



## SOMMAIRE

Mars 2022

- Cessna 172 Skyhawk
- Maule M-7 Orion
- Évolution du contrôle
- Tour du monde en solitaire
- SolarStratos
- Atea New Design
- L'hydrogène pour Horizon
- Avions Mauboussin
- Diamond DA-50 SuperStar
- L'hiver chez Barnstormer

## CESSNA 172 SKYHAWK

Le Skyhawk est un monomoteur conçu au début des années cinquante. Fiable et robuste, il a été produit à plus de quarante-quatre mille exemplaires ce qui en fait l'avion de tourisme le plus répandu au monde.



### Cessna 172

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, cet appareil ne se différenciait que par son empennage à surfaces rectangulaires. Les ingénieurs

eurent alors l'idée de monter un train d'atterrissage tricycle sous son fuselage. Le quadriplace reprit l'air dans sa nouvelle configuration le 12 juin 1955 et fut ajouté au catalogue 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 entra en production au cours de l'année 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 fabrication du Skyhawk. Face à la demande, cette dernière reprit dix ans plus tard 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 aéroplane à train fixe fut donc désigné 172Q Cutlass.



### Cessna 175

Lancé en 1958, le Cessna 175 Skylark ne parvenait pas à séduire la clientèle. En effet, son moteur six cylindres Continental GO-300 souffrait d'une mauvaise réputation en raison de sa fragilité et des nombreuses pannes qui en découlaient. En 1963, l'aéroplane fut donc renommé 172D Powermatic. Ce subterfuge ne trompa cependant personne et l'avion fut abandonné quelques mois plus tard.



## MAULE M-7 ORION

Le M-7 est un monomoteur léger capable de décoller et d'atterrir sur de courtes distance. Il peut également opérer à partir de pistes sommaires s'il est chaussé de pneumatiques basse pression.



### Maule M-4

À la fin des années cinquante, la Maule Aircraft Company se mit à travailler sur un quadriplace à aile haute qu'elle baptisa M-4. Le prototype de celui-ci effectua son premier tour de piste le 08 septembre 1961 grâce aux 145 chevaux d'un moteur Continental O-

300. Commercialisé deux ans plus tard sous l'appellation M-4 Jetasen, il donna rapidement naissance à plusieurs dérivés mus par des six cylindres Franklin O-350 ou Continental O-360.

### Maule M-5

En 1974, le constructeur proposa le M-5 qui se distinguait par son empennage redessiné et ses volets agrandis. Comme son prédécesseur, il disposait d'une structure métallique couverte de toile. Produite à 379 exemplaires, la version M-5-235C Lunar Rocket connut un véritable engouement. Elle était effectivement propulsée par un six cylindres Lycoming O-540 de 235 chevaux qui lui permettait d'atteindre une vitesse maximale de 277 km/h. Malheureusement, ce succès n'empêcha pas l'entreprise de faire faillite quelques mois plus tard.

### Maule M-6

En 1975, l'assemblage des aéronefs fut donc repris par la société Maule Air qui lança aussitôt l'étude du M-6-235C Super Rocket. Ce M-5-235C amélioré possédait une voilure allongée, des volets élargis ainsi qu'un réservoir de carburant de plus grande dimension qui augmentait son rayon d'action.



### Maule M-7

Le prototype du M-7 prit son essor en 1984. Il fut alors décliné en plusieurs variantes pouvant embarquer jusqu'à cinq passagers en plus du pilote. Le MX-7-160 Sportplane était animé par un quatre cylindres Lycoming O-320 de 160 chevaux, le M-7-235C Orion par un six cylindres Lycoming O-540 de 235 chevaux et le MX-7-420 Starcraft par un turbopropulseur Allison 250 de 420 chevaux. Les versions MT-7-235 Tri-Gear, MXT-7-160 Comet et MXT-7-180 Star Rocket étaient quant à elles munies d'un train d'atterrissage tricycle. Le M-7 pouvait également recevoir une paire de skis pour affronter la neige ou des flotteurs pour amerrir.

