



Juin 2024

- Boeing 777
- Bell 429
- Circulation au sol
- Moteur ionique
- Aviat A-1 Husky
- Jabiru J430
- DeHavilland Canada Dash 8
- SE Aeronautics SE 200
- Canadian Warhawk
- Dernier Sabre

BOEING 777

Le modèle 777 est un avion de ligne à long rayon d'action créé pour combler la tranche comprise entre les Boeing 767 et 747. À ce jour, il est le plus gros biréacteur du monde.



Création

En 1978, la société Boeing a présenté trois projets de biréacteurs parmi lesquels le 777 destiné à concurrencer le McDonnell Douglas DC-10 et le Lockheed L-1011 TriStar. Pour répondre parfaitement aux besoins de ses clients, le constructeur a ensuite fondé le groupe Working Together qui réunissait les représentants de huit compagnies aériennes. Ceux-ci ont alors défini les spécifications de

l'appareil qu'ils imaginaient muni d'un glass cockpit et capable d'accueillir 325 passagers. En 1990, United Airlines est ainsi devenu le client de lancement du 777 en commandant trente-quatre exemplaires. Le prototype de celui-ci a donc pu réaliser son premier vol le 12 juin 1994.

Innovation

Les innovations techniques appliquées au biréacteur sont nombreuses. Par exemple, le plancher de sa cabine et une partie de sa dérive font largement appel aux matériaux composites. De plus, l'avion est doté de commandes de vol électriques, d'une voilure supercritique et d'un écran affichant les informations de bord. Par ailleurs, son avionique configurable au moyen d'un logiciel est connectée à un réseau en fibre optique. Depuis 2003, la clientèle peut également faire installer un Electronic Flight Bag dans les exemplaires qu'elle achète. Ce système remplace le manuel de l'aéronef, le manuel d'exploitation et les cartes de navigation. Il est aussi l'hébergeur de différentes applications qui automatisent des fonctions comme le calcul du centrage et des performances de décollage. Il a donc été vendu à plusieurs compagnies aériennes.



Motorisation

D'autre part, celles-ci ont la possibilité de choisir entre des turboréacteurs de type Pratt & Whitney PW4000, Rolls-Royce Trent 800 ou General Electric GE90. Développant une poussée unitaire de 340 kilonewton, ces derniers permettent au 777 d'atteindre une vitesse de croisière de 900 km/h et de monter à 43.000 pieds, soit environ 13.000 mètres d'altitude. Selon la version, l'appareil emporte entre 94 et 145 tonnes de carburant grâce auxquelles il est en mesure de franchir jusqu'à 15.843 kilomètres sans escale. Le 777-200 peut accueillir 301 passagers répartis sur trois classes ou 400 voyageurs en mode charter. Dans cette seconde configuration, le 777-300 embarque 550 personnes. La version cargo emporte quant à elle trente-sept palettes.

BELL 429 GLOBAL RANGER

Le Global Ranger est un bimoteur léger développé par Bell Helicopter au début des années deux mille. Il est le digne héritier du modèle 206LT Twin Ranger.



Bell 407

En 1994, l'usine québécoise de Mirabel se mit à produire une variante biturbine du Long Ranger. Désignée 206LT Twin Ranger, elle était animée par deux Allison 250-C20R délivrant 450 chevaux chacun. Ces turbomoteurs lui permettaient d'atteindre une vitesse maximale de 250 km/h. De plus, elle pouvait franchir jusqu'à 430 kilomètres sans

escale. Hélas, l'appareil ne parvint pas à séduire la clientèle malgré ses nombreuses qualités. Il fut donc abandonné en 1999 après qu'une douzaine d'exemplaires aient été assemblés. Le constructeur connaissait toutefois le succès avec une version modernisée du Long Ranger désignée Bell 407. Pour satisfaire son désir d'ajouter un bimoteur au catalogue, les ingénieurs travaillèrent ensuite sur le modèle 407T. Malheureusement, son antique cabine n'était pas en mesure de satisfaire les besoins des acheteurs potentiels.

