



SOMMAIRE

Septembre 2020

- Interview de Frédéric Petit
- Air Legend à Villaroche
- Cessna 172 Skyhawk
- Aérospatiale Alouette II
- Brevet d'Initiation Aéronautique

- Rappel sécurité
- Piper PA-46 Malibu
- ZeroAvia Malibu
- Le Temps des Hélices
- Restauration de l'Auster

INTERVIEW DE FRÉDÉRIC PETIT

Fondateur et gérant d'Éole Air Passion, Frédéric Petit revient pour nous sur son parcours aéronautique.

Pour commencer, peux-tu nous dire quand et comment se sont déroulés tes premiers pas dans l'aviation ?

Mon père était aéromodéliste. Mon frère et moi le suivions sur le terrain de Courcelles-lès-Montbéliard pour le voir faire voler ses modèles réduits. J'avais environ cinq ans et c'est là que ma passion est née. Vers douze ans, j'ai commencé à bricoler mes propres appareils, avec du bois de cagette et du papier calque. Quelques années plus tard, il m'a offert ma première radiocommande et j'ai entamé la construction de mon premier modèle motorisé.

Quand as-tu commencé à voler ?

Lorsque j'étais à l'École d'Ingénieur de Marseille, le Président du club de vol à voile de Vinon-sur-Verdon, dans le département du Var, est venu nous présenter son association. Je suis allé le voir dès la fin de son intervention pour obtenir des

renseignements supplémentaires. Il m'a conseillé de commencer par passer mon Brevet d'Initiation Aéronautique. J'ai donc obtenu cet examen au début de l'année 1977. Au printemps, je me suis rendu à Vinon pour m'inscrire. En ce temps-là, je ne possédais pas de véhicule, il m'a alors fallu prendre le bus, le train puis marcher. Mais qu'importe, j'étais jeune et très motivé ! Après avoir rempli les formalités administratives j'ai effectué mon premier vol en planeur. C'était sur un ASK-13, avec Brigitte Maillard comme instructrice. J'ai obtenu ma licence dans le courant de l'année. C'était une très belle période : le vendredi soir, j'arrivais sur le terrain, je plantais ma tente et je passais tout le week-end à voler ! Mais l'aviation motorisée m'intéressait aussi. J'ai donc passé mon TT dès 1978.

Dans quelle arme as-tu effectué ton service militaire ?

Dans l'Armée de l'Air bien sûr. J'y suis entré en 1979. Après deux mois de classes, j'ai intégré l'École d'Officiers d'Évreux. J'ai ensuite rejoint la base aérienne de Nîmes pour y suivre la formation Commando de l'Air. J'ai terminé mon service sur le plateau

d'Albion, où j'encadrais les appelés. Ce fut une expérience très enrichissante. De plus, je pouvais voler au sein de la section militaire de vol à voile de Vinon-sur-Verdon durant chaque week-end de permission.



Que s'est-il passé ensuite ?

En 1980, j'ai rejoint la vie civile et la Cité des Princes. Je me suis alors inscrit à l'Aéroclub. Deux ans plus tard, j'ai passé mon brevet de pilote professionnel au sein d'une école basée à Habsheim puis j'ai commencé à larguer les parachutistes montbéliardais avec le Cessna 185, puis le Cessna 206. En 1988, j'ai acheté mon premier appareil, un Scheibe SF-28 "Tandem Falke".

Tu as également piloté des aéronefs bimoteurs, peux-tu nous en dire plus ?

En 1993, Sylvie Charbonnier, Marc Dumas et moi-même avons fait l'acquisition d'un Piper PA-34 "Seneca". Nous avons alors créé la société Icare Franche-Comté pour pouvoir le louer et s'en servir pour faire de l'instruction. C'est donc à cette époque que j'ai décroché ma qualification bimoteur. Trois ans plus tard, nous avons décidé de faire du transport de fret et de passagers avec un Beechcraft "King Air" B90. Après avoir obtenu ma qualification de type, j'ai passé, en 2002, la qualification IR.



Pour toi, quels sont les plus beaux vols que tu ais fait ?

