



SOMMAIRE

Juillet 2021

- Beechcraft Queen Air
- Cirrus SR-22
- Artiste Aéronautique
- Polos Barnstormer
- Centrair Euroglider

- Eviation Aircraft Alice
- École Supérieure d'Aviation
- Pélicandrome à Mirecourt
- Rêver d'aviation
- Avions de Combat

BEECHCRAFT QUEEN AIR

À la fin des années cinquante, la Beech Aircraft Corporation décida de remplacer le Model 50 "Twin Bonanza" par un appareil plus moderne. Ses ingénieurs donnèrent alors naissance au Model 65 "Queen Air" qui vola pour la première fois le 28 août 1958.



Model 65

Propulsé par des six cylindres Lycoming IGSO-480 de 340 chevaux, ce bimoteur pouvait croiser à 290 km/h et atteindre une altitude de 26.000 pieds. De plus, sa grande autonomie lui permettait de transporter jusqu'à neuf passagers sur plus de 2.000 kilomètres. Commercialisé en 1960, il rencontra immédiatement le succès.

Model 80

Également baptisé "Queen Air", le Model 80 effectua son premier tour de piste le 25 août 1961. Il se distinguait par sa dérive en flèche et ses moteurs IGSO-540 délivrant 380 chevaux chacun. Trois ans plus tard, il fut remplacé par le A-80 dont la voilure avait été agrandie d'un mètre trente. Il fut suivi par le Model 88 qui prit l'air le 02 juillet 1965. Reconnaisable à ses hublots circulaires, cet avion pressurisé fut produit à quarante-cinq exemplaires.

Model 70

Le Model 70 "Queen Airliner" fit son apparition en 1968. Spécialement créé pour les petites compagnies, il pouvait accueillir jusqu'à neuf passagers. Installés sur de confortables sièges, ces derniers disposaient de l'air conditionné. Le fuselage de l'appareil pouvait être muni d'une porte plus large qui facilitait l'embarquement du fret.

Model 99

En 1968, le constructeur proposa le Model 99 "Airliner". Pour le créer, les ingénieurs avaient repris le fuselage du Model 65 et les ailes du model 90. Ils avaient ensuite allongé le nez de l'appareil avant de lui offrir deux

PT6A-20 de 550 chevaux. Ces turbopropulseurs entraînaient des tripales Hartzell à vitesse constante capables de passer en reverse.



La cabine de l'Airliner n'était pas pressurisée mais elle comptait quinze sièges. En cas de besoin, ces derniers pouvaient être rapidement démontés afin d'emporter des marchandises. Au moment de passer commande, certains clients choisissaient d'ailleurs l'option "porte cargo" qui facilitait leur chargement. La version B99 vit le jour en 1972. Équipée de PT6A-28, elle affichait une masse maximale au décollage de 4.945 kilos. Plusieurs Model 99 furent alors portés à ce standard grâce à un kit de conversion développé par l'avionneur. Malgré cela, l'Airliner peinait à séduire. Il fut donc retiré du catalogue en 1986.

CIRRUS SR-22

Au début des années quatre-vingt, les frères Alan et Dale Klapmeier firent la connaissance de Jeff Viken. Partageant la même passion pour l'aéronautique, ces trois étudiants du Wisconsin décidèrent rapidement de créer leur propre appareil.

Cirrus VK-30

Baptisé VK-30, il vola pour la première fois le 11 février 1988. Cet avion très novateur possédait une cabine en matériaux composites capable d'accueillir un pilote et quatre passagers. Son moteur six cylindres Continental IO-550-G de 300 chevaux était placé au centre de la cellule afin d'obtenir le meilleur centrage possible. Il entraînait une hélice propulsive et permettait à l'engin d'atteindre 405 km/h. Vendu sous forme de kit, le VK-30 s'écoula à une douzaine d'exemplaires. Les trois amis développèrent ensuite le ST-50 pour le compte de la société Israviation. Légèrement plus grande, cette nouvelle version possédait une cabine redessinée, un train d'atterrissage rehaussé ainsi qu'un turbopropulseur Pratt & Whitney Canada PT6.

Cirrus SR-20

Alan et Dale Klapmeier commencèrent à travailler sur le SR-20 dès 1994. D'aspect plus conventionnel, celui-ci pris l'air le 21 mars 1995. Il possédait un six cylindres à injection Continental IO-360-ES de 200 chevaux qui lui permettant d'atteindre 288 km/h en croisière. La ligne de sa cellule très aérodynamique avait été particulièrement soignée par les deux frères.



