



SOMMAIRE

Janvier 2024

- Airbus A320
- Aerospatiale Dauphin
- Voler à la montagne
- Aviation Sans Frontières
- Extra Aircraft 330SX
- Pratt & Whitney Canada PT6
- Caudron Rafale Replica
- Indian Spitfire
- Faradair Bioelectric Hybrid
- Blue Spirit Aero

AIRBUS A320

Le modèle A320 est un appareil moyen-courrier conçu par Airbus durant les années quatre-vingt. Décliné en différentes versions plus ou moins longues, il est l'avion de ligne le plus vendu au monde.



Création

Officiellement lancé le 02 mars 1984, le programme A320 ne tarda pas à susciter l'intérêt des compagnies aériennes. La direction d'Airbus comptait ainsi près de quatre cent quarante commandes fermes lorsque le prototype fut présenté. Cet appareil réalisa son premier vol le 22 février 1987 au-dessus de la région toulousaine.

Architecture

Le A320 était un avion monocouloir capable d'embarquer cent cinquante voyageurs répartis sur deux classes. Il réunissait de nombreuses innovations technologiques telles que les commandes de vol électriques et la planche de bord tout écran. La propulsion des premiers exemplaires de série était assurée par deux turboréacteurs CFM International CFM56 qui leur permettait d'atteindre Mach 0,78 en croisière.

Allongement

Le constructeur développa ensuite le A321 pour répondre à une demande de ses clients. Cette version allongée quitta la terre ferme le 11 mars 1993. Elle disposait d'un fuselage de 44,51 mètres, soit 6,94 mètres de plus que le modèle de base. Grâce à lui, l'aéronef pouvait accueillir jusqu'à deux cents personnes en fonction de sa configuration.

Diminution

Deux ans plus tard, la gamme fut complétée par une variante à cellule réduite désignée A319. Longue de 33,84 mètres, celle-ci comptait cent vingt-quatre sièges divisés en deux classes ou cent cinquante-six places en mode charter. Elle pouvait être animée par

des Pratt & Whitney PW1000G ou des CFM International de type Leading Edge Aviation Propulsion LEAP-1A.

Réduction

Cette enveloppe métallique fut une nouvelle fois raccourcie pour atteindre 31,45 mètres sur le A318. Ce dernier reçut le baptême de l'air le 15 janvier 2002 à l'aide d'une paire de Pratt & Whitney PW6000.



Évolution

Lancée au mois de décembre 2010, la gamme New Engine Option, ou NEO, peut recevoir des turboréacteurs Pratt & Whitney ou CFM International de nouvelle génération. Économiques et modernes, ces moteurs augmentent le rayon d'action de leurs hôtes.

AEROSPATIALE DAUPHIN

Le SA.360 Dauphin vit le jour au début des années soixante-dix. C'était un hélicoptère de taille moyenne capable d'atteindre une vitesse de croisière de 274 km/h.



Dauphin

Son prototype effectua son premier vol le 02 juin 1972, propulsé par les 980 chevaux de son turbomoteur Turboméca Astazou XVI. Pour certain, il manquait toutefois de puissance. Les ingénieurs commencèrent donc à travailler sur une version biturbine dès l'année suivante. Sa cellule fut alors modifiée pour recevoir deux Turboméca Arriel 1A délivrant 650 chevaux chacun.

Désigné SA.365C Dauphin 2, ce nouvel hélicoptère vola pour la première fois le 24 janvier 1975. Les premiers appareils de série furent livrés à partir du mois de décembre 1978. Le SA.365N vit le jour en 1979. Malgré sa ressemblance avec son prédécesseur, son fuselage avait été entièrement redessiné. Il possédait un nouveau rotor, un nez plus allongé et de nouveaux turbomoteurs de 710 chevaux. En août 1982, il devint le premier hélicoptère à recevoir une certification IFR avec un seul pilote. Sept ans plus tard, la division hélicoptères de la firme Aérospatiale fusionna avec celle de la Deutsche Aerospace pour donner naissance à la société Eurocopter. Le modèle SA.365C fut alors redésigné EC-155.

