriques et de soufflantes. Ces derniers sont fixés sur des volets mobiles, répartis sur l'aile et le plan canard, qui autorisent les manœuvres verticales. L'engin expérimental possède une cabine biplace équipée d'un train d'atterrissage tricycle rétractable. Affichant une masse maximale de 640 kilogrammes lors du décollage, il peut croiser à 300 km/h durant une soixantaine de minutes. Ses ensembles de batteries lui confèrent ainsi une autonomie d'environ 300 kilomètres entre deux rechargements.

### Appareil

Légèrement différent du prototype, le Lilium Jet de présérie peut accueillir jusqu'à cinq passagers ou embarquer un peu plus de 400

kilogrammes de marchandises. Il a quitté la terre ferme le 04 mai 2019 en étant contrôlé à distance depuis le sol. L'entreprise compte sur ce démonstrateur technologique pour boucler son programme d'essais et obtenir une certification.



### Déploiement

L'aéronef de série pourrait donc être commercialisé dès 2025 pour un coût unitaire de 300.000 euros. Il se distinguera par un fuselage allongé capable d'accueillir un pilote et six passagers. Le constructeur assure qu'il n'émettra pas plus de soixante décibels lorsqu'il croisera à cent mètres d'altitude. Par la suite, celui-ci pourrait développer une version de seize places susceptible de concurrencer les autobus.

## RECORDS DE VITESSE

Le Risen est un biplace ultra-léger créé par l'ingénieur Alberto Porto. Ayant établi quatre records de vitesse, il est actuellement l'engin le plus rapide de sa catégorie.



### Développement

En 1995, Alberto Porto s'est associé à l'un de ses amis et collègues pour fonder Porto Ricerca, une entreprise spécialisée dans les études aérodynamiques. Bénéficiant d'une douzaine d'années d'expérience, il est alors parvenu à décrocher des contrats auprès de marques prestigieuses telles que Piaggio Aero, Ferrari, Pilatus, Agusta et Pininfarina. En parallèle, l'ingénieur a décidé de mettre son temps libre à profit pour étudier un ultra-

léger hautes performances baptisé Risen. Après avoir entrevu le potentiel de celui-ci, il s'est toutefois pleinement consacré à ce projet. Le premier vol du prototype a ainsi pu se dérouler le 12 mars 2021. Alberto Porto a ensuite créé la Swiss Excellence Aircraft pour le commercialiser. Cette dernière s'est rapidement unie à Alisport afin de donner vie à Aerotec Innovation qui produit les modèles de série depuis 2016.

### Aérodynne

Le Risen bénéficie d'un fuselage en fibre de carbone et matériaux composites qui lui permettent d'afficher une masse à vide de 297 kilogrammes. Son élégante silhouette résulte d'un bon compromis entre le volume de la cabine et l'aérodynamisme de la cellule. Celle-ci repose sur un train tricycle rétractable qui réduit efficacement la traînée induite durant le vol. Elle renferme un parachute balistique de secours ainsi que des réservoirs de carburant capables de résister aux explosions et aux impacts. L'habitacle du Risen dispose de sièges confortables dont l'assise est ajourée pour laisser passer le manche. Son tableau de bord possède quant à lui trois écrans reliés à une avionique Dynon. L'appareil peut être

propulsé par un quatre cylindres Rotax 912 ULS de 100 chevaux ou un Rotax 914UL turbo de 115 chevaux. Sa version à train fixe est proposée sous l'appellation Siren.



### Records

En 2015, un Risen équipé d'un Rotax 912 ULS a établi un premier record en volant à 323 km/h. Quatre ans plus tard, une version animée par le Rotax 914UL a porté cette vitesse à 337 km/h. En 2020, le Blackwing lui a ravi le titre en fonçant à plus de 393 km/h. Cet appareil était effectivement muni d'un Rotax 915iS turbocompressé délivrant 141 chevaux. L'année suivante, Alberto Porto a souhaité prendre sa revanche. Son Risen à moteur Rotax 914UL est alors parvenu à dépasser 378 km/h au niveau de la mer puis 400 km/h au FL100.

## MEYERS 145

Le modèle 145 est un biplace de tourisme développé par la Meyers Aircraft Company à partir de 1947. Fabriqué sur commande, il n'a été produit qu'à vingt-deux exemplaires, prototypes compris. Il fait ainsi partie des perles rares de l'aviation civile.