La cabine accueillait quatre personnes dans un très grand confort grâce à des sièges de bonne facture. L'appareil se pilotait à l'aide d'un minimanche latéral et son tableau de bord "glass cockpit", ultra-moderne pour

l'époque, autorisait la pratique de l'IFR. Mais la plus grande innovation dont il profitait concernait la sécurité. En effet, le SR-20 était équipé d'un parachute balistique de secours permettant d'amener lentement l'avion jusqu'au sol en cas de panne. Il reçut sa certification FAA en 1998 et fut commercialisé dès l'année suivante.

Cirrus SR-22

Motivés par le succès de leur appareil, les frères Klapmeier décidèrent d'en proposer une version haut de gamme. C'est ainsi que le SR-22 vit le jour. Il possédait des ailes plus longues, des réservoirs de plus grande capacité ainsi qu'un moteur Continental IO-550-N de 310 chevaux. Ce dernier lui permettait de croiser à 339 km/h et d'atteindre 17.500 pieds. Le SR-22 fut commercialisé au mois de février 2001. Au fil des années, il fut sans cesse modernisé, donnant ainsi naissance à plusieurs variantes. Les modifications les plus notables furent la création d'une cabine comptant cinq places, l'installation d'un éclairage composé de LED et le montage de freins hautes performances. Lancé en 2006, le SR-22 Turbo pouvait grimper à 25.000 pieds et atteindre le 391 km/h.

ARTISTE AÉRONAUTIQUE

Passionné d'aviation depuis sa plus tendre enfance, Éric Besançon est intarissable sur le sujet. Sa connaissance de l'aéronautique militaire est effectivement impressionnante. Ses talents artistiques le sont tout autant.



Avions

Célèbre pour les magnifiques lithographies qu'il peint et qu'il vend sur les meetings aériens, Éric Besançon évolue dans le monde aéronautique depuis de nombreuses années. Au fil du temps, il est donc parvenu à tisser de forts liens d'amitié avec différents pilotes, qu'ils soient professionnels, militaires

ou amateurs. Parmi eux se trouvent des propriétaires qui lui ont confié leurs machines le temps d'une cure de jouvence. L'artiste belfortain a ainsi travaillé sur différents types d'appareils allant de l'Ultra-Léger Motorisé au warbird en passant par l'avion de tourisme. Perpétuant une tradition issue de la seconde guerre mondiale, il a également décoré des blousons d'aviateurs en peignant des insignes, des aéronefs ou des pin-up sur leur cuir. On lui doit aussi les couvertures de plusieurs ouvrages consacrés à l'aviation.

Maquettes

Comme d'innombrables passionnés, Éric réalise des maquettes. Il a notamment assemblé trois exemplaires de la Licorne, le célèbre trois mats imaginé par Hergé pour les aventures de Tintin. Le montage de ces navires a nécessité d'importantes recherches historiques et près de quatre mois d'un travail plus que minutieux. Celui-ci a d'ailleurs été largement salué par les visiteurs de la foire aux livres qui s'est tenue à Belfort au mois d'octobre 2019.

Commerces

Éric œuvre également pour les commerces et les entreprises. Il imagine des logos,

conçoit des enseignes, décore des vitrines de magasins et orne des salles de restaurants avec de somptueuses fresques. Il a notamment réalisé la superbe façade du garage automobile BM90, lorsque ce dernier était installé à Belfort, au numéro 25 de la rue de l'As de Carreau.



Supports

L'artiste exerce donc ses talents sur de multiples supports et dans différents styles. Vous pouvez ainsi faire appel à lui pour reprendre votre véhicule de collection ou personnaliser votre motocyclette. Vous pouvez le contacter grâce à [son blog](#) ou sur le réseau [Facebook](#).

POLOS BARNSTORMER

Les beaux jours reviennent et les températures augmentent. Pour y faire face, les ateliers de Barnstormer proposent différents polos pour hommes et femmes.

P-40 Warhawk

Ce modèle 100% coton reprend les couleurs du P-40 "Little Jeanne" piloté par le Lieutenant Robert Warren en 1943.



