



SOMMAIRE

Décembre 2020

- Epic Aircraft E1000
- Blackshape Prime
- C'est pas sorcier
- Airbus H160
- Piaggio P.180 Avanti

- Air Force One
- Barnstormer
- Flying Legends 2021
- Swearingen SA30 Fanjet
- Motorisation diesel

EPIC AIRCRAFT E1000

L'Epic Aircraft E1000 est un avion d'affaires dérivé du modèle LT. Ses concepteurs l'ont développé de manière à en faire l'appareil le plus rapide de sa catégorie.



Epic Aircraft

Au début des années deux mille, un groupe de passionnés lança la construction d'un monoturbine de six places destiné à la construction amateur. Baptisé "LT", leur prototype effectua son premier vol au cours de l'année 2004. Les associés fondèrent aussitôt la société Epic Aircraft à Bend, dans l'Oregon, pour produire les kits nécessaires à son assemblage.

Epic Aircraft LT

Le LT possédait un fuselage profilé principalement constitué de fibre de carbone. Son habitacle pouvait accueillir un pilote et cinq passagers dans le plus grand confort. Reposant sur un train d'atterrissage escamotable, l'aéronef était animé par un turbopropulseur Pratt & Whitney Canada PT-6 de 1.200 chevaux grâce auquel il atteignait 630 km/h en croisière. De plus, l'installation de réservoirs de carburant "long range" lui conférait un rayon d'action de 3.471 kilomètres. Malgré cela, les kits ne connurent qu'un succès mitigé lors de leur commercialisation.

Epic Aircraft Dynasty

Les dirigeants d'Epic Aircraft eurent alors l'idée de produire des appareils complets. Leurs ingénieurs créèrent donc un second prototype qui débuta son programme d'essais en 2006. L'entreprise traversa ensuite une période difficile en raison de la mauvaise gestion de ses finances. En 2009, elle fut ainsi contrainte de déposer le bilan. Reprise par China Aviation Industry General Aircraft et LT Builders Group en 2010, elle devint la propriété du groupe russe S7 Airlines/Technics l'année suivante.



Epic Aircraft E1000

Elle est ainsi parvenue à développer le modèle E1000, un dérivé qui a pris l'air le 19 décembre 2015. Comme tous les avions de sa catégorie, ce dernier bénéficie d'une cabine pressurisée qui lui permet d'évoluer à 31.000 pieds. D'autre part, son pare-brise chauffant et ses bords d'attaques dégivrants lui permettent d'affronter les conditions météorologiques les plus rudes. Certifiée par la Federal Aviation Administration au mois de novembre 2019, cette variante dispose d'un glass cockpit et d'un système de navigation Garmin G1000 qui intègre la vision synthétique. La pandémie de coronavirus a malheureusement retardé son entrée en production.

BLACKSHAPE PRIME

Master

Au début des années deux mille, Millenium Aircraft lança le développement d'un nouvel appareil qu'elle baptisa "Master".



L'aérodynamisme de ce dernier fut longuement étudié par les ingénieurs d'Alenia Aeronautica. Le département "aérostructures" de l'Université de Turin créa ensuite une cellule légère constituée de fibre de carbone pré-imprégnée. Très profilée, celle-ci reposait sur un train d'atterrissage tricycle escamotable. Le prototype transalpin vola pour la première fois le 27 mai 2006 grâce aux 100 chevaux de son moteur Rotax 912 ULS. L'année suivante, il fut présenté au Salon International de l'Aviation Générale de Friedrichshafen. Hélas, Millenium Aircraft fit

faillite peu de temps après. Le projet fut toutefois repris par Blackshape Aircraft en Italie et Pelegrin Limited en Lettonie.