Je garde un très bon souvenir de "La Route des Cigognes". Ce raid m'a permis de voler durant toute une semaine, de Montbéliard à

Ouarzazate, au Maroc, avec de nombreuses escales et des paysages magnifiques. J'ai également eu l'occasion de faire plusieurs séances de voltige, notamment sur Mudry "Cap" 10.

Comment es-tu devenu instructeur ?

Fin 2003, j'ai suivi un stage de six semaines à Agen puis j'ai exercé quelques temps au sein de l'Association Belfortaine de Vol Moteur. En 2009, j'ai fondé ma propre structure pour pouvoir faire de l'instruction sur motoplaneur. Les choses sont ensuite allées très vite, la flotte s'est étoffée et je me suis installé dans le hangar HAT.

Quels sont les appareils qui composent la flotte d'Éole Air Passion ?

J'ai démarré avec le SF-28, rapidement rejoint par un Cessna F-172 "Skyhawk" acquis auprès de Strasbourg Aviation. Le Morane-Saulnier MS-880 "Rallye" m'a été vendu par les frères Duvernoy en 2012. Cinq ans plus tard, la flotte s'est agrandie avec l'arrivée du Robin DR-401. En 2019, j'ai acheté le Piper PA-28 "Cherokee Cruiser" qui stationnait dans le hangar Schwander. Au mois de mars, nous avons reçu un Aerospool WT-9 "Dynamic" équipé d'un

glass cockpit. Éole Air Passion est alors devenue la première école de pilotage du Nord Franche-Comté à proposer cette technologie.



Quels sont les principaux atouts d'Éole Air Passion ?

Tout d'abord, notre flotte est constituée d'appareils différents qui permettent d'effectuer tous les types de vols. Ensuite, notre partenariat avec AeroGliGli permet aux élèves de travailler les cours théoriques à distance tout en bénéficiant d'une réduction. Pour finir, notre école de pilotage n'exige aucune cotisation annuelle. Ses membres ne paient donc que les heures de vol qu'ils effectuent.

AIR LEGEND

Cette année, le meeting aérien de Melun Villaroche aura lieu les samedi 12 et dimanche 13 septembre. Organisé par Éric Janssonne, Thierry Marchand et Christian Amara, il réunira de nombreux avions de collection.



Plateau

Parmi eux se trouveront, entre autres, un Stinson AT-19 "Reliant", un Bristol "Blenheim", un Westland "Lysander", un Consolidated PBY "Catalina", un Curtiss H75 "Hawk", un Curtiss P-36C "Hawk", un Curtiss P-40N "Warhawk", un Douglas AD-4N

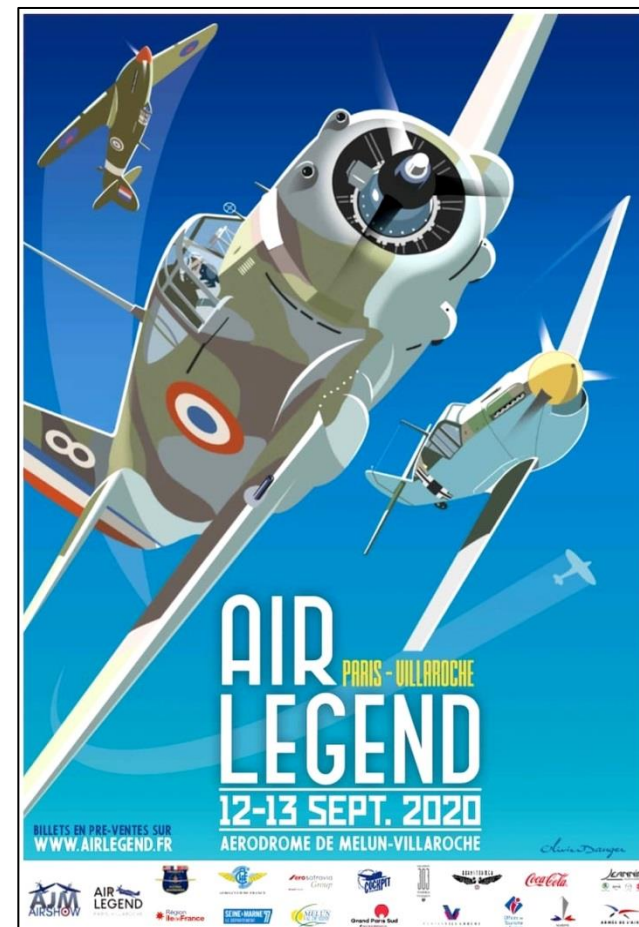
"Skyraider", un North American P-51D "Mustang" et un Morane-Saulnier MS.406. Le spectacle aérien accueillera également les "Ultimate Fighters" et leur célèbre patrouille de warbirds qui regroupe un Republic P-47D "Thunderbolt", un Supermarine "Spitfire", un Messerschmitt Me109 et un North American TF-51D "Mustang".