## ÉVOLUTION DU CONTRÔLE

Les nouvelles technologies transforment et améliorent le contrôle aérien au fil du temps. Conséquence directe de cette évolution, les tours et leurs célèbres vigies commencent à disparaître de certains aéroports.



### Agencement

Les tours de contrôle sont chargées de réguler le trafic aérien en transmettant les clairances et les informations adéquates aux aéronefs. Leurs vigies abritent notamment des équipements radiophoniques, des enregistreurs de communication, des écrans radars ainsi qu'une station météorologique qui renseigne les contrôleurs sur la situation.

### Remplacement

Elles ont toutefois tendance à disparaître au profit de centres de contrôle aérien virtuels. Équipés de systèmes entièrement digitalisés, ces derniers peuvent s'affranchir de la vision directe sur le tarmac. Il est donc possible de les installer en dehors des plates-formes aéronautiques. De plus, ces centres sont en mesure de gérer l'activité de plusieurs aéroports, et ce, de façon simultanée. Ils permettent ainsi de réduire les coûts en mutualisant les équipes et les infrastructures. Capables de réguler le trafic aérien de jour comme de nuit, les tours virtuelles sont également beaucoup plus efficaces en cas de mauvais temps. Elles contribuent donc à limiter les retards.

### Équipement

Les aéroports qui en dépendent sont équipés de caméras haute définition et de radars au sol qui captent l'ensemble des mouvements en temps réel. Ils doivent donc être connectés au centre de contrôle par le biais d'un réseau internet fiable et suffisamment puissant. L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne y veille afin que les normes de sécurité en vigueur soient scrupuleusement respectées.



### Développement

Les centres de nouvelle génération reçoivent les données transmises par des caméras intelligentes. Ces dispositifs ultra-modernes analysent et interprètent les images qu'ils capturent. Associées à la réalité augmentée, ces dernières facilitent grandement le travail des contrôleurs. Dans les années à venir, la digitalisation permettra également d'intégrer les drones au trafic aérien. En effet, ceux-ci demeureraient jusqu'alors indétectables pour les radars conventionnels. L'étape finale de cette évolution consistera à automatiser l'ensemble du contrôle aérien au moyen de l'intelligence artificielle. De nombreuses simulations informatiques sont actuellement réalisées par les ingénieurs et techniciens de différentes entités aéronautiques.

## TOUR DU MONDE EN SOLITAIRE

À cœur vaillant rien d'impossible. Cet ancien proverbe correspond parfaitement à l'état d'esprit de Zara Rutherford, une jeune pilote de 19 ans qui vient de boucler un tour du monde aérien en solitaire. Retour sur cet exploit réalisé à bord d'un ultra-léger.



### Pilote

Fille d'un couple de pilotes, Zara Rutherford a découvert l'aviation dès sa plus tendre enfance. Elle n'avait ainsi que quelques mois lorsqu'elle a découvert le cockpit d'un avion et reçu le baptême de l'air. La jeune anglo-belge a débuté sa formation à l'âge de quatorze ans ce qui lui a permis d'être

brevetée trois ans plus tard. L'année dernière, elle a décidé de se lancer dans un tour du monde aérien en solitaire afin d'encourager les femmes à s'orienter vers les métiers techniques, du monde scientifique ou du secteur l'aéronautique.

### Appareil

Sponsorisée par différentes sociétés telles que Virgin, SafeSky, Elgi Equipements, ICD Soft et le groupe TMC, elle est parvenue à louer un ultra-léger de type Shark. Équipé d'un moteur Rotax 912ULS de 100 chevaux et d'un train rentrant, ce biplace peut voler à 270 km/h en ne consommant pas plus d'une quinzaine de litres d'essence à l'heure. Il était donc idéal pour cette aventure.