Prime

Produit par Blackshape Aircraft depuis 2009, le "Prime" demeure très proche du modèle original. Grâce à son hélice bipale à vitesse constante, il peut croiser à 275 km/h et atteindre une vitesse maximale de 300 km/h. Équipé d'un réservoir principal de 66 litres et de deux réservoirs auxiliaires de 22 litres chacun, il est capable de franchir plus de 1.100 kilomètres sans escale. Désignée BS100UL, la version ULM commercialisée en Europe offre une masse au décollage de 470 kilos. Ce poids atteint 560 kilos au Canada et 600 kilos en Australie sur le BS100LS qui répond aux critères de la catégorie LSA. Le constructeur italien planche également sur une variante baptisée BS115 qui bénéficierait d'une masse maximale de 750 kilos. Propulsée par un Rotax 914 de 115 chevaux, elle pourrait dépasser les 400 km/h et supporter des facteurs de charges compris entre +6 et -4G. En 2013, le Prime immatriculé MM0001 a embarqué sur le porte-aéronef CVH-550 "Cavour". En effet, l'aéronavale italienne

pensait qu'il pourrait assurer la formation de base de ses pilotes. L'appareil a effectué plusieurs tours de piste et atterrissages sans connaître le moindre problème. Malgré cela, les militaires n'ont toujours pas passé commande.



Tarragon

En 2010, les sociétés Pelegrin Limited et CFM Air ont modifié les plans du Millenium "Master" pour créer le Tarragon. Actuellement produit par Tarragon Aircraft, cet appareil peut être équipé d'un Rotax 912 de 100 chevaux, d'un Rotax 914 de 115 chevaux ou d'un EPA Power SA917Ti de 135 chevaux. Ce dernier lui offre la possibilité de croiser à quelques 310 km/h tandis que sa VNE est fixée à 370 km/h.

C'EST PAS SORCIER

Diffusée du 17 octobre 1993 au 28 juin 2014 sur France 3, l'émission "C'est Pas Sorcier" était présentée par Frédéric Courant, Jamy Gourmaud et Sabine Quindou. À l'instar de "E=M6", elle permettait de découvrir de nombreux sujets scientifiques de manière simple et ludique.



Vidéodiffusion

Au total, près de six cents épisodes furent réalisés par l'équipe. La plupart d'entre eux sont disponibles sur la chaîne YouTube du programme. Créée le 31 octobre 2012, cette dernière compte plus d'un million d'abonnés et totalise plus de 360 millions de vues. On y

retrouve les superbes maquettes conçues par Jamy Gourmaud et David Mahé ainsi que la célèbre voix-off. Baptisée "la P'tite Voix" par les animateurs, elle était assurée par la comédienne Valérie Guerin.

Aviation

Plusieurs numéros concernent le domaine aérospatial : le vol en impesanteur, le vol à voile, les dirigeables, la Terre vue de l'espace, le porte-avions Charles de Gaulle, l'A-380, les drones, la sécurité aérienne, les forces aériennes, les moteurs d'avion, parachutes et parapentes, l'aérodynamique, Ariane 5, les avions de chasse et la Station Mir. Dans le numéro consacré au vol en impesanteur, Fred embarque à bord de l'Airbus A-300 "Zero G". Au cours de son vol, il retrouve Mathieu, un étudiant du Lycée Cuvier de Montbéliard, qui réalise des expériences sur le cœur.

Hommage

Les astéroïdes 23877, 23882 et 23890 ont été découverts en septembre 1998 par les membres du projet OCA-DLR Asteroid Survey. Ils ont été nommés "Gourmaud", "Fredcourant" et "Quindou" en l'honneur des trois animateurs.



Suite

Après la déprogrammation de l'émission, Frédéric Courant et Pascal Léonard se sont associés pour créer "l'Esprit Sorcier". Mis en ligne le 29 septembre 2015, ce site internet est spécialisé dans la vulgarisation scientifique. Frédéric a ensuite travaillé avec Bernard Chabbert sur une série de vidéos pédagogiques relatives à l'aviation. Ces dernières sont présentes sur la chaîne YouTube "AérostarTV". Depuis 2019, France 4 propose "C'est Toujours Pas Sorcier". Cette suite est présentée par Max Bird, Cécile Djunga, Mathieu Duméry, et Martial Le Minoux qui prête sa voix au robot Sami.