### Naissance

À la fin de la seconde guerre mondiale, Allen Meyers lança l'étude d'un biplace métallique qu'il baptisa MAC-125. Cet appareil était effectivement propulsé par un six cylindres Continental de 4,6 litres qui développait 125 chevaux à 2.550 tours par minute. Ce moteur

commercialisé sous l'appellation C125 était désigné O-280 par les militaires américains.

### Architecture

Allen Meyers et son équipe achevèrent l'assemblage du prototype en 1947. C'était un avion élégant et spacieux qui reposait sur un train d'atterrissage classique rétractable. Son fuselage monocoque était constitué, comme la voilure, de pièces en aluminium. Sa cabine était pour sa part renforcée par une structure en tubes d'acier soudés.

### Évaluation

Le premier exemplaire fut malheureusement perdu au cours d'un essai en vol. Ne parvenant pas à le sortir de vrille, Meyers fut contraint de sauter en parachute et de l'abandonner à son triste sort. Le châssis tubulaire de l'habitacle joua toutefois son rôle. Retrouvé intact au milieu des débris, il fut réutilisé par l'ingénieur pour bâtir le second aéronef expérimental.

### Modification

La même année, la société Continental ajouta le C145 à son catalogue. Appelé O-300 au sein des armées, ce six cylindres de 4,9 litres affichait une puissance de 145

chevaux à 2.700 tours par minutes. Il fut donc sélectionné par Al Meyers pour équiper les appareils de série qu'il renomma. Ceux-ci furent ainsi baptisés MAC-145.



### Revente

En 1965, l'Américain vendit son entreprise à la société Aero Commander, une filiale du groupe Rockwell International. Les droits du MAC-145 furent ensuite cédés à l'Interceptor Corporation puis à la Prop-Jets Incorporation qui ne relancèrent pas sa production. En 1997, ils furent rachetés par les descendants des Amérindiens Séminoles qui créèrent un dérivé baptisé Micco SP-20. Ce dernier se différenciait notamment par une grande verrière coulissante.

## AMELIA ET L'HYDROGÈNE

La compagnie aérienne régionale Amelia est l'une des premières à avoir commandé le propulseur d'Universal Hydrogen. Trois de ses avions pourraient donc être rétrofités en 2025 grâce à des kits de conversion.



### Système

Il y a quelques années, la société américaine Universal Hydrogen s'est lancée dans l'étude d'un propulseur zéro émission capable de remplacer les turbines actuelles. Générant une puissance continue de 2 mégawatts, soit environ 2.700 chevaux, ce système réunit douze piles à hydrogène Plug Power ProGen et un moteur électrique MagniX Magni650. Il est actuellement testé en conditions réelles

par le Dash-8 de l'entreprise. Surnommé Lightning McClean, ce banc d'essais volant a réalisé son premier tour de piste le 02 mars dernier au-dessus de l'État de Washington. Le directeur d'Amelia était présent sur l'aéroport de Moses Lake afin d'assister à cet événement qui constitue un pas de géant pour l'aviation décarbonée.

### Objectif

La compagnie compte effectivement parmi les premiers clients d'Universal Hydrogen. À l'horizon 2025, elle devrait ainsi confier ses trois ATR-72 aux spécialistes toulousains de la firme. Ceux-ci utiliseront alors des kits de conversion pour rendre ces appareils totalement propres. Un retrofit qui s'inscrit dans une démarche de développement durable permettant de réduire efficacement l'empreinte climatique et environnementale de l'entreprise. Il y a deux ans, Amelia a également lancé un projet à travers lequel elle propose de mettre l'ensemble de ses ressources à la disposition des entités qui souhaitent bâtir l'aviation du futur. Les start-ups, les universités, les motoristes et les équipementiers peuvent donc la solliciter pour étudier, tester, améliorer et valider leurs innovations techniques.



### Compagnie

La compagnie régionale Amelia appartient à Regourd Aviation, un groupe fondé en 1976 par l'entrepreneur français Alain Regourd. Spécialisée dans l'affrètement d'avions avec équipages, elle assure régulièrement des liaisons entre Paris et la province pour le compte d'Air France. Elle effectue également des vols pour relier plusieurs métropoles européennes entre elles. Sa flotte rassemble six Embraer ERJ-145, un Embraer ERJ-135 médicalisé, deux ATR-72/600 et un ATR-72/500. En cas de besoin, elle loue un Airbus A319 auprès de DCAL 5 Leasing Limited. En 2018, Amelia a transporté près de quatre-vingt-dix mille passagers vers plus de cinq cents destinations grâce à ses différentes filiales. Celles-ci employaient alors quatre-vingts pilotes et exploitaient une quinzaine d'aéronefs.