Dolphin

Les Garde-Côtes américains ne tardèrent pas à s'intéresser de près à cet engin en raison de ses performances. Une version de recherche et de sauvetage en mer fut alors développée par les ingénieurs français. Elle pouvait facilement embarquer quatre personnes et trois civières grâce à ses deux portes coulissantes. Son treuil permettait également aux secouristes de hisser les blessés à son bord. Le gouvernement des

États-Unis obligea toutefois le constructeur à produire les quatre-vingt-seize exemplaires commandés sur son sol. Les HH-65 Dolphin furent donc assemblés au sein de l'usine Aérospatiale de Grand Prairie, au Texas. Tous furent équipés de turbines Lycoming LTS-1011-750A qui délivraient 699 chevaux chacune.



Panther

La version militaire du Dauphin 2 réalisa son premier vol le 29 février 1984. Baptisé AS.565 Panther cet hélicoptère pouvait effectuer des missions de guerre et de secours. Il était équipé d'un canon Giat M621 de 20 millimètres et pouvait emporter des missiles air/air Mistral, des missiles air/sol AS15-TT, des missiles anti-char HOT ou des torpilles A244/S.

VOLER À LA MONTAGNE

Le vol en montagne est une activité qui requiert des connaissances particulières. Les pilotes doivent donc obtenir une qualification spécifique afin de la pratiquer. Cette dernière permet aux plus expérimentés d'atterrir sur les altiports ou sur les glaciers.



Relief

La première difficulté du vol en montagne est liée à l'implantation de l'aérodrome. En effet, celui-ci peut être situé entre une falaise et un piton rocheux. Dans ce cas, le pilote ne peut pas interrompre son décollage ni remettre les gaz lors de l'atterrissage. D'autre part, leurs pistes présentent souvent une forte déclivité

qui complique ce type de manœuvres. Les décollages y sont effectués dans le sens de la descente tandis que les atterrissages sont réalisés dans le sens de la montée, et ce, quelle que soit la direction du vent. De plus, les altiports se trouvent parfois au fond d'une vallée dont l'étroitesse interdit les demi-tours et contraint les avions à spiraler pour prendre de l'altitude après leur départ. Pour finir, les reliefs alpins n'offrent pas de repères visuels fiables. Les pilotes doivent donc être attentifs aux indications de l'horizon artificiel pour maintenir une assiette nulle et continuer à voler en palier.

Aérologie

Ils doivent également connaître et anticiper certains phénomènes aérologiques propres aux régions montagneuses. Par exemple, les tourbillons qui se forment aux pieds des pics peuvent constituer un réel danger. De leur côté, les rabattants sont capables de faire chuter le taux de montée des appareils qui évoluent sous le vent ou près d'un versant situé à l'ombre. Enfin, les aviateurs doivent absolument consulter les cartes météo avant de partir car une couche nuageuse plus basse que les sommets pourrait les prendre au piège dans une combe.



Mécanique

En prenant de l'altitude, un appareil voit la pression atmosphérique diminuer autour de lui. L'oxygène nécessaire à la combustion du carburant finit donc par se raréfier et son moteur s'essouffle. Sans turbocompresseur, les mécaniques à pistons perdent environ 10% de leur puissance par tranche de 3.000 pieds. Un quatre cylindres qui développe 150 chevaux au niveau de la mer ne génère ainsi plus que 75 chevaux à 15.000 pieds. Cette particularité doit impérativement être prise en compte par les pilotes car elle augmente le rayon de virage, la course au décollage et la distance d'atterrissage. Les aéronefs qui volent en montagne doivent donc afficher un rapport poids/puissance avantageux et se montrer agiles à basse vitesse.

AVIATION SANS FRONTIÈRES

Première organisation non gouvernementale titulaire d'un certificat de transporteur aérien, Aviation Sans Frontières utilise sa flotte pour mener des opérations humanitaires à travers le monde entier. Son action est soutenue par l'astronaute Thomas Pesquet ainsi que par la chanteuse Anggun.



Action

Présidee par l'ancien pilote de ligne Gérard Feldzer depuis le mois de mai 2019, Aviation Sans Frontières rassemble environ huit cents bénévoles qui gèrent le transport aérien du personnel soignant, des personnes en

détresse et du matériel médical. Pour ce faire, elle exploite une flotte composée de trois Cessna 208 Caravan. L'organisation assure donc le lien entre l'aéronautique et les différents acteurs de l'humanitaire. Reconnue d'utilité publique, elle compte parmi les partenaires de la Direction Générale de l'Aide Humanitaire et de la Protection Civile de l'Union Européenne. Elle travaille également aux côtés du Conseil Économique et Social des Nations Unies.