Animations

Sur place, les visiteurs pourront admirer les appareils, rencontrer les vétérans, visiter les villages de reconstitutions, tester les simulateurs de vol et effectuer un baptême de l'air en avion ou en hélicoptère.

Prévente

Les billets peuvent être achetés dès aujourd'hui sur le [site officiel du meeting](http://www.airlegend.fr). Leur acquisition en prévente évite de patienter de longues minutes devant les caisses. Elle permet également de profiter des réductions tarifaires. Le billet adulte ne coûte en effet que 24,00 € sur internet contre 29,00 € sur place. De même, les tickets destinés aux adolescents âgés de 12 à 16 ans se vendent 12,00 € en précommande et 14,00 € sur site.



Tarifs en prévente internet

Entrée adulte	: 24,00 €
Enfants (12/16 ans)	: 12,00 €
Option place assise	: 5,00 €
Enfants moins de 12 ans	: Gratuit

CESSNA 172 SKYHAWK

Cessna 170

En 1954, le bureau d'études de la Cessna Aircraft Company se mit à travailler sur une version améliorée du modèle 170. Le prototype de celle-ci réalisa son premier tour de piste au mois de janvier 1955 grâce à son Continental O-300-A de 145 chevaux. La direction estimait toutefois qu'il ne présentait pas suffisamment d'intérêt pour être commercialisé. En effet, cette déclinaison ne se différençait que par son empennage doté de surfaces rectangulaires. Les ingénieurs eurent alors l'idée de monter un train d'atterrissage tricycle sous son fuselage. L'appareil reprit l'air dans sa nouvelle configuration le 12 juin 1955.

Cessna 172

Ce quadriplace fut commercialisé dès le mois de novembre sous la dénomination Cessna 172 "Skyhawk". En 1960, l'avionneur proposa le 172A qui se démarquait par sa dérive en flèche. L'année suivante, il présenta le 172B dont la cellule reposait sur un train d'atterrissage plus court. Le succès grandissant de l'aéronef poussa les

ingénieurs à peaufiner sans cesse leur création. C'est ainsi qu'ils développèrent le 172C qui fut ajouté au catalogue en 1962. Ce dernier bénéficiait de sièges avant réglables et d'un démarreur à clé. De plus, une option permettait de le faire équiper d'un pilote automatique. Le modèle 172D apparut un an plus tard. Il se distinguait par sa lunette arrière qui offrait une meilleure visibilité aux passagers. En 1986, la direction décida d'interrompre la production du Skyhawk. Face à la demande, cette dernière reprit dix ans après avec le 172R qui était animé par un Lycoming IO-360 de 160 chevaux. Deux ans plus tard, Cessna compléta la gamme avec le 172S qui profitait d'une mécanique affichant 20 chevaux supplémentaires.



Cessna 172RG

En 1980, la compagnie commercialisa une version à train rentrant baptisée 172RG "Cutlass". Cette dernière disposait d'un Lycoming O-360 de 180 chevaux qui lui permettait d'atteindre une vitesse de croisière de 260 km/h. Trois ans plus tard, l'usine de Wichita se mit à produire un 172P propulsé par le même moteur. Cet appareil à train fixe fut donc désigné 172Q "Cutlass".

Cessna 175

En 1958, le constructeur avait lancé le modèle 175 "Skylark". Hélas, le manque de fiabilité de son six cylindres Continental GO-300 avait terni sa réputation. Le service commercial choisit donc de changer son appellation pour sa dernière année de production. C'est ainsi qu'il fut rebaptisé 172D "Powermatic" en 1963.