MIG-15

Ce polo rend hommage au cosmonaute Yuri Gagarine. Le 12 avril 1961, celui-ci était devenu le premier homme à évoluer dans l'espace grâce à la capsule Vostok 1. L'année suivante, il avait été nommé responsable de l'entraînement de ses successeurs sur le site de Zvyozdny Gorodok. En 1968, l'État-Major l'avait autorisé à reprendre ses vols sur MiG-15 UTI. L'appareil employé par le militaire moscovite portait le numéro 18.

Nieuport 17

Ce pull-over à manches courtes porte les couleurs de l'étendard national et les marquages propres au Nieuport 17. Développé par l'ingénieur Gustave Delage, ce biplan entra en service au mois de mars 1916.

Commande

Pour passer commande, rendez-vous sur le site barnstormer.fr



CENTRAIR EUROGLIDER

L'Euroglider est un planeur biplace capable de décoller de manière autonome. Il offre donc une très grande liberté à son pilote. Ce bel oiseau a terminé son programme d'essais au printemps dernier.



Projet

En 2014, les problèmes économiques et environnementaux préoccupaient déjà le monde de l'aviation. Parmi les nombreuses solutions proposées, celle de l'Association Européenne pour le Développement du Vol à Voile semblait particulièrement intéressante. Elle avait donc reçu le soutien de l'Armée de l'Air, de Dassault Aviation, de l'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace

ainsi que du Groupement des Industriels Français de l'Aéronautique et du Spatial. Le but de ces différentes entités était d'étudier un appareil d'entraînement capable de s'élever seul dans les airs au moyen d'un moteur électrique.

Électricité

Pour réduire les coûts autant que les délais, les militaires ont accepté de mettre un Centrair 201B Marianne Z98 à disposition du groupe d'étude. Les ingénieurs ont alors installé deux batteries de 50 kilowatts dans son fuselage et deux moteurs électriques de 25 kilowatts sur ses ailes. Placés sur les extrados, ces derniers entraînent des hélices bipales propulsives repliables. L'aéroplane peut ainsi s'affranchir d'avion-tracteur et prendre son essor de façon indépendante. En plus d'améliorer l'aérodynamisme, cette configuration inédite permet de limiter le poids de l'engin en se passant d'un système escamotant le groupe motopropulseur.

Appareil

L'Euroglider mesure dix mètres de long pour vingt-cinq mètres d'envergure et affiche une finesse de 55. Comme tous les Centrair 201B, il décroche aux environs de 67 km/h et

peut croiser à 170 km/h. Sa VNE est toutefois fixée à 250 km/h. Côté poids, sa masse maximale au décollage est limitée à 650 kilogrammes.



Essais

Immatriculé F-WBEV, l'Euroglider a réalisé son premier tour de piste le samedi 24 octobre 2020 au-dessus de la base aérienne de Salon-de-Provence. Son programme d'essais en vol, qui s'est déroulé sans le moindre incident, s'est achevé au mois de mai dernier. Parfaitement dans l'air du temps, l'appareil s'avère pratique et extrêmement fiable. Il pourrait ainsi être commercialisé au cours des prochaines années. Selon ses concepteurs, il devrait entrer dans la catégorie CS22 de l'European Union Aviation Safety Agency.

EVIACTION AIRCRAFT ALICE

Alice est un projet d'aéroplane électrique lancé par Eviation Aircraft au milieu des années deux mille dix. Cet ambitieux projet devait déboucher sur la commercialisation d'un avion d'affaires capable de franchir mille kilomètres sans escale. Il a toutefois été retardé par différents évènements.



Firme

En 2015, Omer Bar Yohay, Omri Regev et Aviv Tzidon fondèrent la société Eviation Aircraft pour développer leurs propres appareils. Baptisée Alice, leur première création était un avion d'affaires moderne et

respectueux de l'environnement. Il était effectivement propulsé par trois moteurs électriques et leurs hélices propulsives à cinq pales. De plus sa cabine était composée à quatre-vingt-quinze pourcents de matériaux composites pouvait accueillir neuf passagers et deux membres d'équipage.

Propulsion

Alice pouvait recevoir des Siemens SP260D de 260 kilowatts ou des Magnix Magni250 générant 280 kilowatts, une puissance équivalente à 375 chevaux chacun. D'après les calculs réalisés par les ingénieurs, ces derniers autorisaient une vitesse de croisière de 240 nœuds, soit 444 km/h. Ils devaient être alimenté par un ensemble de batteries lithium-ion de 3.600 kilogramme fournissant une énergie d'environ 920 kilowatt/heure. L'aéroplane aurait ainsi bénéficié d'une autonomie de près de mille kilomètres avec une réserve IFR de quarante-cinq minutes.