Pilotes

À chaque nouvelle mission, Aviation Sans Frontières mobilise deux pilotes bénévoles titulaires d'une licence professionnelle. Ces derniers possèdent l'expérience nécessaire pour faire face à d'éventuelles conditions météorologiques difficiles. L'organisation est quant à elle détentrice d'un Certificat de Transporteur Aérien délivré par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ses missions de transport humanitaire sont réalisées au profit d'associations engagées sur le terrain lors de catastrophes naturelles, de crises sanitaires ou de conflits armés. Elles ont pour but de secourir les populations sinistrées en évacuant les blessés et en acheminant des vivres, des médicaments

ainsi que des produits de première nécessité à celles et ceux qui en ont besoin.



Parrainage

En 2021, Aviation Sans Frontières a pris en charge 887 enfants malades et convoyé 13 tonnes de fret au bénéfice des plus démunis. Elle a également secouru quelques 1.600 réfugiés et expédié près de 7.400 colis dans 26 pays. Pour finir, elle a informé 292 élèves sur les métiers de l'aérien et accueilli 482 personnes handicapées au sein d'écoles de pilotage partenaires. Vous pouvez aider les équipes d'Aviation Sans Frontières en soutenant leur logistique humanitaire ou en finançant une partie de leurs heures de vol. Pour cela, rendez-vous en bas de la [page d'accueil de l'organisation](#) pour effectuer un don ponctuel ou régulier.

EXTRA AIRCRAFT 330SX

La firme Extra Aircraft a récemment présenté le modèle 330SX. Succédant au 330SC, cet appareil se veut à la fois plus efficace dans les airs et plus confortable pour son pilote.



Précurseur

En 1980, l'ancien champion de voltige Walter Extra a choisi de s'appuyer sur le Stephens Akro pour créer un appareil spécialement dédié à la compétition. Désigné Extra 230, celui-ci a réalisé son premier vol au mois de juillet 1983. Sa cellule composée d'une aile en bois et d'un fuselage en tubes d'acier pouvait supporter des facteurs de charges compris entre +10G et -10G. Sa propulsion

était assurée par un quatre cylindres Avco Lycoming IO-360 de 200 chevaux qui lui permettait d'atteindre une vitesse maximale de 190 nœuds, soit 352 km/h. Affichant un taux de roulis de 200 degrés par seconde, l'engin a rapidement connu le succès, tant au niveau commercial que sur les podiums.

Compétiteur

En 1990, Extra Aircraft l'a remplacé par une version améliorée baptisée Extra 300. Celle-ci se différencie notamment par sa voilure en fibre de carbone et ses jambes de train d'atterrissage en matériaux composites. De plus, son six cylindres Lycoming AEIO-540 de 300 chevaux autorisait une vitesse de 340 km/h tandis que ses nouvelles gouvernes lui offraient un taux de roulis de 400 degrés par seconde. Pour satisfaire sa clientèle, la firme allemande a ensuite proposé le monoplace 300S à envergure réduite puis le biplace 300L à aile basse.

Vainqueur

Son site de Hünxe s'est également mis à produire le modèle 330LX, un biplace animé par un six cylindres Lycoming AEIO-580 de 330 chevaux, puis le 330LT, une version plus docile destinée aux pilotes de tourisme. Le

330SC a intégré le catalogue de l'entreprise en 2007. Optimisé pour la compétition il est parvenu à décrocher huit titres de champion du monde au cours des quatorze années qui ont suivi.



Successeur

Extra Aircraft compte sur le 300SX pour lui succéder. Cette nouvelle mouture, qui a pris l'air au printemps 2023, se différencie par un fuselage nettement moins long qui réduit son poids. Son habitacle est toutefois plus large, et donc plus confortable pour le pilote. Les ingénieurs ont également repris ses ailerons afin d'en augmenter l'efficacité. Ils ont aussi redessiné les capots couvrant sa mécanique pour améliorer leur aérodynamisme ainsi que la circulation de l'air autour des cylindres durant toutes les phases du vol.

PRATT & WHITNEY PT6

Le PT6 est un turbopropulseur développé à la fin des années cinquante par le motoriste Pratt & Whitney Canada. Fiable et puissant, il équipe un très grand nombre d'aéronefs.