Bell 427

Le 206 et ses dérivés étaient effectivement dépassés. La direction prit donc la décision d'étudier un appareil entièrement nouveau. Elle se rapprocha alors de Samsung Aerospace Industries afin d'en partager les frais de développement. Cette association d'entreprises déboucha sur la mise au point du Bell 427, un aéronef utilitaire multirôle capable de franchir 730 kilomètres sans escale. Le rotor quadripale de celui-ci était entraîné par deux Pratt & Whitney Canada PW207D fournissant 710 chevaux chacun. Grâce à ce groupe motopropulseur, le 427 était capable de croiser à 256 km/h. D'autre

part, sa cabine en matériaux composites pouvait embarquer jusqu'à sept passagers en plus du pilote.



Bell 429

Le 427 avait notamment été conçu pour effectuer des évacuations sanitaires. Les spécialistes de ce secteur reprochaient cependant à sa cellule d'être trop exiguë pour accueillir une civière dans de bonnes conditions. Pour remédier à ce problème, Bell et son allier sud-coréen créèrent une cellule agrandie qui donna naissance au modèle 429. Bénéficiant d'un glass cockpit et d'un pilote automatique trois axes, ce dernier fut certifié IFR avec un seul aviateur aux commandes. En 2010, il remplaça le 427 de manière définitive.

CIRCULATION AU SOL

Lorsqu'ils se déplacent sur une plateforme aéronautique, les aéronefs et les véhicules terrestres doivent respecter plusieurs règles. Celles-ci permettent notamment d'éviter les accrochages au sol.



Aires

L'aire de mouvement d'une plateforme se compose d'une aire de manœuvre et d'une aire de trafic. L'aire de manœuvre réunit la piste et les voies de circulation. Elle permet donc aux appareils de se déplacer lorsqu'ils sont au sol, de décoller et d'atterrir. L'aire de trafic est destinée à leur stationnement et à

leur ravitaillement. Elle autorise les opérations d'embarquement du fret et des passagers. On l'appelle également parking, tarmac ou aire de stationnement.

Aéronefs

Les avions ne doivent se déplacer qu'en empruntant les parkings et les taxiways, à vitesse modérée, et en suivant les lignes peintes au sol. Quitter les voies de circulation balisées peut effectivement les endommager gravement. De plus, les vitesses excessives augmentent considérablement les risques de perte de contrôle et de collision. Par ailleurs, les pilotes doivent rester attentifs aux ordres délivrés par le contrôleur aérien, et ce, afin d'emprunter le bon itinéraire. Lorsqu'ils se trouvent en situation d'auto-information, leur vigilance doit être supérieure. Il leur faut alors observer différentes règles de priorité.

Priorités

Les pilotes ne doivent jamais franchir le point d'attente lorsqu'un appareil est en finale. En effet, les avions en vol sont prioritaires sur ceux qui se trouvent au sol. Il est également interdit de dépasser cette limite tant que la piste est occupée. De la même manière, il est défendu d'atterrir si la piste n'est pas libre. Il

existe aussi des priorités en fonction du type d'aéronef. D'une manière générale, les engins les moins manœuvrables sont prioritaires. Un avion cèdera donc le passage à un planeur, à un dirigeable et à un ballon.



Véhicules

L'aire de mouvement n'est accessible qu'à certains véhicules tels que les fourgonnettes de piste, les tracteurs de remorquage, les camions oléoserveurs, les camions-citernes, les estafettes de gendarmerie ainsi que les camions de sapeurs-pompiers. La circulation d'automobiles peut toutefois être autorisée, à titre exceptionnel, par le contrôleur. Dans ce cas, le conducteur doit allumer ses feux de croisement, activer ses feux de détresse et rester en contact radio avec la tour.

MOTEUR IONIQUE

Assurant la propulsion de satellites et de sondes spatiales, les moteurs ioniques présentent de nombreux avantages. Le secteur aéronautique s'y intéresse donc depuis plusieurs années.