C'est pas Sorcier sur YouTube : [cliquez ici](#)
AerostarTV sur YouTube : [cliquez ici](#)

AIRBUS H160

Le développement de l'Airbus H160 se poursuit sur l'aéroport de Marignane. À terme, il devrait permettre au constructeur de reconquérir le marché de l'hélicoptère.



Genèse

En 2011, Eurocopter présenta les plans d'un appareil destiné à remplacer l'EC155 "Dauphin 2". Connu sous le nom de code "X 4", l'engin se voulait particulièrement novateur. Trois ans plus tard, la firme fut rebaptisée "Airbus Helicopters" et l'aéronef devint le H160. Son prototype vola pour la première fois le 13 juin 2015.

Appareil

À l'origine, l'aéronef devait profiter d'un grand nombre d'innovations technologiques. Les ingénieurs souhaitaient notamment lui offrir des commandes de vols électriques ainsi qu'un cockpit ultra-moderne. Ces accessoires n'ont cependant pas été retenus par la direction car leur mise au point aurait pris beaucoup de temps et coûté trop d'argent. L'hélicoptère bénéficie tout de même d'une cellule aux lignes futuristes. Entièrement réalisée en matériaux composites, celle-ci permet de maintenir sa masse à vide sous la barre des 4.300 kilogrammes. De plus, son tableau de bord possède une avionique Helionix et quatre écrans multifonctions.

Propulsion

Le H160 est équipé de deux turbomoteurs "Arrano" capables de délivrer jusqu'à 1.300 chevaux chacun. Développés par Safran Helicopter Engines, ces derniers consomment 15% de carburant en moins que les Turbomeca d'ancienne génération. Cette diminution est principalement due au montage d'aubes mobiles devant le compresseur. D'autre part, le rotor du H160 est composé de cinq pales de type "Blue

Edge" qui abaissent sa signature sonore de près de 50 %. De son côté, l'anti-couple prend la forme d'un fenestron incliné à 12° qui améliore les performances en vol stationnaire. Pour finir, un grand stabilisateur biplan fixé sur la poutre facilite le pilotage à basse vitesse.



Performances

Ce bijou technologique affiche une vitesse de croisière de 287 km/h et une vitesse maximale de 325 km/h. Il peut atteindre une altitude de 19.300 pieds en adoptant une vitesse ascensionnelle de 1.750 pieds par minute. Le H160 est également capable de franchir 852 kilomètres sans escale avec une réserve de sécurité de vingt minutes.

PIAGGIO P.180 AVANTI

Véritable chef-d'œuvre de l'aéronautique transalpine, le Piaggio Avanti demeure le biturbopropulseur le plus rapide du monde depuis près de trente-cinq ans. Retour sur l'histoire de ce bolide volant.



Concept

À la fin des années soixante-dix, les jets d'affaires rencontraient un immense succès auprès de la clientèle. Cet engouement connut toutefois un net ralentissement lorsque le second choc pétrolier secoua le monde. La direction de Piaggio eut alors l'idée de concevoir un avion turbopropulsé ultra-rapide qu'elle baptisa Avanti. Ce dernier devait être en mesure d'égaliser les performances des petits biréacteurs tout en

consommant moins de carburant. En 1980, les plans tracés par l'ingénieur Alessandro Mazzoni donnèrent naissance à une maquette de grande dimension. Celle-ci fut alors testée par les professeurs Jan Roskam et Gerald Gregorek. Leurs études aérodynamiques respectives permirent d'améliorer l'efficacité ainsi que le comportement de l'engin.

Appareil

Le prototype du P.180 effectua son premier vol le 23 septembre 1986 grâce aux 1.700 chevaux délivrés par ses Pratt & Whitney PT6A-66B. Entraînant des hélices propulsives à cinq pales, ces turbopropulseurs autorisaient une vitesse maximale de 735 km/h. De leur côté, les réservoirs de kérosène offraient une autonomie pouvant atteindre 2.790 kilomètres. La cabine de l'Avanti accueillait jusqu'à sept passagers et deux membres d'équipage. Son architecture trois surfaces était composée d'une voilure principale, d'un gouvernail de profondeur situé au sommet de la dérive, et d'une voilure secondaire fixée en bas de la pointe avant. Équipée de volets, cette dernière augmentait considérablement la portance lors de la phase d'atterrissage.