AEROSPATIALE ALOUETTE II

Alouette

À la fin des années quarante, la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est se mit à développer un hélicoptère triplace qu'elle désigna SE.3120. Animé par un modeste Salmson de 200 chevaux, son prototype affichait d'excellentes performances mais il demeurait très complexe à assembler. Le constructeur renonça donc à le produire en série pour se concentrer sur un projet plus ambitieux.



Alouette II

Le SE.3130 quitta la terre ferme le 12 mars 1955. Il se différenciait par son turbomoteur

Turboméca "Artouste II" de 360 chevaux grâce auquel il pouvait atteindre 170 km/h en croisière. Il était également doté d'une large cabine vitrée qui lui permettait d'accueillir un pilote et quatre passagers. Baptisé "Alouette II", le premier appareil de série fut livré à l'Armée de l'Air treize mois plus tard. De leur côté, les exemplaires destinés à la Marine Nationale reçurent un train d'atterrissage équipé de roues. Conçu par Messier, ce dernier facilitait les manœuvres sur le pont d'envol. Le 31 janvier 1961, la SNCASE fit voler le prototype du SA.3180. Cette version améliorée disposait d'un turbomoteur "Astazou IIA" capable de délivrer 523 chevaux. En 1970, les différents constructeurs nationaux fusionnèrent pour créer la société Aérospatiale. Les Alouette II furent donc renommées. On distinguait alors les SA.313 à turbine "Artouste IIC", les SA.313B doté d'une "Artouste IIC6", les SA.318B équipé d'un turbomoteur "Astazou IIA" et les SA.318C muni d'une "Astazou IIA2".

Lama

Le SA.315B vola pour la première fois le 17 mars 1969. Optimisé pour les opérations de haute montagne, cet aéronef était mû par

une Turboméca " Artouste IIIB" détarée à 550 chevaux. Cette turbine autorisait une vitesse de croisière de 192 km/h ainsi qu'une masse maximale de 2.300 kilogrammes au décollage. Testé dans l'Himalaya, son prototype parvint à réaliser plusieurs décollages et atterrissages à 7.500 mètres d'altitude avec cent vingt litres de kérosène et deux personnes en cabine. En 1971, il fut officiellement nommé "Lama" en raison de ces aptitudes montagnardes. Le 21 juin 1972, Jean Boulet atteignit 12.442 mètres à son bord ce qui lui permit de décrocher le record mondial d'altitude de la catégorie "hélicoptère". Cette publicité poussa de nombreuses entreprises et agences gouvernementales à passer commande. Quelques trois cent quatre-vingt-trois Lama furent donc assemblés par l'Aérospatiale.



BREVET D'INITIATION AÉRONAUTIQUE

Le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) est un diplôme validant un niveau de connaissances générales relatives au monde de l'aviation. La formation permettant d'y accéder est dispensée par des instructeurs titulaires du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA).

Brevet

La formation préparant au Brevet d'Initiation Aéronautique s'adresse aux adolescents scolarisés de plus de treize ans. Débutant au mois de septembre et s'achevant en mai, elle leur enseigne les bases de l'aviation à travers une quarantaine d'heures de cours. Elle est généralement ponctuée de visites qui permettent aux jeunes de découvrir différents métiers du secteur aérien.

Organisation

L'apprentissage a lieu dans les locaux de l'association organisatrice ou au sein de l'établissement scolaire dont dépendent les stagiaires. La mise en place de cette

formation se fait par l'intermédiaire d'une convention signée entre le collège et l'école de pilotage. Cette dernière doit évidemment être affiliée à une fédération aéronautique membre du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS).



Diplôme

Le diplôme est conjointement délivré par le Ministère de l'Éducation Nationale et le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire en charge des Transports. Sa remise a lieu lors d'une cérémonie à laquelle parents et professeurs sont conviés. Les lauréats se voient ensuite offrir un vol d'initiation qui leur permet de prendre les commandes d'un aéronef grâce aux conseils d'un instructeur. Ils bénéficient également d'une bourse qui les aide à financer leur brevet de pilote privé.