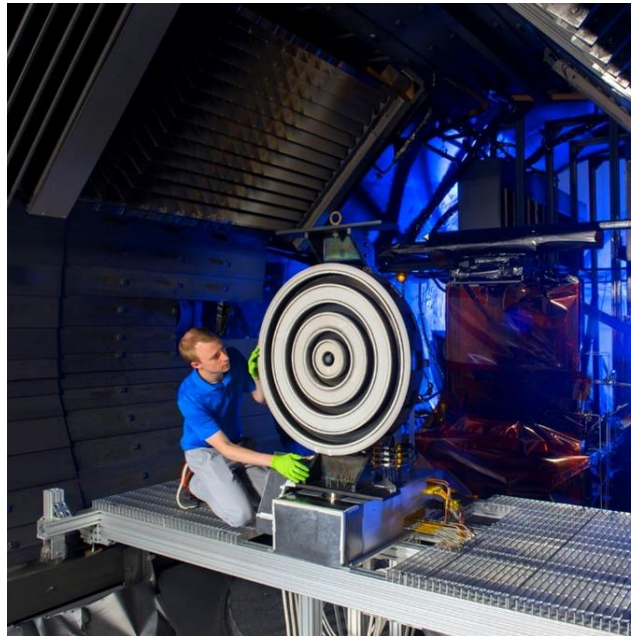
Propulseur ionique

Le moteur ionique à grilles affiche un rendement dix fois plus élevé que celui des moteurs chimiques. Il permet ainsi de diminuer la masse de l'appareil en réduisant la quantité d'ergol nécessaire. Ce propulseur électrique est effectivement capable d'éjecter des ions à cinquante kilomètres par seconde. Sa poussée maximale est cependant faible puisqu'elle ne dépasse pas cinq newtons. Pour l'heure, son utilisation se limite donc au domaine spatial.

Fonctionnement

Lors de la mise en route, du xénon est injecté dans la chambre cylindrique. Le gaz est alors bombardé d'électrons afin de produire une grande quantité d'ions. Ces derniers sont ensuite expulsés du moteur par deux grilles polarisées générant un champ électrique.

Pour finir, des cathodes creuses recombinent les électrons et les ions pour éviter qu'une charge électrique ne se forme sur le moteur ou le véhicule qui le porte.



Moteur à plasma

Le moteur à plasma stationnaire adopte une forme annulaire mais il fonctionne selon le même principe. Son champ électrique est en revanche généré par une anode, une cathode et un électro-aimant. Par ailleurs, les ions qu'il accélère se trouvent dans un plasma quasiment neutre. Il est donc impossible

qu'un nuage d'électrons puisse se former et amoindrir son efficacité. Cet avantage permet de le rendre bien plus compact qu'un moteur ionique à grilles de même puissance. Également connu sous l'appellation propulseur à effet Hall, le moteur à plasma stationnaire peut employer différents ergols gazeux tels que le xénon, le krypton, l'argon, l'iode, le magnésium, le zinc et le bismuth. Il peut aussi utiliser de l'oxygène pour peu qu'une substance facilement ionisable soit présente à la cathode afin d'équilibrer les charges. Ce type de propulseur suscite donc l'intérêt du secteur aéronautique.

Aéronautique

En 2018, une équipe de chercheurs du Massachusetts Institute of Technology est parvenue à faire voler un petit démonstrateur radiocommandé. Affichant un poids de deux kilogrammes et demi pour une envergure de cinq mètres, il se servait d'une simple batterie pour ioniser les atomes d'air et générer la poussée aérodynamique dont il avait besoin pour se maintenir en l'air. Dans un avenir proche, les avions pourraient donc se mouvoir dans les airs sans hélices ni soufflantes. Ils n'émettraient alors aucun bruit et ne rejetteraient aucune particule.

AVIAT A-1 HUSKY

Le A-1 Husky est un appareil à aile haute développé par Frank Christensen au début des années quatre-vingt. Aujourd'hui, cet élégant biplace est produit par Aviat Aircraft.



Christen Industries

À la fin des années soixante-dix, l'ingénieur Frank Christensen a lancé l'étude d'un appareil capable de surclasser le Pitts Special. Baptisé Eagle, ce puissant biplan a réalisé son premier vol au mois de février 1977, sur l'aéroport régional de San Carlos. Quelques temps plus tard, Franck a fondé la société Christen Industries à Hollister afin d'en assurer la production et la distribution.