Évolution

Commercialisé en septembre 1990, l'aéronef ne tarda pas à battre différents records de vitesse. L'un des derniers fut établi en 2003 par Joe Ritchie et Steve Fossett entre San Diego et Charleston. Profitant des vents favorables, les deux pilotes réalisèrent cette traversée des États-Unis avec une vitesse moyenne de 880 km/h. Deux ans plus tard, Piaggio proposa le P.180 "Avanti II". Cette nouvelle version se différenciait notamment par son avionique Pro Line 21 associée à un glass cockpit.

Anecdote

L'origine et les prouesses de l'Avanti lui valurent le surnom de "Ferrari du ciel". En 2000, le constructeur automobile fit donc l'acquisition d'un exemplaire pour assurer le transport aérien de ses dirigeants.

AIR FORCE ONE

L'indicatif "Air Force One" est attribué à tout aéronef de l'United States Air Force dans lequel se trouve le Président des États-Unis.



Air Force One

Le Boeing VC-25A est un 747-200B spécialement aménagé pour assurer les transports présidentiels. Il possède de nombreux systèmes défensifs tels qu'un brouilleur radar, des contre-mesures électroniques et un lance-leurres. Grâce à son blindage, il peut résister aux impulsions électromagnétiques tandis que son système de ravitaillement en vol lui permet de rester dans les cieux quasi-indéfiniment. Étant

classés "secret-défense", les autres accessoires dont il dispose demeurent inconnus. Deux appareils de ce type sont mis en œuvre par la 89th Airlift Wing depuis 1989.

Air Force Two

Établie sur la base aérienne d'Andrews, dans le Maryland, l'unité réunit un millier d'hommes. Elle possède également des Boeing 757-200 modifiés désignés C-32A et C-32B. Répondant à l'indicatif "Air Force Two", les premiers arborent une livrée bleue et blanche. Ils sont utilisés lorsque la piste de l'aéroport de destination est trop courte pour le VC-25A. Plus discrets, les C-32B sont entièrement blancs.



Marine One

Si le Président des États-Unis se trouve à bord d'un aéronef du Corps des Marines, ce dernier prend l'indicatif "Marine One". L'engin devient "Marine Two" quand il accueille le Vice-Président. Il s'agit habituellement d'un Sikorsky VH-3 "Sea King". Cet hélicoptère amphibie devait céder la place au VH-71 "Kestrel", un dérivé de l'Agusta-Westland EH101 "Merlin". Ce projet a toutefois été abandonné. Les militaires devraient ainsi recevoir des VH-92 adaptés au transport présidentiel. Développée par Sikorsky et Lockheed-Martin, cette variante militarisée du S-92 a effectué son premier vol le vendredi 28 juillet 2017.

BARNSTORMER

En cette fin d'année, nombreux sont ceux et celles qui cherchent une idée cadeau utile et originale. La société Barnstormer leur propose une gamme de vêtements pour hommes et femmes inspirée d'avions mythiques.



Qualité

Barnstormer distribue des blousons, des gilets, des pull-overs, des sweat-shirts, des chemises, des polos, des casquettes, des foulards et des gants. Ces articles sont exclusivement conçus et fabriqués en France, de la création des modèles aux

coffrets, en passant par le tissage, la teinture, l'assemblage et la broderie. Réalisés avec le plus grand soin, ils peuvent être commandés en ligne sur le site de l'entreprise.