Informations

Le Brevet d'Initiation Aéronautique a vu le jour en 1968. Succédant au Brevet Élémentaire des Sports Aériens, il permet de former plus de deux mille personnes chaque année. Les informations relatives aux modalités d'examen peuvent s'obtenir auprès du Comité d'Initiation Régional à l'Aéronautique et au Spatial (CIRAS) placé sous l'autorité du Recteur de l'Académie.

Certificat

Le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique est destiné à ceux et celles qui souhaitent enseigner dans le domaine de l'aéronautique et du spatial. Des dispenses d'examen sont toutefois prévues pour les enseignants ainsi que pour les instructeurs avion, vol à voile et Ultra-Léger Motorisé. Le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique peut donc être délivré par équivalence sous certaines conditions.

Vous résidez dans le Pays de Montbéliard et la formation B.I.A. vous intéresse ? Rendez-vous sur le site <http://bialsfm.blogspot.com/> vous y trouverez toutes les informations nécessaires.

RAPPEL SÉCURITÉ

Avant de partir voler, il convient de vérifier plusieurs éléments cruciaux. En minimisant le risque d'accident, ceux-ci renforcent la sécurité des vols.

Aptitude

Tout d'abord, le pilote doit être à jour de visite médicale. Effectué auprès d'un médecin agréé, cet examen permet d'évaluer son acuité visuelle, son audition et son état de santé. En effet, l'aviateur ne doit souffrir d'aucune pathologie susceptible d'altérer ses facultés de pilotage.



Météo

Il doit ensuite prendre connaissance des conditions météorologiques grâce aux différents bulletins et messages (TAF, METAR, SPECI, TEND). Ceux-ci lui permettent de savoir s'il peut voler ou non.

Messages

Le pilote doit aussi consulter les NOTAM relatif à son terrain de départ. Dans le cas d'une navigation aérienne, il doit examiner les NOTAM relatifs à l'ensemble des aérodromes qu'il empruntera (terrain de départ, terrains étapes, terrain d'arrivée, terrains de déroutements).

Documents

Le pilote doit avoir ses papiers d'identité ainsi que son brevet de pilote privé sur lui. Il doit également vérifier que les documents de l'avion se trouvent à son bord avant de partir.

Carburant

Il doit également contrôler le niveau de carburant de son appareil. Chaque année, les experts du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses attribuent environ dix-sept accidents à un manque d'essence ou de kérosène. L'aviateur doit donc être certain

d'emporter une quantité de combustible suffisante.



Visite

Après avoir vérifié que le contact est coupé et que les clés sont retirées, le pilote prend le temps d'effectuer la visite prévol. Durant celle-ci, il enlève les différentes flammes de protections. Il contrôle notamment la cinématique des gouvernes, le gonflage des pneumatiques, l'état de l'hélice ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur de décrochage, des phares et des feux de navigation. Il doit aussi vérifier le niveau de tous les fluides (huile, eau, hydraulique) présents à bord de l'appareil et l'absence de fuites.

PIPER MALIBU

À la fin des années soixante-dix, la société Piper Aircraft se mit à développer un avion capable de rivaliser avec le Cessna 210 "Centurion". Désigné PA-46/300T, son prototype vola pour la première fois le 30 novembre 1979.



Malibu

L'appareil fut certifié par la Federal Aviation Administration au mois de septembre 1983. Peu après, il fut commercialisé sous le nom PA-46/310P "Malibu". Cet aéronef possédait une cabine pressurisée pouvant accueillir cinq personnes en plus du pilote. Son moteur

six cylindres Continental TSIO-520BE délivrait une puissance de 310 chevaux qui lui permettait de croiser à 363 km/h. Le Malibu pouvait monter à une altitude de 25.000 pieds et franchir 2.300 kilomètres sans escale. En 1986, Steve Stout parvint à établir trois records de vitesse à bord de son Malibu.

Mirage

Les exploits de cet Américain offrirent une excellente publicité à l'aéroplane. Malheureusement, Piper constata que plusieurs aéronefs de ce type avaient été victimes d'une panne moteur. L'entreprise réagit immédiatement en créant le PA-46/350P "Malibu Mirage" qui entra en production dès le mois d'octobre 1988. Cette nouvelle version était équipée d'une aile redessinée et d'un Lycoming TIO-540 de 350 chevaux.