Aviat Husky

En 1985, cette dernière s'est mise à travailler sur le Husky, un monomoteur à aile haute proche du Piper PA-18 Super Cub. Pour en tracer les plans, ses ingénieurs ont employé la conception assistée par ordinateur, un choix rarissime sur ce type d'aéronef. Leur prototype a quitté la terre ferme en 1986 grâce au 180 chevaux d'un quatre cylindres Lycoming O-360. Cette mécanique de 5,9 litres entraînait une hélice bipale à vitesse constante qui permettait à l'engin d'atteindre une vitesse de croisière de 230 km/h. Certifié par la Federal Aviation Administration au cours de l'année suivante, le A-1 n'a été remplacé par le A-1A qu'en 1998 tant il était bien pensé. Cette déclinaison se démarquait par une masse maximale au décollage de 857 kilogrammes, soit 41 kilogrammes de plus que le modèle original. Commercialisé en parallèle, le A-1B pouvait recevoir le traditionnel quatre cylindre à carburateur ou sa version à injection qui délivrait 200 chevaux. Le A-1B-160 Husky Pup a été ajouté au catalogue en 2003. Même si son Lycoming O-320 n'offrait que 160 chevaux, sa masse maximale au décollage culminait à 907 kilogrammes. Celle du A-1C atteignait en revanche 998 kilogrammes. Certifié le 24

septembre 2007, cet aéroplane a été décliné en deux versions : le A-1C-180 à moteur Lycoming O-360 de 180 chevaux et le A-1C-200 animé par un IO-360 de 200 chevaux.



Aviat Aircraft

La société Christen Industries a racheté Pitts Aerobatics, son principal concurrent, au mois de novembre 1983. Elle s'est alors établie à Afton, dans le Wyoming, pour y poursuivre la fabrication du Pitts Special et celle des kits de l'Eagle II. En 1991, Franck Christensen a revendu sa firme à Aviat Aircraft. Vingt-quatre ans plus tard, celle-ci a fait certifier une variante hydravion équipée d'une hélice capable de passer en reverse. Mis au point par MT Propeller, cet accessoire permet de réduire efficacement la course de l'aéronef après son amerrissage.

JABIRU J430

Le J430 est un quadriplace léger conçu par l'avionneur australien Jabiru Aircraft au début des années deux mille. Propulsé par un six cylindres de 120 chevaux, il est capable de croiser à 120 nœuds, soit 222 km/h.



Entreprise

La société Jabiru Aircraft fut créée par Rodney Stiff et Phil Ainsworth en 1988. Établie dans la province australienne du Queensland, elle commercialisa son premier appareil deux ans plus tard. Ce dernier était alors propulsé par un KFM 112M de 60 chevaux. Malheureusement, Italian American Motor Engineering cessa de produire ce

quatre cylindres quelques temps plus tard. Les deux associés décidèrent aussitôt de développer leurs propres mécaniques pour s'affranchir de ce type de désagrément. C'est ainsi qu'ils présentèrent le moteur Jabiru 2200 en 1995. Ce quatre cylindres de 2,2 litres délivrait 80 chevaux à 3.300 tours par minute. Il fut rapidement suivi par le Jabiru 3300, un six cylindres de 3,3 litres générant 120 chevaux durant le décollage. Sa puissance se stabilisait ensuite à 107 chevaux lorsque son régime était ramené à 2.750 tours par minute.

Quadriplace

Au début des années deux mille, l'entreprise dévoila un quadriplace équipé de cette motorisation. Baptisé J430, il disposait d'une aile haute haubanée, munie de volets et de winglets. Comme le reste de la cellule, cette voilure était construite en matériaux composites. Elle reposait sur un train d'atterrissage tricycle dont les trois roues pouvaient être carénées, une option qui augmentait légèrement la vitesse de croisière de l'appareil. Ce dernier possédait une excellente autonomie puisqu'il pouvait aisément parcourir 1.480 kilomètres sans ravitaillement, ce qui lui permettait d'effectuer de grandes navigations.