## LOGISTIQUE ÉCOLOGIQUE

Le groupe Daher a choisi de miser sur le biocarburant pour diminuer son empreinte carbone. Ainsi, plusieurs de ses véhicules fonctionnent grâce à de l'huile de cuisson recyclée. Ces derniers assurent le transport de pièce entre les sites Airbus de Toulouse et Hambourg. Un petit pas pour la logistique, un grand pas pour l'écologie.



### Centre

En septembre 2022, le groupe Daher a inauguré un nouveau centre logistique sur la commune de Cornebarrieu, grâce au soutien de l'État Français et de la Région Occitanie. Cette plateforme modulaire gère notamment

le stockage et la livraison des pièces entre les différents sites d'Airbus. Elle accueille également un pôle d'innovation technique qui travaille sur la modernisation de la filière. Depuis le mois de février, elle est équipée d'une cuve de 30.000 litres qui distribue un biocarburant développé par la société Altens.

### Biocarburant

Produit à partir d'huile de cuisson usagée, le PUR-XTL présente de nombreux avantages. Il est effectivement miscible dans le gazole ce qui permet de l'employer avec celui-ci de manière simultanée ou alternative. De plus, il est compatible avec n'importe quel moteur diesel sans qu'aucune modification ne lui soit apportée. Le PUR-XTL permet d'abaisser les rejets de particules fines et ultrafines de 65% et les émissions de dioxyde de carbone de 90%. D'autre part, son utilisation n'entraîne pas de hausse de la consommation mais elle réduit légèrement le bruit de l'échappement. Pour finir, ce carburant renouvelable est fabriqué en recyclant une matière d'origine végétale et dans une logique d'économie circulaire. Il n'entre donc pas en compétition avec la production alimentaire. Une seconde cuve devrait donc être installée à Roissy dès 2024. Elle permettrait ainsi aux camions de

couvrir toute la distance Toulouse-Hambourg avec du biocarburant. D'après les calculs du groupe, ce parcours représente jusqu'à 60% du kilométrage de sa flotte.



### Groupe

Daher est un groupe français spécialisé dans la construction aéronautique, la logistique et la production d'équipements pour l'aviation. Il compte plus de 10.000 salariés répartis dans une dizaine de pays. Ayant racheté SOCATA en 2009 et Quest Aircraft en 2019, il assure l'assemblage des avions d'affaires TBM-910 et TBM-960 à Tarbes ainsi que la fabrication de l'appareil utilitaire Kodiak à Sandpoint. Par ailleurs, le groupe conçoit et produit de grands sous-ensembles pour de grands noms du secteur. Il les accompagne donc sur des projets majeurs.

## RELATIVITÉ AÉRIENNE

Depuis sa création, l'aviation est employée par les scientifiques pour réaliser différents types d'expérience. Au cours des années soixante-dix, elle a notamment permis à l'astronome Richard Keating et au physicien Joseph Hafele de valider une célèbre théorie d'Albert Einstein.

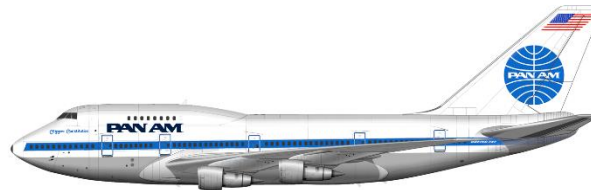
### Théorie

En 1687, le physicien Isaac Newton établit que le temps était absolu, c'est-à-dire identique en tout point de l'univers et en toutes circonstances. Cette idée fut toutefois remise en question par un article d'Albert Einstein paru en 1905 dans la revue *Annalen der Physik*. Le scientifique était effectivement convaincu que l'espace et le temps étaient tous deux relatifs. Selon lui, l'écoulement du temps pouvait ainsi varier en fonction de la vitesse de déplacement adoptée par celui qui le mesurait.

### Étude

En 1971, l'astronome Richard Keating œuvrait pour l'Observatoire Naval des États-Unis tandis que le physicien Joseph Hafele

enseignait à l'université George Washington de Saint Louis. Passionnés par les travaux de l'ancien prix Nobel, ils décidèrent de prouver l'exactitude de sa théorie par le biais d'une expérience. Cette dernière visait à tester la dilatation relativiste des durées en présence d'un champ gravitationnel.