Meridian

Dix ans plus tard, l'avionneur fit voler le PA-46/500TP "Malibu Meridian". Cette variante turbopropulsée était animée par une Pratt & Whitney Canada PT6A-42A capable de fournir une puissance de 500 chevaux. Grâce à elle, le Meridian pouvait croiser à

485 km/h et grimper à 9.000 mètres. L'aéronef se différençait également par des ailes plus larges et une avionique plus moderne. Par la suite, le Meridian reçut un glass cockpit Garmin regroupant trois écrans ainsi qu'un nouveau pilote automatique.

Matrix

Le PA-46R/350T "Matrix" fit son apparition en octobre 2007. Cette version non-pressurisée du "Malibu Mirage" possédait un circuit d'alimentation en oxygène, un glass cockpit Avidyne Entegra ainsi qu'un pilote automatique S-TEC 55X. Elle était capable d'atteindre une vitesse de 398 km/h à 5.300 mètres d'altitude.



ZEROAVIA MALIBU



Environnement

Au fil du temps, le transport aérien est devenu la manière de voyager la plus sûre et la plus rapide. Il est toutefois régulièrement pointé du doigt en raison de son impact négatif sur l'environnement. En effet, les scientifiques estiment que les avions de lignes ont généré plus de neuf cents millions de tonnes de dioxyde de carbone au cours de l'année 2018. Pour abaisser ce chiffre, les ingénieurs ont d'abord pensé aux biocarburants. Hélas, ces derniers ne sauraient constituer une réponse efficace d'autant que leur coût peut être six fois plus élevé que celui du kérosène. La prochaine étape consiste donc à électrifier les appareils mais l'emploi de batteries pose différents

problèmes liés à leur poids ainsi qu'à leurs composants polluants.

Entreprise

Val Miftakhov a donc choisi de se tourner vers une solution plus écologique : la pile à combustible. Pour expérimenter cette technologie dans le secteur aérien, l'Américain s'est tout d'abord entouré d'une équipe d'expert. Il a ensuite fondé la société ZeroAvia sur l'aérodrome municipal d'Hollister, une ville située au sud-est de San Francisco. Après avoir bouclé la phase d'études préliminaires, l'entreprise a acheté le Piper PA-46 "Matrix" immatriculé N504EZ. Assemblé en 2014 sous le numéro de série 4692201, cet appareil était alors équipé par un six cylindres Lycoming TIO-540 de 350 chevaux.

Essais

Après avoir reçu son nouveau groupe motopropulseur ZA600, qui consomme de l'hydrogène gazeux pour produire de l'électricité, l'aéronef a entamé ses essais au sol. En février 2019, il a réalisé son premier vol "zéro émission" au-dessus de la Californie. Les tests s'étant avérés concluants, Val Miftakhov et ses ingénieurs se sont mis à travailler sur un avion de plus grande taille. Ils espèrent ainsi faire voler une

machine d'une quinzaine de places d'ici 2022. Sans escale, celle-ci devrait être en mesure de franchir jusqu'à 500 nautiques, soit 925 kilomètres.



Énergie

Le groupe motopropulseur ZA600 présente les mêmes performances qu'un petit turbopropulseur mais son coût d'exploitation est nettement plus faible. Fonctionnant grâce à de l'hydrogène, il ne génère que peu de bruit et aucune émission polluante. Le gaz offrirait une plus grande autonomie s'il était liquide mais sa forme traditionnelle est bien plus facile à maîtriser pour ZeroAvia. Elle est d'ailleurs pleinement opérationnelle pour les piles à combustibles des chariots élévateurs Plug Power. Produite par électrolyse d'eau grâce aux énergies renouvelable, elle devient totalement respectueuse de l'environnement.

LE TEMPS DES HÉLICES

Initialement prévu les 30 et 31 mai, le meeting annuel de La Ferté-Alais avait été repoussé au dernier week-end du mois d'août en raison de la pandémie de coronavirus. Il aura finalement lieu les samedi 17 et dimanche 18 octobre.