Développement

En février 2018, les trois associés firent voler un modèle réduit d'Alice afin de valider son aérodynamisme et ses commandes de vol. L'année suivante, ils décrochèrent un investissement de quelques deux cents

millions de dollars pour assembler un prototype, le faire certifier et lancer la production des exemplaires de série. Celle-ci devait avoir lieu dans une usine spécialement aménagée sur l'aérodrome de Vannes, en Bretagne.



Présentation

Une maquette grandeur nature de l'avion a été présentée lors du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace qui s'est déroulé au Bourget du 17 au 23 juin 2019. La compagnie Cape Air avait alors fait savoir qu'elle commanderait quatre-vingt-douze appareils pour un montant total de quatre millions de dollars. Hélas, le prototype a été détruit par un incendie le 22 janvier 2020 avant d'avoir pu prendre l'air. Affaire à suivre.

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'AVIATION

L'École Supérieure d'Aviation propose une formation permettant aux jeunes passionnés de devenir pilote de ligne. Aucune compétence aéronautique n'est obligatoire mais les prétendants doivent être titulaires d'un baccalauréat Sciences et Technologies de l'Industrie et du Développement Durable (STI2D) ou tout autre baccalauréat de la branche scientifique.



Demande

Malgré la conjoncture actuelle résultant de la crise sanitaire, des postes de pilotes restent à pourvoir. Les spécialistes estiment que les

besoins devraient encore augmenter lorsque la situation sera revenue à la normale. La direction de l'École Supérieure d'Aviation a donc conçu un programme destiné à former les aviateurs de demain tout en élargissant leurs opportunités professionnelles aux métiers transverses.

Formation

Basé sur le Bachelor Universitaire de Technologie (BUT), ce cursus prépare les élèves au passage de deux examens : la licence de pilote de ligne et la licence Electronic and System for Aviation de niveau Bac+3. Ces dernières sont délivrées par CY Université Cergy-Paris et l'École Supérieure d'Aviation elle-même.

Encadrement

Les étudiants sont accompagnés et encadrés par des enseignants-chercheurs de l'université CY Université Cergy Paris et des instructeurs spécialisés pilotes de ligne experts en pédagogie.

Programme

Ils étudient différentes matières générales parmi lesquelles l'anglais, l'économie, les mathématiques, l'énergie, l'informatique,

l'électronique, l'expression et la communication. Les matières spécifiques leur permettent de découvrir le droit aérien, les instruments, la planification du vol, la navigation aérienne, les procédures opérationnelles, la phraséologie aéronautique, la météorologie, la masse et le centrage. Ils sont également initiés à différentes notions telles que le leadership, le travail d'équipe, la résolution de problèmes, la prise de décision, la gestion et la budgétisation. Côté pratique, ils effectuent trois types de vols (basique, perfectionnement, avancé) et passent de longues heures au simulateur.



Retrouvez plus d'informations et téléchargez la brochure sur le site supaviation.com

PÉLICANDROME À MIRECOURT

Des Vosges au Jura, les forêts de l'Est de la France sont désormais menacées par les incendies estivaux. La Sécurité Civile vient donc de créer un Pélicandrome sur l'ancienne base aérienne de Mirecourt.



Forêt

Depuis quelques années, les arbres du massif vosgien se trouvent en grand danger. Fragilisés par le réchauffement climatique et les sécheresses à répétitions, ils sont attaqués par les larves de coléoptères xylophages qui les achèvent en quelques semaines. L'Office National des Forêts doit ainsi recourir à l'abattage pour préserver les

spécimens sains. En asséchant les végétaux, l'élévation des températures augmente également le risque d'incendie. La Sécurité Civile est donc contrainte de se déployer sous nos latitudes.

Exercice

Le 31 mai dernier, elle a d'ailleurs organisé un exercice qui s'est tenu entre le département du Jura et celui de la Côte-d'Or. Au cours de cet entraînement, un Canadair CL-415 a effectué plusieurs largages sur une zone prédéfinie. Il a réalisé ses premiers écopages sur les eaux du lac Saint-Point avant de se ravitailler sur le lac de Vouglans.