### Périple

Celle-ci a débuté sur l'aéroport flamand de Courtrai-Wevelgem le 19 août 2021. Pour sa première étape, l'aviatrice a d'abord traversé le Royaume Uni. Elle a ensuite survolé le Groenland et la côte Est des États-Unis pour rejoindre l'Amérique du Sud. Elle est alors remontée jusqu'en Alaska pour franchir le détroit de Bering. Elle a poursuivi sa route en passant par la Russie, la Chine, l'Indonésie, l'Inde, l'Arabie Saoudite et l'Égypte avant de

regagner l'Europe. Initialement, ce périple ne devait durer que trois mois mais Zara a dû faire face à une météo capricieuse qui lui a fait perdre une soixantaine de jours.



### Triomphe

Zara s'est posée à Courtrai-Wevelgem le 20 janvier 2022 après avoir parcouru plus de cinquante-deux mille kilomètres et survolé cinq continents. Elle est ainsi devenue la femme la plus jeune à avoir effectué un tour du monde aérien en solitaire. En effet, le record précédent avait été établi en 2017 par Shaesta Waiz, une Américaine de trente ans. Attendue par des dizaines de personnes, l'aventurière a été longuement acclamée. Elle a ensuite gentiment répondu aux questions des journalistes avant de pouvoir enfin retrouver ses proches.



## SOLARSTRATOS

En 1990, Eric Raymond avait traversé les États-Unis à bord du Solar Flight Sunseeker. Vingt-cinq ans plus tard, Bertrand Piccard et André Borschberg ont réalisé un tour du monde complet grâce au Solar Impulse 2. Dans les années à venir, la lumière émise par notre astre devrait permettre au SolarStratos d'établir un record d'altitude en dépassant les vingt-cinq mille mètres.



### Initiateur

Navigateur, alpiniste, plongeur, parachutiste et pilote, Raphaël Domjan a plus d'une corde à son arc. Il a notamment parcouru le globe, du mois de septembre 2010 au mois de mai

2012, avec le catamaran solaire PlanetSolar. Membre de la Société des Explorateurs Français et du New-York Explorer Club, il a ensuite fondé Elektropostal aux côtés d'Hervé Berardi, Bernard Dartevelle, Roland Loos et Ilhame Guechati. Cette société travaille sur différents sujets relatifs à l'aviation électrique tels que la production du courant et le recyclage des batteries.

### Programme

Raphaël a lancé le projet SolarStratos en mars 2014. Celui-ci vise à atteindre une altitude minimale de vingt-cinq mille mètres à l'aide d'un aéronef à propulsion électrique. Il démontrerait ainsi que les énergies renouvelables permettent de repousser les limites précédemment établies. Pour concevoir son avion solaire stratosphérique, l'Helvète a fait appel à l'ingénieur Calin Gologan. Directeur de la firme PC-Aero, ce dernier avait participé à l'étude du Solar Impulse et de son prototype.

### Appareil

L'engin qu'il a dessiné prend la forme d'un grand motoplaner en fibre de carbone. Les ailes de celui-ci sont couvertes par 22 mètres-carrés de cellules photovoltaïques

rechargeant des batteries lithium-ion. Le groupe motopropulseur du SolarStratos est constitué d'un double moteur électrique de deux fois 19 kilowatts et d'une hélice tripale. Durant la tentative de record, celle-ci aura toutefois cédé la place à une quadripale optimisée pour la montée à haute altitude.



### Première

Le SolarStratos a réalisé son premier vol le 05 mai 2017 au-dessus de Payerne, dans le canton suisse de Vaud. Miguel Iturmendi en a pris les commandes le 25 août 2020 pour que Raphaël réalise un saut en parachute depuis la place arrière. La tentative de vol stratosphérique devrait avoir lieu en 2023. L'aventurier suisse sera alors équipé d'une combinaison spatiale alimentée en oxygène.

## ATEA NEW DESIGN

En décembre dernier, la société Ascendance Flight Technologies a dévoilé le nouveau design de l'Atea, son taxi volant hybride électrique. La mise en service de ce dernier est prévue pour 2025.