Étude

En 1956, une étude de marché commandée par la société Pratt & Whitney révéla que les constructeurs aéronautiques souhaitaient abandonner le moteur à piston au profit du turbopropulseur. À puissance équivalente, ce dernier était effectivement plus fiable et plus léger. C'est ainsi que le bureau d'études de la firme recruta une équipe d'ingénieurs spécialisés dans les turbines à gaz. Ceux-ci durent alors surmonter différents problèmes techniques qui entraînèrent d'importants

retards. La direction faillit donc interrompre le développement de cette mécanique. Par chance, les résultats obtenus lors des essais au sol furent à la hauteur de ses espérances. Le prototype du PT6 finit par être testé en vol le 30 mai 1961. Deux ans plus tard, il permit à Beechcraft de transformer son Queen Air en King Air.

Architecture

Le PT6 possède un compresseur axial à quatre étages suivi d'un compresseur centrifuge. Au démarrage, ces derniers sont mis en mouvement par un démarreur électrique. L'air qui les traverse est ensuite dirigé vers une chambre de combustion annulaire où il est mélangé au kérosène. Des éclateurs y enflamment le mélange jusqu'à ce que le régime d'autonomie soit atteint. Les gaz générés entraînent alors la turbine du compresseur puis une turbine de puissance qui tourne à environ 30.000 tours par minute. Cette vitesse de rotation est abaissée à 2.200 tours par un réducteur à train épicycloïdal qui transmet le mouvement à l'hélice. Les nombreuses versions du PT6 sont réparties en trois catégories. Les petites fournissent une puissance comprise entre 500 et 867 chevaux, les moyennes génèrent

entre 700 et 950 chevaux tandis que les grandes développent entre 700 et 1600 chevaux. Comme tous les turbopropulseurs, le seul inconvénient du PT6 est sa grande consommation. En effet, un TBM-940 muni d'un PT6A-66D de 850 chevaux brûle jusqu'à 140 litres de kérosène par heure de vol.



Déclinaison

Les séries PT6B et PT6C sont destinées aux hélicoptères. La première délivre entre 550 et 980 chevaux tandis que la seconde génère une puissance continue comprise entre 1.600 et 2.300 chevaux. Baptisé Twin Pack, le PT6T réunit deux turbomoteurs PT6A accouplés à une boîte de transmission principale. Il fournit près de 2.000 chevaux lors du décollage.

CAUDRON RAFALE REPLICA

Le C.460 Rafale de l'Américain Tom Wathen est une réplique créée par AeroCraftsman à la fin des années deux mille. Immatriculé N6989, cet appareil a participé au centenaire du Salon du Bourget qui s'est déroulé du 15 au 21 juin 2009.



Développement

En 1932, Marcel Riffard rejoignit la société Caudron pour étudier un appareil capable de remporter la Coupe Deutsch de la Meurthe. L'ingénieur créa alors les monoplaces C.362 et C.366 qui ne se différenciaient que par leur motorisation. En effet, le premier était muni d'un quatre cylindres Renault 4Pei de 170 chevaux tandis que le second recevait

un six cylindres Régnier R6 de 210 chevaux. Ces avions ne parvinrent toutefois pas à remporter l'épreuve de 1933. Marcel Riffard et son équipe se remirent donc au travail et proposèrent les dérivés C.450 à train fixe et C.460 à train rentrant. Ceux-ci possédaient une hélice Ratier à deux positions ainsi qu'un moteur six cylindres Renault Type 433 qui délivrait une puissance de 330 chevaux.

Compétition

Ces accessoires permirent à Maurice Arnoux de décrocher la Deutsch de 1934 en croisant à 388 km/h. Le 25 décembre de la même année, Raymond Delmotte pris place à bord d'un C.460 équipé d'un six cylindres Renault type 456 de 360 chevaux et porta le record du monde de vitesse aérienne à 506 km/h. Le 19 mai 1935, le pilote remporta la Coupe Deutsch de la Meurthe en poussant son C.460 à 443 km/h. Les National Air Races de 1936 se déroulèrent à Los Angeles du 04 au 07 septembre. Michel Détrouyat et son C.460 y décrochèrent le Greve Trophy à 396 km/h puis le Thompson Trophy à 422 km/h. Une semaine plus tard, Yves Lacombe décolla à bord d'un C.450 pour participer à la Deutsch de la Meurthe. Il termina en tête de la course avec une vitesse moyenne de 389 km/h.