Histoire

Comme celui-ci le souligne, chaque modèle est conçu en se basant sur des faits historiques documentés qui ont valu à la machine ou au pilote un droit à la postérité. À travers une collection de grande qualité, alliant robustesse et détails soignés, Barnstormer rend hommage à tous les aventuriers du ciel qui, au prix de fantastiques exploits, ont permis d'écrire la grande histoire de l'aéronautique. Plus qu'une simple marque de vêtements, la

société fait ainsi revivre l'âge d'or de l'aviation.

Personnalisation

Les clients qui le désirent peuvent être accompagnés par le département sur-mesure de la marque. Ils obtiennent alors un article unique confectionné dans les meilleurs matériaux. Barnstormer Tailor Co a notamment œuvré pour Dassault Aviation, l'Aéro-Club de France, l'Amicale Jean-Baptiste Salis, Aéroport de Paris, Top Gun Voltige, Air France, Aerostar TV, le Rafale Solo Display et la Patrouille de France.



Pour consulter le catalogue en ligne, rendez-vous sur le site <https://barnstormer.fr/>

FLYING LEGENDS 2021

Depuis vingt-six ans, le meeting aérien des "Flying Legends" se tenait chaque été sur l'aérodrome de Duxford. L'édition 2020 a malheureusement été annulée en raison de la crise sanitaire. L'année prochaine, ce grand rassemblement devrait se dérouler à Sywell le samedi 10 et le dimanche 11 juillet.



Genèse

En 1989, la Fighter Collection et la Old Flying Machine Company s'associèrent afin d'organiser un rendez-vous annuel baptisé "Classic Fighter". Le temps d'une journée, les passionnés pouvaient donc admirer les évolutions de leurs warbirds respectifs. En

1994, l'évènement reçut le soutien de l'Impérial War Museum. Renommé "Flying Legends", il s'étalait sur deux jours et recevait des appareils venus de toute l'Europe, notamment de La Ferté-Alais. Cette grand-messe s'ouvrait chaque après-midi avec le décollage d'une douzaine de Supermarine "Spitfire". Elle était ensuite clôturée par un défilé aérien regroupant l'ensemble des appareils. Durant vingt-six ans, elle reçut de nombreux invités de marque tels que le Boeing B-17G "Liberty Belle" spécialement venu des États-Unis.

Terrain

Situé à quatre-vingt-dix kilomètres de Londres, le terrain de Duxford est une ancienne base aérienne de la Royal Air Force. Construite en 1918, ses premiers hôtes furent des Bristol "Fighters" et des Sopwith "Snipe". Elle accueillit ensuite des Hawker "Hurricane" ainsi que des Supermarine "Spitfire" qui défendirent la capitale durant la Bataille d'Angleterre. Le premier escadron équipé de Hawker "Typhoon" y fut créé en 1942. L'Air Fighting Development Unit était également implantée sur ce terrain. Après avoir étudié les caractéristiques du Mustang, les officiers de

cette unité proposèrent de remplacer son moteur Allison par un Rolls-Royce "Merlin". Cette modification offrit alors de bien meilleures performances au chasseur américain.



Réimplantation

Devant faire face aux difficultés financières liées à la pandémie de coronavirus, la direction de l'Imperial War Museum et les organisateurs du "Flying Legends" ont été contraints de mettre un terme à leur collaboration. L'édition 2021 du meeting devrait donc avoir lieu sur l'aérodrome de Sywell, dans le Northamptonshire. Créé en 1928, pour assurer l'entraînement des pilotes de la RAF, ce dernier abrite un musée ainsi que de nombreux avions de collection.

SWEARINGEN SA30 FANJET

SA30

En 1986, Edward Swearingen se mit à travailler sur un avion d'affaires désigné SA30 "Fanjet". Deux ans plus tard, l'ingénieur signa un accord avec la Gulfstream Aerospace Corporation qui devait produire cet appareil sous le nom "Gulfjet". L'entreprise fit toutefois machine arrière en 1989. Le groupe Jaffe et l'État du Delaware acceptèrent aussitôt de financer le projet ce qui permit à Swearingen d'assembler un premier prototype. Rebaptisé "SJ30", ce dernier quitta la terre ferme le 12 février 1991. Au mois de juin, il rejoignit la France pour participer au trente-neuvième Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace qui se tenait au Bourget. Malheureusement, le Gouvernement du Delaware quitta l'aventure peu après. Le développement de l'appareil fut donc interrompu. Il reprit en 1995 grâce à l'appui de Lockheed qui persuada le Ministère des Affaires Économiques de Taiwan d'investir dans le programme. La Swearingen Aircraft Corporation fut alors renommée "Sino Swearingen Aircraft Company".