### Société

En 2011, Airbus avait lancé l'étude de l'E-fan, un avion électrique destiné aux écoles de pilotage. Travaillant sur cet ambitieux projet, Jean-Christophe Lambert, Thibault Baldivia, Clément Diné et Benoît Ferran avaient alors pris conscience de la nécessité de réduire l'empreinte carbone de l'aviation. Hélas, l'avionneur y avait mis un terme six ans plus tard afin de se concentrer sur

d'autres types d'appareils. Les quatre jeunes ingénieurs s'étaient aussitôt associés pour fonder leur propre start-up. Officiellement créée à Toulouse en janvier 2018, cette dernière avait rapidement attiré l'attention des médias et des investisseurs.

### Première ébauche

En effet, Ascendance Flight Technologies était parvenue à dévoiler les premières esquisses de l'Atea dès l'année suivante. Ce taxi volant électrique prenait alors la forme d'un monoplan à aile haute capable d'embarquer cinq voyageurs. En plus d'une hélice assurant la traction, il disposait de trois rotors intégrés lui permettant de décoller et d'atterrir à la verticale. Les deux premiers étaient abrités par la voilure tandis que le troisième était serti dans le nez de l'appareil. Ces propulseurs restaient actifs jusqu'à ce que l'appareil atteigne une vitesse suffisante pour que l'aile garantisse la sustentation. Désignée Sterna, sa propulsion hybride électrique permettait de réduire les émissions de carbone de quatre-vingts pourcents tout en divisant le niveau de bruit par quatre. Cet ensemble modulaire pouvait être alimenté par un large panel de sources d'énergies allant du kérosène Jet A-1 au

biocarburant en passant par les carburants synthétiques. Les ingénieurs avaient également prévu sa possible association à une pile à combustible alimentée par de l'hydrogène.



### Nouveau design

Au mois de décembre 2021, Ascendance Flight Technologies a présenté le nouveau design de l'Atea. L'aéronef dispose à présent de huit rotors répartis sur une paire d'ailes en tandem. Sa traction est quant à elle assurée par deux hélices, la première étant fixée à l'avant du fuselage et la seconde au sommet de l'empennage. Le prototype de cette variante devrait entamer son programme d'essais en vol sur l'aérodrome de Muret-Lherm, en région Occitanie, dès 2023. L'entreprise espère ainsi pouvoir lancer sa commercialisation en 2025.

## L'HYDROGÈNE POUR HORIZON

Alaska Air Group a récemment décidé de réduire son impact environnemental en modernisant sa flotte d'appareils court-courriers. Ces derniers devraient ainsi recevoir le nouveau groupe motopropulseur électrique développé par ZeroAvia.



### Entreprise

Fondé en 1985, le groupe Alaska Air réunit la société de handling McGee Air Services ainsi que les compagnies aériennes Alaska Airlines et Horizon Air. La première assure des vols internationaux et des vols intérieurs grâce à différents types de biréacteurs. Spécialisée dans les lignes régionales, la seconde possède trente Embraer 175 et trente-deux DeHavilland Canada Dash 8.

Ceux-ci sont actuellement équipés de turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada PW150A qui leur permettent de franchir quelques 2.000 kilomètres à 600 km/h.

### Modernisation

Dans un avenir proche, ils devraient toutefois être rétrofités pour s'affranchir du kérosène et devenir moins polluants. La direction d'Alaska Air Group s'est effectivement rapprochée de la société ZeroAvia qui étudie un groupe motopropulseur électrique désigné ZA2000. Alimenté en hydrogène, celui-ci délivrera une puissance comprise entre 2.000 et 5.000 kilowatts. Lorsqu'ils en auront reçu une paire, les Dash d'Horizon Air pourront couvrir une distance de 800 kilomètres. Leur autonomie aura donc diminué mais ils n'émettront plus aucune particule de dioxyde de carbone.

### Prototype

Un premier exemplaire sera modifié sur l'aéroport de Seattle où le groupe héberge une partie de sa flotte. Une fois prêt, il sera longuement testé au sol puis en vol par ZeroAvia. Les ingénieurs vérifieront alors ses performances et s'assureront qu'il respecte bien l'ensemble des normes de sécurité.