Organisation

Pour réorganiser un événement de qualité si rapidement, l'Amicale Jean-Baptiste Salis a reçu l'aide de l'Aéro-Club de France. La survie de l'association dépend effectivement des recettes générées par ce meeting aérien. Une cagnotte en ligne a d'ailleurs été créée sur le site [Helloasso](https://helloasso.com) pour soutenir le projet. En peu de temps, cette dernière a

réuni quatre-vingts pourcents du budget nécessaire.

Programme

Le Temps des Hélices devrait rassembler une centaine d'appareils en vol, des premières machines aux avions à réaction. Les combats de la seconde guerre mondiale y seront reconstitués par les aéronefs. Les techniciens et les artificiers agrémenteront ceux-ci par des effets sonores et pyrotechniques spectaculaires.

Avions

De nombreux appareils tels qu'un Supermarine "Spitfire", un Hawker "Sea Fury", un North American P-51D "Mustang", un Vought F4U-5N "Corsair" et un Yakovlev Yak-11 sont d'ores et déjà annoncés.

Prévente

Pour éviter tout contact et fluidifier au maximum le trafic routier, les organisateurs ont décidé de ne pas vendre de billets sur place. Les passionnés qui souhaitent assister à cette grand-messe de l'aviation doivent donc impérativement se rendre sur la [plate-forme d'achat en ligne](https://plate-forme.dachat.en.ligne) afin d'acquies leurs laisser-passes.



Tarifs

Entrée adulte	: 34,00 €
Enfants (12/16 ans)	: 17,00 €
Chaise (sur place)	: 8,00 €
Enfants moins de 12 ans	: Gratuit

RESTAURATION DE L'AUSTER

Depuis le mois de juin, les membres de l'association Montbéliard Dassault 312 travaillent sur un nouveau projet. Ils ont effectivement repris la restauration de l'Auster V hébergé dans le hangar du Réseau des Sports de l'Air. Autrefois, ce monomoteur assurait le largage des parachutistes sur la plate-forme.



Modèle

L'Auster V fut créé par la société Taylorcraft Aeroplanes durant la seconde guerre mondiale. C'était un avion d'observation destiné à orienter les tirs d'artillerie de la

British Army. Comme l'Auster IV, il était propulsé par un Lycoming O-290 de 130 chevaux qui lui permettait de croiser à 177 km/h. Il s'en démarquait toutefois par ses volets modifiés et son tableau de bord autorisant le vol aux instruments.

Exemplaire

Désigné "Model J" par le constructeur, l'Auster V était assemblé à Thurmaston, dans le comté anglais du Leicestershire. C'est là que l'exemplaire montbéliardais vit le jour en 1944, sous le numéro de série 1900. Lorsqu'il traversa la Manche, il fut immatriculé F-BGRX par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Au mois de novembre 1970, le Paraclub du Pays de Montbéliard le racheta à l'Aéroclub de Longuyon-Villette, en Meurthe-et-Moselle. Au début des années quatre-vingt, le triplace fut remplacé par un Cessna 185 "Skywagon" qui pouvait embarquer davantage de parachutistes. Il totalisait alors 447 heures de vol au profit de l'association franc-comtoise parmi lesquelles 230 heures de largage.

Restauration

Après en avoir fait l'acquisition, Armand Duvernoy décida de lui rendre son éclat

d'antan. Les travaux qu'il entreprit débutèrent par le rentoilage complet de la cellule et s'achevèrent, avec l'aide de ses fils, par la rénovation de son antique quatre cylindres.



Association

Depuis le mois de juin 2020, les opérations de restauration ont été confiées aux membres de l'association Montbéliard Dassault 312. Ces derniers assureront le remontage complet de l'appareil dès que l'artiste Éric Besançon lui aura permis de retrouver le camouflage et les couleurs militaires qu'il portait au sein de l'armée britannique. Par la suite, le bel oiseau devrait participer à différents meetings aériens en France et en Europe.

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 motoplaneur 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 : Frédéric Petit, Antoine Gauchet, Marc Dumas, Lionel Vadam (l'Est Républicain), William Verguet, Météo France, François-Xavier Simon, ZeroAvia, Daniel Wales, Simon Thomas, Roman N.