Déploiement

En cas de besoin, l'aéroport régional d'Épinal Mirecourt peut désormais accueillir un Q400MR. D'ordinaire établi sur la base de Nîmes Garons, l'appareil est en mesure de rejoindre la préfecture des Vosges après une heure et dix minutes de vol. Sur place, il dispose d'une cuve d'eau ainsi que d'une salle d'alerte et de communication. Il est ainsi capable de couvrir l'ensemble des régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté qui regroupent dix-huit départements.

Bombardier d'eau

Dérivé du DeHaviland Canada Dash-8, le Bombardier Q400MR peut croiser à 630 km/h. Il dispose en effet de turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada PW150A délivrant 4.636 chevaux chacun. Son réservoir ventral lui permet d'emporter dix tonnes d'eau ou de produit retardant. Le remplissage de cette cuve s'effectue au sol et dure six minutes.



Baptisé Milan, le Q400MR peut également transporter soixante-quatre passagers ou neuf tonnes de fret. La Sécurité Civile possède cinq appareil de ce type.

Chiffres

Quatre-vingt-dix pourcents des feux de forêt sont d'origine humaine et provoquent d'importants dégâts chaque année.

RÊVER D'AVIATION

L'artiste Tim Marsh vient d'achever une fresque qui couvre les trois hangars historiques de l'aérodrome du Pays de Montbéliard. Cette œuvre monumentale rend hommage à tous les enfants qui rêvent d'aviation.



Inspiration

Au début du siècle, Étienne Oehmichen rêvait de se déplacer à la manière des libellules qu'il étudiait. Grâce à ses recherches en biomécanique, il était parvenu à créer un prototype baptisé Hélicoptère n°2. Le 04 mai 1924, cet appareil lui avait permis d'être le premier homme à parcourir un kilomètre à bord d'une voilure tournante. Cet

exploit réalisé au-dessus de l'aérodrome de Montbéliard avait été largement salué par la presse de l'époque. Aujourd'hui, on trouve des hélicoptères aux quatre coins du monde. Chaque jour, ils remplissent de nombreuses missions de secours. Le songe d'un inventeur franc-comtois a donc contribué à sauver de nombreuses vies humaines.

Rêve

Depuis sa plus tendre enfance, Antoine de Saint-Exupéry rêvait de parcourir le monde en avion. Le 29 décembre 1935, il avait décollé du Bourget en compagnie d'André Prévot pour tenter le raid Paris-Saïgon. Les deux amis s'étaient hélas écrasés dans le désert libyen quelques heures plus tard. Le pilote-écrivain avait alors imaginé sa rencontre avec un petit garçon venu des étoiles. De nos jours, le Petit Prince est l'un des ouvrages les plus traduits et les plus lus au monde. La fantaisie d'un aviateur est ainsi parvenue à séduire des milliards de lecteurs au fil du temps.

Imagination

Directement liés à la créativité, l'imagination et le rêve sont des trésors qui doivent être préservés et encouragés. Le Syndicat Mixte

qui gère la plate-forme l'a parfaitement compris. Il a effectivement demandé à l'artiste Tim Marsh de réaliser une fresque couvrant les trois hangars historiques du site.



Création

La direction de l'aérodrome a apporté quelques précisions à travers un communiqué : "Cette œuvre est une traduction du message collectif des pilotes, des associations et des écoles de pilotage en réponse aux fausses accusations à l'encontre du monde aéronautique. Il serait imprudent d'excommunier le ciel du rêve des enfants car nous restons à jamais les enfants de Saint-Exupéry qui nous conseillerait de faire de notre vie un rêve, et de notre rêve, une réalité. Cette fresque évoque tout simplement le droit de rêver."

AVIONS DE COMBAT

En novembre 2017, les Éditions Glénat publiaient un ouvrage de 456 pages intitulé "Le Grand Livre des Avions de Combat". Rédigé par le journaliste transalpin Paolo Matricardi, ce dernier avait rencontré un immense succès. Il vient donc d'être réédité.