### Expérience

Cependant, la mesure d'un écart significatif ne pouvait être envisagée qu'au terme d'un déplacement rapide et à l'aide d'une technologie de pointe. Les chercheurs commencèrent donc par emprunter cinq horloges atomiques qu'ils synchronisèrent. Chargée d'indiquer le temps de référence, la première resta au sol. Elle fut mise sous clé dans l'une des nombreuses salles de

l'observatoire. Hafele et Keating prirent ensuite place à bord d'un Boeing 747 de la Pan American en partance pour Londres. Ils réalisèrent alors un premier tour du monde d'Ouest en Est avec le second et le troisième chronographe. Ils effectuèrent ensuite le même périple en sens inverse avec la quatrième et la cinquième pendule.

### Résultat

À leur retour, ils constatèrent que les horloges ayant voyagé vers l'Est avançaient de 40 nanosecondes tandis que celle ayant cheminé en direction de l'Ouest retardaient de 275 nanosecondes. Leur expérience permit ainsi de valider la théorie de la relativité restreinte élaborée soixante-six ans plus tôt par Einstein. Ce test fut répété à trois reprises entre 1975 et 2010. À chaque fois, le même type de résultat fut obtenu.

### Relativité

La théorie de la relativité restreinte est passée à la postérité au travers de la formule d'équivalence  $E=mc^2$ . Elle a ensuite été suivie par la théorie de la relativité générale qui concerne la gravitation. Albert Einstein a également apporté une large contribution au développement de la mécanique quantique.

## TIGERCAT HERE KITTY

Le Tigercat C.132 est devenu célèbre en participant aux courses aériennes de Reno. Jadis, ce formidable appareil a lutté contre les feux de forêt. Retour sur son histoire.



### Construction

Le F7F-3N numéro C.132 fut assemblé par les ouvriers de l'usine Grumman de Long Island en 1945. Comme tous les appareils de ce type, il était animé par une paire de Pratt & Whitney R-2800-34W Double Wasp délivrant une puissance de 2.100 chevaux chacun. Ces derniers lui permettaient d'atteindre une altitude de 40.000 pieds ainsi qu'une vitesse maximale de 740 km/h.

### Conscription

Cet excellent chasseur de nuit fut toutefois porté au standard F7F-3P quelques temps après son entrée en service. Les pilotes l'utilisèrent donc pour mener des missions de reconnaissance photographique. Réformé par l'United States Navy en 1949, le bimoteur fut envoyé sur la base de Litchfield Park, en Arizona, afin d'y être stocké.

### Protection

En 1958, il s'installa dans l'Oregon et reçut l'immatriculation N6129C. Après différents changements de propriétaires, il finit par être transformé en bombardier d'eau. C'est ainsi qu'il débuta une nouvelle carrière en 1961 sous l'indicatif Tanker 16. Cinq ans plus tard, le Tigercat emménagea sur l'aéroport californien de Tulare et devint le Tanker 62. L'émergence d'appareils plus adaptés finit cependant par le rendre obsolète. L'avion fut donc reconfiguré puis mis en vente mais personne ne semblait s'y intéresser. La société qui l'exploitait eut alors l'idée de le confier à Robert Forbes en septembre 1976. C'est ainsi que le Tigercat participa à sa première compétition et décrocha la quinzième place à Reno. Malgré cette publicité, il ne fut repris par On Mark Aviation

qu'en 1978. Trois ans plus tard, il fut cédé au Kalamazoo Aviation History Museum et partit dans le Michigan après avoir adopté les couleurs d'un exemplaire des Marines.



### Compétition

En 1988, il rejoignit la collection du Planes of Fame Air Museum de Chino et retrouva la Californie. Repris vingt ans plus tard par Rod Lewis, l'ancien chasseur fut réimmatriculé N700F et agrémenté d'un nose art baptisé "Here Kitty Kitty !". Il se mit alors à participer à de nombreux meetings aériens pour le plus grand bonheur des passionnés. Courant sous le numéro 55, il remporta la Heat 2B de 2010 aux mains de Stewart Dawson puis la Heat 1D et la Heat 3C de 2012 avec Rod Lewis aux commandes.

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

**Photographies :** Antoine Gauchet, Derek Ferguson, Piper Aircraft, Keith Breazeal, Andreas Fietz, T.Laurent, Carlo Dedoni, Simone Simone, HA-KLS, Michael K, Fencer-1, Fyodor Borisov, Youri Kabernik, Beechcraft Textron Aviation, Rainer Bexten, Rafael Silesianwings, Airbus, Rémi Benoît, Jacob Kingsley