SJ30

Le second prototype prit son essor le 08 novembre 1996 grâce à la poussée de ses deux turboréacteurs Williams International FJ44-2A. Cette version revue et corrigée pouvait embarquer jusqu'à six passagers et franchir 4.600 kilomètres tout en croisant à 800 km/h. Il était donc l'avion le plus performant de sa catégorie. Il fut certifié par la Federal Aviation Administration en 2005 et l'avionneur livra le premier exemplaire de série deux ans plus tard. En 2008, des investisseurs dubaïotes rachetèrent la firme. Celle-ci fut alors redésignée "Emivest Aerospace Corporation". En 2009, elle fut gravement impactée par la crise financière. N'ayant pas trouvé les fonds nécessaires à la poursuite de ses activités, elle déposa le bilan l'année suivante.

SJ30i

Metalcraft Technologies a repris la société en 2011. Rebaptisée "SyberJet Aircraft", cette dernière s'est alors concentrée sur le SJ30i qui se distinguait par son glass cockpit SyberVision et son avionique Honeywell Epic 2.0. L'appareil expérimental a effectué son premier vol le 09 octobre 2019 au-dessus de la ville texane de San Antonio. Le chef pilote Mark Elwess et l'ingénieur principal Robert Moehle en ont profité pour le soumettre à une batterie de tests qui se sont tous révélés concluants. L'avion a ensuite rejoint Las Vegas pour participer à la Business Aviation Convention & Exhibition organisée par la National Business Aviation Association.



MOTORISATION DIESEL

Ces dernières années, la demande de moteurs diesel a fortement augmenté. Cette soudaine croissance est principalement due à la hausse constante des prix du carburant. Le coût du kérosène demeure en effet bien moins élevé que celui de l'essence. De plus, les mécaniques diesel affichent une consommation plus faible et rejettent ainsi moins de dioxyde de carbone.

Thielert Centurion 1.7

Le Centurion 1.7 est un quatre cylindre en ligne dérivé du moteur turbodiesel Mercedes-Benz OM668. Cette mécanique de 1689 cm³ fournit 135 chevaux lors du décollage puis 125 chevaux jusqu'au niveau 120. Sa consommation moyenne est de 17,5 litres à l'heure. Certifié par l'European Union Aviation Safety Agency en 2002 et par la Federal Aviation Administration en 2003, il est aujourd'hui commercialisé sous l'appellation Continental CD-135.

Thielert Centurion 2.0S

Apparu en 2006, le Centurion 2.0 est basé sur le Mercedes-Benz OM640. Ce quatre

cylindres de 1991 cm³ délivre 135 chevaux. Le carter de son réducteur est plus léger que celui du Centurion 1.7. La version Centurion 2.0S affiche pour sa part une puissance de 155 chevaux ainsi qu'une consommation de 23,8 litres à l'heure. Son ensemble Full Authority Digital Engine Control compact et redondant offre une sécurité maximale en vol. Cette variante est à présent commercialisée sous la désignation Continental CD-155.