### Partenaire

ZeroAvia s'intéresse également à la pile à combustible conçue par Hyzon Motors. En effet, celle-ci bénéficie de différentes technologies qui lui permettent d'afficher des performances largement supérieures aux moyennes de l'industrie. De plus, sa densité de puissance particulièrement élevée est idéale pour une utilisation aéronautique. Le motoriste va donc l'évaluer en simulant les différentes phases de vol d'un avion ainsi que les conditions particulières auxquelles il peut être soumis. Si cette expérience s'avère concluante, la pile à combustible sera testée en vol. La direction de ZeroAvia se dit confiante quant à l'avenir de l'hydrogène aérien. Il est vrai qu'à volume égal, le gaz fournit trois fois plus d'énergie que les carburants tels que le kérosène et cent fois plus que les batteries actuelles.



## AVIONS MAUBOUSSIN

Ressuscitée par David Gallezot en 2011, la société des Avions Mauboussin dispose d'un bureau d'études au Techn'hom de Belfort. Ses ingénieurs y développent deux aéronefs hybrides électriques qui pourraient voir le jour dans les années à venir.



### Mauboussin

Fondée par le fils d'un célèbre joailler en 1928, la firme était réputée pour la qualité des appareils qu'elle produisait. Très aérodynamiques pour l'époque, ces derniers pouvaient effectivement se contenter d'un moteur de faible puissance pour afficher d'excellentes performances. Certains d'entre

eux étaient même parvenus à établir différents records de vitesse, d'altitude et de distance. Reprise par Gaston Fouga en 1936, la marque avait toutefois fini par disparaître. Par chance, David Gallezot lui a redonné vie en 2011 grâce au soutien de l'Institut National de la Propriété Industrielle. Rêvant d'une aviation plus écologique, l'ingénieur et sa douzaine de collaborateurs se sont alors lancés dans l'étude de deux avions principalement constitués de bois.

### Alérion

Destiné aux pilotes privés comme aux écoles de pilotage, l'Alérion est un biplace en tandem économique et simple d'utilisation. Sa propulsion hybride se compose d'un moteur thermique qui recharge un ensemble de batterie et d'un moteur électrique qui entraîne une hélice à cinq pales. La faible consommation de ce système devrait offrir une autonomie de 700 kilomètres à l'appareil soit environ trois heures de vol. De plus, l'Alérion pourrait atteindre une vitesse de croisière maximale comprise en 250 et 275 km/h. Les ingénieurs espèrent voir son prototype quitter la terre ferme l'année prochaine. L'engin pourrait ainsi recevoir sa certification dès 2025.



### Alcyon

Conçu pour répondre aux besoins du transport régional et de l'aviation d'affaires, l'Alcyon dispose d'une cabine profilée pouvant accueillir jusqu'à six voyageurs. Son aile haute porte deux réservoirs contenant le carburant ainsi que deux nacelles munies d'hélices contrarotatives. Celles-ci devraient permettre à l'Alcyon de voler à 370 km/h sur quelques 1.500 kilomètres. Le calendrier établi par la direction prévoit une mise en service de cet aéroplane à l'horizon 2027. Le bureau d'étude travaillera ensuite sur une turbine fonctionnant à l'hydrogène qui rendraient les deux avions totalement propres. Pour l'heure, la société doit financer la construction des prototypes et de la future usine d'assemblage qui devrait voir le jour dans la région belfortaine.

## DIAMOND DA50 SUPER STAR

Après le biplace DA20 Katana, le quadriplace DA40 Diamond Star et le bimoteur DA42 Twin Star, Diamond Aircraft a proposé le DA50 Super Star. Cet appareil peut transporter cinq personnes à 370 km/h.