Réplique

Malgré leur glorieux passé, les Rafale finirent par disparaître. Plusieurs pilotes tentèrent d'en refabriquer, mais aucun n'y parvint. Par chance, Tom Wathen récupéra un fuselage inachevé et une structure d'aile qu'il confia aux ateliers d'AeroCraftsman. Ces derniers se basèrent sur des photographies d'époque pour tracer leurs propres plans et ressusciter l'oiseau bleu. La cellule reçut ensuite un six cylindres Avia 337C de 260 chevaux et un train escamotable spécialement conçu par les techniciens américains. Enregistrée sous le code N6989 par les services de l'Aviation Fédérale, cette superbe réplique effectua son premier tour de piste le 28 janvier 2009 au-dessus de l'aéroport de Flabob. Trois mois plus tard, elle quitta la Californie pour participer au centenaire du Bourget.

INDIAN SPITFIRE

Le Spitfire SM845 est l'un des derniers Mark XVIII conservé en état de vol. Même s'il n'a jamais combattu, son histoire est riche de nombreux événements.



Chattis Hill

Le Spitfire numéro 6S/672224 a vu le jour au sein de l'usine Supermarine de Chattis Hill, dans le Hampshire. Comme tous les avions de ce type, il était propulsé par un Rolls-Royce Griffon 65 capable de délivrer jusqu'à 2.200 chevaux. Lorsqu'il volait à onze mille pieds, sa vitesse pouvait ainsi atteindre 710 km/h avec un carburant dont l'indice d'octane

atteignait 150. L'appareil est entré au service de la Royal Air Force en mai 1945, sous le code SM845. Après avoir passé quelques temps auprès de la Maintenance Unit 39, il a été expédié par bateau vers Karachi pour rejoindre le South East Asia Air Command. Au mois de décembre 1947, les aviateurs anglais l'ont remis à un escadron de la Force Aérienne Indienne. Celle-ci l'a maintenu actif sous l'immatriculation HS687 jusqu'à la fin des années cinquante. Le Spitfire a ensuite été transféré sur la base de Kalajunda où il s'est mis à jouer les leurres pour tromper les avions de reconnaissance photographique.

Audley End

En 1977, il a retrouvé sa terre natale grâce au collectionneur Wensley Haydon-Baillie qui l'a rapidement cédé aux pilotes américains Marshall Moss et Richard Boolootian. L'avion a donc traversé l'Atlantique pour emménager sur le terrain de Lancaster-Fox. Repris par David Tallichet en 1981, il a ensuite posé ses valises en Oklahoma puis dans le Wyoming afin d'être restauré par les meilleurs ateliers. Sept ans plus tard, l'aéronef est devenu la propriété du britannique Adrian Reynard. Il a donc à nouveau franchi l'océan pour arriver à Audley End où sa réfection s'est poursuivie.

En 1997, l'aéronef a été racheté par Historic Flying Limited. L'entreprise a assuré la fin des travaux qui lui ont permis de reprendre l'air le 07 juillet 2000, sous l'immatriculation civile G-BUOS.



North Lincolnshire

L'avion a été racheté par la firme suédoise Biltema Sweden Holding en 2009. Il a alors trouvé le gîte et le couvert sur le terrain d'Ängelholm, dans la baie de Skälder. Abimé lors d'un atterrissage en Norvège, il a été vendu à la société anglaise Spitfire Limited en 2010. Il est alors retourné chez Historic Flying Limited pour une remise en état. Depuis, il est basé à Humberside, dans le North Lincolnshire, et participe à différents meetings aériens à travers toute l'Europe.

FARADAIR BIOELECTRIC HYBRID

L'entreprise britannique Faradair Aerospace travaille actuellement sur un triplan hybride bioélectrique. Cet aéronef sera effectivement équipé d'un turbogénérateur Honeywell qui délivrera un mégawatt d'électricité en brûlant du biocarburant.



Programme

Fondée en 2014 par Neil Cloughley, la firme Faradair Aerospace a pris ses quartiers sur l'aérodrome de Duxford il y a trois ans. Elle y étudie un appareil novateur qu'elle espère commercialiser à l'horizon 2026. Baptisé BEHA, pour Bio-Electric Hybrid Aircraft, cet engin se décline en trois versions : les avions de transport M1H à motorisation hybride et E1 à propulsion électrique ainsi que le drone M1AT. Leur développement s'articule autour

de trois axes principaux qui sont la baisse des coûts d'exploitation, la diminution du bruit et la réduction des émissions de dioxyde de carbone.