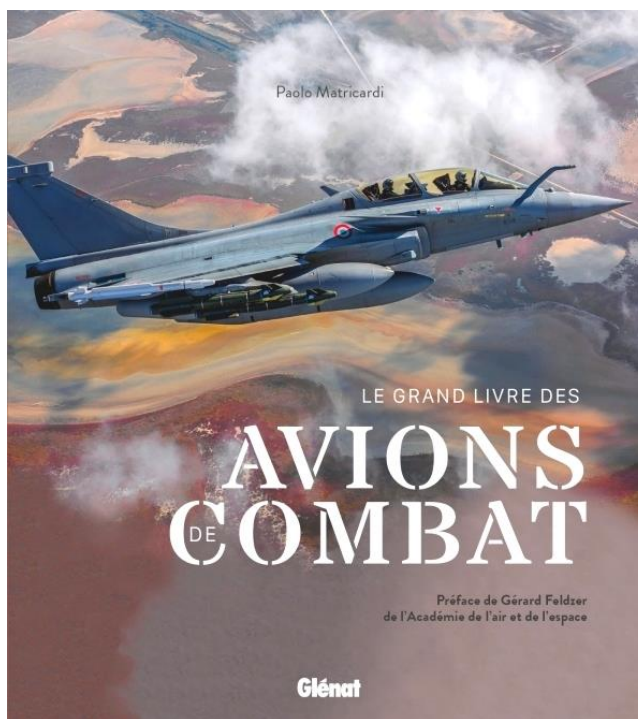
Prélude

Préfacée par Gérard Feldzer et richement documentée, cette encyclopédie revient sur plus d'un siècle d'aviation militaire. La première utilisation d'un aéroplane à des fins stratégiques remonte effectivement au 23 octobre 1911. Ce jour-là, les troupes italiennes stationnées en Lybie avaient demandé au Capitaine Carlo Piazza de réaliser une mission de reconnaissance dans les environs de Tripoli. Le mois suivant, le Lieutenant Giulio Gavotti avait effectué le premier bombardement aérien de l'histoire.

Évolution

Agrémenté de quelques huit cents clichés et dessins, le livre permet de suivre l'évolution des appareils au fil du temps. On y découvre ainsi les nombreux progrès réalisés par les

ingénieurs à l'aube de la seconde guerre mondiale. Parmi les innombrables chasseurs développés à cette époque se trouvait le Vought F4U Corsair. En octobre 1940, son prototype était devenu le premier chasseur américain à franchir la barrière symbolique des 400 miles à l'heure, soit 640 km/h.



Réaction

À la fin du conflit, cet exploit était rapidement tombé dans l'oubli, supplanté par les

incroyables performances des premiers aéronefs à réaction. L'ouvrage leur consacre donc plusieurs pages. On y retrouve, entre autres, le North American F-86 Sabre et le Mikoyan-Gourevitch MiG-15 qui s'étaient affrontés dans le ciel de Corée.

Performance

Par la suite, d'importantes avancées avaient été réalisées en matière d'aérodynamisme. Le North American F-100 Super Sabre et le Mikoyan-Gourevitch MiG-19 pouvaient ainsi franchir le mur du son en vol horizontal. Ils furent suivis par des engins capables de foncer à plus de Mach 2 comme le Lockheed F-104 Starfighter, le Mikoyan-Gourevitch MiG-21 et le Dassault Mirage III. Les chasseurs de quatrième génération tels que le Grumman F-14 Tomcat et le Soukhoï Su-27 Flanker étaient des appareils multi-rôles. Ceux de la cinquième intégraient de nouvelles technologies et prenaient en compte la notion de furtivité.

Avenir

Cette nouvelle édition se distingue de la précédente par sa couverture rigide et comprend une double page consacrée aux machines de sixième génération.

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 quatre appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement d'un Aerospool WT-9 "Dynamic", d'un Morane-Saulnier MS-880 "Rallye", d'un Piper PA-28 "Cherokee" et d'un Cessna F-172 "Skyhawk".

Infos et contact

Pour contacter ÉOLE Air Passion, consulter nos vidéos ou retrouver plus d'informations, rendez-vous sur notre page [Facebook](#) ou sur le site www.eoleairpassion.fr

Photographies : Antoine Gauchet, Bernd Sturm, Thomas Brügge, Cirrus Aircraft, Paramount Pictures, Evektor Aerotechnik, Diego Alonso Alvarado, Eric Favereau, Iliouchine, École Supérieure d'Aviation, Eric Favereau, Éric Besançon, Éditions Glénat, Joachim Bertrand, Alexandre Dubath, Le Journal de l'Aviation, Serge Gueroult, Tim Marsh.