### Conception

Le prototype du DA50 a réalisé son premier vol le 04 avril 2007 aux alentours de Vienne. Il était alors propulsé par un six cylindres de Continental TSIO-550-J de 9,0 litres capable de délivrer 350 chevaux grâce à ses deux turbocompresseurs. Comme ses prédécesseurs, l'aéronef disposait d'une cellule en matériaux composites alliant

confort, résistance et légèreté. De plus, sa cabine pressurisée pouvait recevoir un parachute balistique de secours. Baptisé Super Star, cet engin devait être produit parallèlement au Magnum, un dérivé mû par un quatre cylindres turbodiesel Austro AE300 de 170 chevaux. Présenté deux semaines plus tard lors du salon aéronautique de Friedrichshafen, le projet DA50 avait malheureusement été suspendu en 2009 suite à l'émergence de la crise financière.

### Évolution

Quasiment oublié, l'aéronef a fait son retour en 2015. Entre temps, le prototype avait été porté au standard DA50-JP7 qui comprenait l'installation d'un turbopropulseur Ivchenko-Progress Sich AI-450S développant 465 chevaux. Deux ans plus tard, l'avionneur avait dévoilé le quadriplace DA50-IV et le cinq place DA50-V. Ces appareils étaient tous deux dotés de moteurs diesel SMA SR305. Réunissant quatre cylindres, ces mécaniques de 4,9 litres fournissaient respectivement 230 et 260 chevaux. Diamond Aircraft avait également annoncé le DA50-VII, un sept places pouvant recevoir un Lycoming TEO-540 de 375 chevaux, un SMA SR460 diesel de 360 chevaux ou un

turbopropulseur Ivchenko-Progress Sich AI-450S.



### Modification

Il y a bientôt trois ans, au cours de l'année 2019, le constructeur a lancé l'assemblage d'un second prototype. Désignée DA50-RG, ce dernier a pris son essor le 28 octobre de la même année. Il se démarque par son V6 diesel Continental CD-300 de 300 chevaux et son train d'atterrissage escamotable qui lui permettent d'atteindre une vitesse maximale de 335 km/h. Son tableau de bord est muni d'un glass cockpit associé à une avionique Garmin G1000 NXi ainsi qu'à un pilote automatique trois axes GFC700. Ces différents équipements réduisent la charge de travail du pilote et renforcent ainsi la sécurité en vol.



## L'HIVER CHEZ BARNSTORMER

La société Barnstormer vient d'ajouter deux blousons et un magnifique pull-over à son catalogue. Gros plan sur ces articles.

### Blouson Mosquito

Fermé par un zip, ce blouson en laine possède deux larges poches latérales. Il est agrémenté d'une doublure jaune MaeWest et porte les insignes de la Royal Air Force.



### Blouson Stearman

Idéal pour les jours de grand froid, ce blouson en toile est entièrement doublé en fourrure synthétique. Son col est renforcé par un tissu haute densité qui interdit le passage de l'air en s'adaptant au contour du casque. Sa fermeture à glissière excentrée compte deux curseurs. Elle surmonte un grand rabat qui barre la route au vent. Cette veste courte dispose également d'une poche pectorale pouvant contenir une tablette numérique ou une carte aéronautique.

### Chandail Bucker

Ce pull est constitué d'un mélange de fibres synthétiques et de laine de mouton mérinos. Ses torsades en mailles resserrées sont d'une efficacité redoutable contre le vent. Le logo qui orne son torse est finement bordé. De plus, ce superbe chandail est livré dans un coffret unique.



Pour commander l'un de ces articles ou découvrir les autres vêtements produits et distribués par la société Barnstormer, rendez-vous sur le site [barnstormer.fr](http://barnstormer.fr).



## 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](http://www.eoleairpassion.fr)

**Photographies** : Antoine Gauchet, Carlos Alberto Herrera, Éric Delehelle, Romain Roux, Ferenc Kolos, Diamond Aircraft, Carlos Barcelo, Tomo Papa, Terry Wade, Mitchell Haughee, Bill Shull, Angel Moreno, Eagle 1, SolarStratos, Barnstromer.