Thielert Centurion 3.0

Le Centurion 3.0 est une extrapolation du Mercedes-Benz OM642 qui adopte un

régime de 3.880 tours en croisière. Son réducteur intégré permet cependant de limiter la vitesse de rotation de son hélice à 2.340 tours. Ce six cylindres en V de 2,9 litres compte vingt-quatre soupapes. Il est asservi à une unité de contrôle électronique qui lui permet de fonctionner de manière optimale. Son système d'injection comprend une rampe commune d'injection haute pression tandis que deux turbocompresseurs assurent la suralimentation. Il développe ainsi 300 chevaux lors du décollage puis 272 chevaux en palier. Alimenté par du Jet-A1, il ne consomme toutefois pas plus de 35 litres à l'heure. À titre de comparaison, un quatre cylindres Lycoming O-360 de 180 chevaux brûle 39 litres de 100LL toutes les soixante minutes. Comme pour toutes les mécaniques issues de l'automobile, le refroidissement du Centurion 3.0 est assuré par un circuit liquide. Certifié par l'European Union Aviation Safety Agency, il doit faire l'objet d'une grande visite toutes les 1.200 heures mais cette échéance pourrait être repoussée à 2.000 heures comme pour la plupart des moteurs. Au mois de juillet 2013, Continental a racheté les actifs de Thielert. Ce moteur est donc à présent vendu sous la dénomination CD-300.

SMA SR305

Conçu à la fin des années quatre-vingt-dix par SMA Engines, le SR305-230 est un quatre cylindres à plat de 4,9 litres équipé d'une injection directe et d'un turbocompresseur. Il est refroidi par l'air qui circule autour de lui ainsi que par son circuit d'huile. Il délivre 230 chevaux à 2.200 tours et consomme 38 litres de kérosène à l'heure.



SMA SR460

Le motoriste français développe actuellement une version six cylindres du SR305. Désignée SR460, cette mécanique de 7,5 litres est encadrée par deux grands radiateurs d'huile. Associés aux ailettes des cylindres, ces accessoires assurent une

température de fonctionnement optimale. À terme, le SR460 délivrera une puissance comprise entre 300 et 400 chevaux.

Continental CD-230

Également dérivé du SR305, le Continental CD-230 affiche une cylindrée de 4,96 litres. La puissance qu'il fournit est de 235 chevaux à 2.200 tours. Sa grande révision a lieu toutes les 2.000 heures ou tous les douze ans. La version CD-265 dispose d'une cylindrée de 4,97 litres et développe 265 chevaux à 2.500 tours. Il doit faire l'objet d'importantes opérations de maintenance toutes les 2.400 heures ou tous les douze ans. Il consomme 44 litres de kérosène à l'heure.

EPS Graflight V-8

En 2017, Engineered Propulsion Systems a présenté un huit cylindres à plat de 4,3 litres capable de générer 350 chevaux. Baptisée Graflight V-8, cette mécanique à refroidissement liquide a été créée pour concurrencer des moteurs à essence tels que le Continental TSIO-550. Lorsqu'il ne délivre que 75% de sa puissance, il brûle 35 kilogrammes de Jet-A1 par heure. Dans les mêmes conditions, le TSIO-550 consomme 50

kilogrammes de 100LL toutes les soixante minutes.



CMD Avio GF56

Le GF56 est un moteur deux temps à injection directe et à refroidissement liquide. Lors du décollage, ce six cylindres à plat de 5,6 litres délivre 295 chevaux à 2.400 tours. En croisière il fournit 241 chevaux à 2.200 tours. Costruzioni Motori Diesel assure que sa consommation est faible sans pour autant en communiquer les chiffres. Le constructeur italien précise également que cette mécanique rejette peu de particules et qu'elle est moins bruyante que ses rivales de même type.

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 License) ou du PPL (Private Pilot License).



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 six appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement d'un Robin DR401, d'un Aerospool WT-9 "Dynamic", d'un Morane-Saulnier MS-880 "Rallye", d'un Piper PA-28 "Cherokee", d'un Cessna F-172 "Skyhawk" ainsi que d'un motoplanneur Scheibe SF-28 "Tandem Falke".

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, Terry Fletcher, Bruce Leibowitz, André Garcez, Pelegrin Limited, France 3, Airbus Helicopters, John Bugni, Isaac Lebowitz, Russell Hill, Andrew Thompson, Continental, Safran, CMD Avio, Trevor Thornton, Fred Willemsen, Jason Xu, John E Jauchler, Andre Wadman, Barnstormer.