Biplace

L'avionneur ajouta ensuite le modèle J230 à son catalogue. Il s'agissait d'un J430 biplace capable de franchir jusqu'à 1.510 kilomètres sans escale. Cette variante se démarquait principalement par sa cabine dépourvue de banquette arrière. Les propriétaires bénéficiaient ainsi d'une grande soute à bagages autorisant le chargement de plusieurs valises.

Ultraléger

En 2004, la firme présenta le Jabiru UL, une déclinaison entrant dans la catégorie Ultra-Léger Motorisé de l'European Union Aviation Safety Agency. Animée par un Jabiru 2200 de 80 chevaux, elle était en mesure de croiser à 100 nœuds, soit 185 km/h.

DEHAVILLAND CANADA DASH 8

Le Dash 8 est un avion de transport régional développé par DeHavilland Canada au début des années quatre-vingt. Il fait aujourd'hui partie de la gamme Q Series produite par Bombardier. De son côté, la société Conair le transforme en appareil de lutte anti-incendie.



Genèse

La firme DeHavilland Canada commercialisa le Dash 7, un avion à décollage et atterrissage court animé par quatre PT6A-50 de 1.120 chevaux, au cours de l'année 1978. Malgré ses excellentes performances, celui-ci peinait à trouver preneur en raison de sa forte consommation. Les compagnies aériennes et les sociétés de transport public aérien s'en

détournèrent donc en raison du second choc pétrolier qui secouait l'économie mondiale.

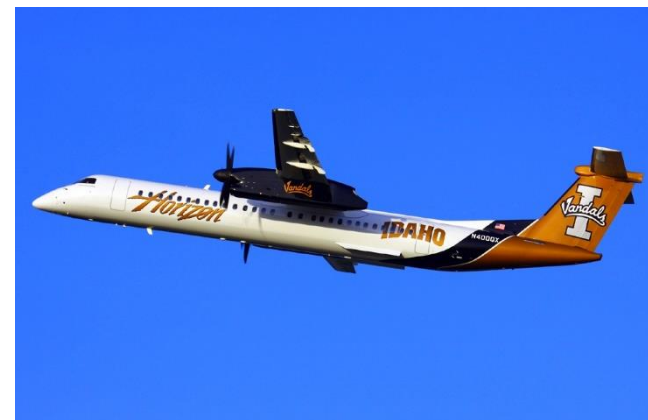
Naissance

Pour répondre à leurs attentes, les ingénieurs se mirent à concevoir un biturbopropulseur qu'ils baptisèrent Dash 8. Le 20 juin 1983, son prototype effectua un premier vol au-dessus de la province canadienne de l'Ontario. Ses Pratt & Whitney Canada PW120 fournissaient une puissance unitaire de 1.800 chevaux qui lui permettait d'embarquer jusqu'à trente-neuf passagers et leurs bagages.

Certification

Certifié par la Federal Aviation Administration le 16 décembre 1983, le DHC-8-100 entra en service quelques mois plus tard en intégrant les flottes de NorOntair et Piedmont Airlines. DeHavilland Canada fut rachetée par Boeing en 1986 et reprise par Bombardier en 1992. Trois ans après, l'aéronef reçut une paire de PW123 générant 2.150 chevaux chacun. Il fut alors redesigné DHC-8-200. Le constructeur proposait également le DHC-8-300, une variante équipée de PW123 dont les puissances variaient entre 2.380 chevaux et 2 500 chevaux. Lancée par DeHavilland à la fin des années quatre-vingt, cette dernière se

distingua également par son fuselage qui avait été allongé de 3,43 mètres pour pouvoir transporter cinquante-six voyageurs. En 1999, la firme Bombardier proposa plusieurs variantes désignées DHC-8-400, DHC-8-401 et DHC-8-402 qui comptaient respectivement soixante-huit, soixante-dix et soixante-dix-huit sièges.



Évolution

Bénéficiant de différentes améliorations, la dernière évolution de cet appareil a été commercialisée en 2000 sous l'appellation Q400. Le 18 juin 2019, la Sécurité Civile française a réceptionné son premier Q400-MR. Cette version destinée à la lutte anti-incendie possède un réservoir de 9.800 litres qui peut contenir de l'eau ou du retardant.