Motorisation

Le M1H et le M1AT seront donc équipés d'un turbogénérateur Honeywell qui consommera du carburant durable. Plus silencieux et bien moins polluant que ses prédécesseurs, ce turbomoteur fournira une puissance continue de 1.000 kilowatts qui alimentera deux moteurs électriques MagniX Magni500 délivrant 750 chevaux chacun. Le E1 devrait quant à lui tirer son énergie d'une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène ou d'un ensemble de batterie afin d'entrer dans la catégorie zéro émission. Dans tous les cas, les BEHA recevront un doublet d'hélices contrarotatives et propulsives. Ces dernières prendront place au centre d'un carénage circulaire qui réduira efficacement le bruit.

Triplan

L'aéroplane proposé par Faradair Aerospace prend la forme d'un triplan à ailes jointes et à décalage positif, une configuration singulière qui augmente la portance et facilite l'accès à bord. D'autre part, la voilure est couverte de

cellules photovoltaïques qui alimentent la cabine lorsque l'avion est au sol et que ses moteurs sont éteints. Elle porte également une paire de balancines qui secondent le train d'atterrissage monorace du BEHA.



Performances

D'après ses concepteurs, celui-ci pourra accueillir jusqu'à dix-huit passagers ou cinq tonnes de fret. Son fuselage est d'ailleurs muni d'un accès voyageurs découpé dans une large porte cargo. L'appareil sera en mesure de décoller sur 300 mètres puis de franchir un peu plus de 1.800 kilomètres sans escale. Sa vitesse de croisière devrait atteindre 370 km/h mais son plafond ne dépassera pas les 12.500 pieds. Le triplan n'est effectivement pas pressurisé. Les ingénieurs ont fait ce choix pour limiter son poids et ses coûts d'entretien.

BLUE SPIRIT AERO

Blue Spirit Aero travaille actuellement sur toute une famille d'avions électriques légers. Les moteurs de ces derniers sont alimentés par des piles à combustible fonctionnant grâce à de l'hydrogène gazeux.



Dirigeant

Passionné d'aviation depuis sa plus tendre enfance, Olivier Savin n'envisageait pas de travailler dans un autre secteur que celui de l'aéronautique. Après avoir décroché son diplôme d'ingénieur, il s'est donc installé aux États-Unis pour intégrer la firme Honeywell. Il a ainsi œuvré sur différents programmes spatiaux, notamment sur le remplacement des piles à combustibles qui équipaient les

navettes américaines. Conscient du potentiel de ces générateurs, il les a étudiés de près avant de réfléchir à leur intégration sur un aéronef. Mais à l'époque, personne ne se souciait encore réellement des problèmes écologiques et climatiques. De plus, aucun pays ne possédait les infrastructures nécessaires à la production et à la distribution d'hydrogène destiné à l'aviation. L'ingénieur a toutefois précieusement conservé l'ensemble de ses notes et de ses idées. De retour en France, il a rejoint le groupe Dassault Aviation, une entreprise qu'il a quitté au bout de dix-huit ans.

Entreprise

Les questions environnementales s'étant alors retrouvées au cœur de toutes les préoccupations, Olivier Savin s'est décidé à fonder sa propre société. C'est ainsi que Blue Spirit Aero a vu le jour à Rueil Malmaison au mois de juillet 2020. La start-up réunit aujourd'hui douze collaborateurs dont huit ingénieurs. Elle compte également de nombreux partenaires comme l'Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales qui lui donne accès à sa soufflerie. D'autre part, l'entreprise s'est rapprochée de Pragma Industries afin

d'éprouver la résistance d'une pile à combustible à bord d'un avion de voltige.



Aéroplane

Plus récemment, Blue Spirit Aero a dévoilé le premier-né d'une famille d'appareils légers électriques. Ce quadriplace dispose de douze piles à combustible réparties le long de sa voilure. Chacune d'elles alimente un moteur électrique associé à une hélice de petit diamètre. Les ailes profitent donc d'un souffle continu qui augmente la portance et améliore les performances de l'aéroplane. Le prototype de ce dernier pourrait quitter la terre ferme en 2024. Sa commercialisation est pour sa part prévue en 2026. Si le succès est au rendez-vous, Blue Spirit Aero compte ensuite développer une variante six places destinée au transport régional.

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 trois appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement 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, T Laurent, Faradair Aerospace, Pratt & Whitney Canada, Patrick de Coninck, Blue Spirit Aero, Air Team Image, Extra Aircraft.