SE AERONAUTICS SE200

Le SE 200 compte parmi les nombreux projets visant à concevoir des aéronefs à la fois plus respectueux de l'environnement et plus efficaces. Imaginé par la société SE Aeronautics, cet appareil à l'architecture singulière pourrait entrer en service bien avant la plupart de ses concurrents. Sa propulsion sera effectivement assurée par un turboréacteur classique.



Entreprise

SE Aeronautics est une start-up fondée par Tyler Mathews et Lloyd Weaver en 2010. À travers elle, les deux hommes souhaitent révolutionner le monde du transport aérien en proposant un avion de ligne capable de

surclasser les modèles proposés par Airbus et Boeing. Le développement du SE 200 s'articule donc autour des trois principes fondamentaux que sont l'efficacité, la sécurité et l'économie de carburant. Pour le dessiner, Lloyd Weaver s'est attaché les services d'Uvesh Pawar, un jeune ingénieur ayant étudié au sein de l'Embry-Riddle Aeronautical University de Daytona Beach.

Appareil

Le SE 200 possède un fuselage monocoque en matériaux composites sur lequel sont greffées trois ailes équipées de winglets à dièdre négatif. Cette architecture particulière améliore la portance et réduit la traînée induite. L'engin peut ainsi réaliser des décollages et des atterrissages sur de courtes distances tout en bénéficiant d'une grande autonomie. Son empennage papillon encadre un unique turboréacteur pouvant fonctionner grâce à du biocarburant. Le SE 200 rejette ainsi beaucoup moins de gaz à effet de serre. De plus, sa consommation se trouve inférieure de soixante-dix pourcents par rapport à celle d'une machine de taille équivalente. Il est donc en mesure de franchir jusqu'à dix-sept mille kilomètres sans escale à la vitesse de Mach 0,9. D'après ses

concepteurs, son empreinte carbone est donc quatre-vingts pourcents plus faible que celle des avions traditionnels.



Habitacle

La cabine de cet appareil subsonique peut accueillir 264 passagers dans le plus grand confort. Elle dispose d'un système de ventilation et de recyclage de l'air permettant d'éviter la diffusion de microbes et de virus en son sein. Contrairement à ce qui se fait depuis des décennies, les réservoirs de carburants ne se trouvent pas sous son plancher mais au-dessus de son plafond.

Financement

Pour l'heure, SE Aeronautics a seulement dévoilé les esquisses de cet appareil. Il lui reste à trouver le financement nécessaire à l'assemblage d'un premier prototype.

CANADIAN WARHAWK

Le Warhawk de l'Erickson Aircraft Collection est l'un des plus beaux exemplaires préservé en état de vol. Nous vous proposons donc de revenir sur son histoire.



Assemblage

Le P-40E numéro 41-5321 fut assemblé par les ouvriers de la Curtiss-Wright Corporation en 1941. Il rejoignit alors une unité de la Royal Canadian Air Force sous le numéro 1058 en tant que Kittyhawk Mark 1a. Équipé d'un Allison V-1710 de 1.240 chevaux, il était en mesure d'atteindre une vitesse maximale de 290 nœuds, soit 538 km/h, à une altitude de 15.000 pieds. Il fut donc particulièrement

apprécié par les pilotes qui volèrent à son bord. L'arrivée d'appareils modernes et plus puissants incita cependant l'État-Major à le réformer le 16 août 1946. L'ancien chasseur entama alors une carrière ornementale en Alberta. Après avoir été exposé quatre ans au sein d'une ferme de Champion, il servit de mascotte à une station-service de Red Deer.

Errance

En 1968, le P-40 fut récupéré par l'aviateur David Harrington qui l'installa sur l'aéroport d'Edmonton. Un an plus tard, il devint la propriété de Bob Diemert qui le fit convoier jusqu'à Carman, dans le Manitoba, par voie routière. Sa cellule fut finalement cédée à William Anderson en 1970. Elle franchit donc la frontière sur un camion qui l'amena jusqu'à l'aérodrome de Geneseo, dans l'État de New York. En 1976, elle fut rachetée par Bill Pryor et Stuart Schwartz, deux pilotes de Pontiac, dans le Michigan, qui la firent restaurer. L'avion put donc reprendre l'air le 26 juillet 1980 après trente-quatre ans d'errance. Enregistré sous l'immatriculation N940AK, il fut repris par William Anderson en 1984. Par la suite, ce dernier le fit repeindre aux couleurs d'un appareil des Flying Tigers. Le 11 mai 1995, la mécanique de l'aéronef

connut quelques ratés au cours d'un simple vol de routine. Lorsqu'elle cessa de fonctionner, le pilote n'eut d'autre choix que d'atterrir en urgence dans un champ labouré. Cette manœuvre endommagea l'avion mais elle permit à l'homme de s'en tirer.



Restauration

Reprise par Dick Thurman en 1997, l'épave fut envoyée en Floride puis vers la Nouvelle Zélande afin d'être restaurée. C'est ainsi que le Warhawk retrouva le ciel à Ardmore le 24 mars 2002. Il traversa ensuite le Pacifique pour rejoindre la collection de Tony Banta sur l'aéroport de Livermore. Arborant une livrée de l'United States Army Air Corps, il fit sensation lors des meetings auxquels il participa. En avril 2017, il emménagea à Beaverton, dans l'Oregon, après avoir été vendu à l'Erickson Aircraft Collection.

DERNIER SABRE

Installée sur l'aéroport d'Avignon, la société Mistral Warbirds exploite un Canadair CL.13 depuis le mois de février 2019. Cet appareil est actuellement le dernier Sabre européen maintenu en état de vol.



Aéronef

Le CL.13B Sabre mark 6 numéro S6-1675 a été assemblé par les techniciens de l'usine Canadair de Montréal en 1958. Ces derniers l'avaient équipé d'un réacteur Avro Orenda 14 délivrant une puissance de 33 kilonewton. Le chasseur était ainsi capable d'atteindre une altitude de 16.000 mètres et une vitesse de

1.142 km/h. De plus, sa voilure en flèche disposait de becs de bord d'attaque mobiles qui amélioreraient son comportement à basse vitesse. Elle pouvait également porter deux réservoirs auxiliaires de 760 litres chacun qui augmentaient sensiblement le rayon d'action de l'appareil.

Carrière

Le Sabre québécois a débuté sa carrière au sein d'une école d'armes de la Luftwaffe et l'a poursuivie en tant que remorqueur de cibles. Réformé en 1970, il a ensuite volé pour le compte de la société Messerschmitt-Bolkow-Blohm durant sept longues années. Il est alors devenu la propriété du britannique Ormond Haydon-Ballie qui l'a démonté puis installé sur l'aérodrome de Duxford. En 1979, l'avion a intégré la flotte de la Flight Systems Incorporation. Il a donc rejoint la Californie et s'est mis à remplir des missions de plastron et de remorquage après avoir été remis en état de vol. Revendu à Albert Hansen en 1998, il a emménagé sur le Sky Ranch Airport de Sandy Valley, dans le Nevada. Le vétéran est ensuite passé entre les mains de deux collectionneurs avant d'arriver chez Richard Sugden en 2006. Le pilote-mécanicien s'est alors employé à le reconstruire entièrement

afin de lui rendre son éclat d'antan. C'est ainsi que la fine lame de l'aviation a revêtu le camouflage expérimental porté par quelques F-86 durant les années soixante.



Collection

Lorsque l'aviateur américain Vlado Lench disparu en 2017, ses amis eurent l'idée de rapatrier son ancien P-51D aux États-Unis. Ils contactèrent donc Frédéric Akary de la société Mistral Warbirds pour lui proposer d'échanger le MoonBeam McSwine contre le CL.13B. Ce dernier traversa donc à nouveau l'Atlantique pour prendre ses quartiers sur l'aéroport d'Avignon. Il est actuellement le dernier Sabre volant en Europe et compte parmi les douze exemplaires maintenus en état de vol à travers le monde.

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, Gilles Paccalet, John R Beckman, Goshimini, Felipe Betancur Montoya, Santiago Correa Laverde, Colombia AeroSpotters, Fred Willemsen, Andrew Compolo, Gary Shephard, Brian Spurr