



## SOMMAIRE

**Mai 2022**

- Cessna 177 Cardinal
- Rutan Boomerang
- Mission Perlan 2
- Hill Helicopters HX50
- Bell Nexus

- Système Air 4 All
- Avion de Transport Durable
- Hybridation montagnarde
- TOP GUN Maverick
- TOP GUN Voltige

## CESSNA 177 CARDINAL

Au milieu des années soixante, Cessna lança l'étude d'un avion de tourisme capable de remplacer le modèle 172 Skyhawk. Le nouvel appareil devait être plus moderne que ce dernier tout en affichant de meilleures performances.



### Cessna 177

Les ingénieurs dessinèrent donc un fuselage particulièrement aérodynamique au-dessus duquel ils greffèrent une aile à écoulement laminaire. De type cantilever, cette dernière était dépourvue de haubans, ce qui réduisait

le poids et la traînée de l'engin. La voilure était également décalée vers l'arrière du cockpit afin d'offrir une plus grande visibilité au pilote lors des virages. Bien qu'avantageuse, cette solution reculait le centre de gravité. Pour compenser ce phénomène, les techniciens décidèrent de monter un moteur plus léger sur l'aéronef. Leur choix se porta rapidement sur le Lycoming O-320, un quatre cylindres développant 150 chevaux à 2.700 tours/minute. Leur création, qui vola pour la première fois en 1967, fut baptisée Model 177 Cardinal.

### Cessna 177A

Ce dernier décollait en deux cent cinquante-huit mètres et se posait sur cent vingt-deux mètres. Sa vitesse de croisière était de 217 km/h tandis que sa vitesse maximale atteignait les 230 km/h. Il pouvait également monter à douze mille sept cents pieds et franchir un peu plus de mille kilomètres sans escale. Mais le Cardinal demeurait largement sous-motorisé. Conscient de ce problème, Cessna réagit en proposant le 177A en 1969. Cette variante était animée par un O-320 de 180 chevaux qui lui permettait de croiser à 237 km/h.

### Cessna 177B

L'année suivante, l'avionneur commercialisa le 177B qui possédait une nouvelle voilure ainsi qu'une hélice à vitesse constante. Cette nouvelle version pouvait atteindre une vitesse maximale de 250 km/h et monter à une altitude de quatorze mille six cents pieds. Son taux de montée était de 840 pieds/minute, soit 170 pieds de plus que le premier 177.



### Cessna 177RG

Le modèle 177RG fit son apparition en 1971. Il se distinguait des précédents par son train d'atterrissage rétractable et son Lycoming IO-360 de 200 chevaux qui autorisait une vitesse maximale de 288 km/h. Au total, 1.543 appareils de ce type furent assemblés. Les exemplaires produits en France par Reims Aviation furent désignés F177RG.

## RUTAN BOOMERANG

Pensant pouvoir rendre les avions bimoteurs plus sûrs, Burt Rutan se mit à travailler sur le sujet dès le début des années quatre-vingt-dix. Ses recherches finirent par déboucher sur l'étonnant Model 202 qu'il baptisa Boomerang.



### Architecture

Cet appareil n'avait plus rien à voir avec le Beechcraft Baron 58 qui avait servi de base à son développement. Son fuselage était capable d'accueillir un pilote et quatre passagers. Il contenait le train avant ainsi que la jambe droite du train principal et abritait un Lycoming TIO-360-C1A6D de 210 chevaux. L'autre Lycoming, un TIO-360-A1B

de 200 chevaux prenait place dans la nacelle contenant le coffre à bagages et la jambe gauche du train principal. En plus d'une puissance différente, les deux moteurs étaient décalés l'un par rapport à l'autre. L'aile en flèche inversée était composée de trois sections possédant chacune un angle différent. D'autre part, la section droite était plus courte que la gauche de cinquante-sept centimètres.

### Essais

Le Boomerang fit son premier vol le 19 juin 1996. Durant les tests suivants, le pilote d'essais réalisa plusieurs simulations de panne. Il se rendit vite compte que l'asymétrie de l'aéronef lui permettait de continuer à voler en ligne droite sans agir sur le palonnier. De plus, il consommait moitié moins de carburant qu'un bimoteur de même taille, pouvait voler à 402 km/h avec quarante-sept pour cent de la puissance et franchir jusqu'à trois mille sept cent quatre-vingts kilomètres d'une seule traite.

### Publicité

En 1997, la marque Apple se rapprocha de Rutan pour promouvoir ses MacIntosh. Après obtenu l'autorisation de l'ingénieur,

elle associa l'image du Model 202 à celle de ses ordinateurs personnels dans le cadre d'une campagne publicitaire. Titrées "Tout le monde a un rêve", les affiches précisait que Burt avait souhaité concevoir un bimoteur plus sûr et plus économique que les autres.



### Prototype

Même s'il en est resté au stade de prototype, le Boomerang est parvenu à tenir toutes ses promesses. Immatriculé N24BT par la Federal Aviation Administration, l'unique exemplaire a fait l'objet d'une restauration complète à la fin des années deux mille. En 2011, il s'est rendu au traditionnel meeting aérien d'Oshkosh pour participer au Tribute to Rutan, une exposition rendant hommage au grand inventeur.

## MISSION PERLAN 2

Le groupe Thalès a rejoint le programme Perlan 2 au mois de janvier. Le planeur stratosphérique de recherche expérimentale a donc reçu son système de communication par satellite FlyLink.



### Organisation

La Perlan Project Incorporation est une organisation à but non-lucratif fondée par l'ancien pilote d'essais Einar Enevoldson au début des années 90. Spécialisée dans l'exploration aéronautique et les sciences atmosphériques, elle emploie des planeurs pour mener ses recherches. Pour sa première mission, elle avait fait appel à un Glaser-Dirks DG-500 largement modifié.

Celui-ci était notamment dépourvu de moteur ce qui lui permettait d'embarquer l'oxygène destiné aux pilotes. Protégés par leur combinaison chauffante, ces derniers ne bénéficiaient cependant pas d'une grande liberté de mouvement.

### Planeur

Pour la mission Perlan 2, Einar Enevoldson a reçu le soutien financier de la société Airbus. Il a donc demandé à Greg Cole de concevoir un engin spécifique doté d'une cabine pressurisée. Assemblé dans l'Oregon par la firme Windward Performance, cet immense planeur affiche une envergure de 25,55 mètres et repose sur un train fixe monorace. Il a réalisé son premier tour de piste le 23 septembre 2015 avant d'entamer une série de tests au-dessus de la Sierra Nevada. Sa campagne de recherche a débuté en Argentine dès l'année suivante.

### Record

Le 02 septembre 2018, Jim Payne et Tim Gardner l'ont fait monter à 76.124 pieds ce qui lui a permis de décrocher le record d'altitude pour un vol subsonique. Ce titre était jusqu'alors détenu par le Lockheed U-2 qui avait atteint 73.737 pieds le 17 avril 1989.

Les aviateurs rattachés au programme espèrent ensuite battre le Lockheed SR-71 qui avait dépasser les 85 000 pieds en 1975. Leur objectif prévisionnel est effectivement fixé à 90.000 pieds.



### Communication

Évoluant à des altitudes très élevées, le Perlan 2 n'a pas la possibilité d'utiliser les systèmes de communication terrestres. Il a donc reçu un Thalès FlyLink qui fournit une liaison satellitaire par le biais du réseau Iridium Certus. Ce dernier permettra de récolter les informations transmises par la caméra embarquée et d'entendre les commentaires de l'équipage. Celui-ci étudie notamment l'impact du réchauffement climatique sur la Terre et le vol à haute altitude pour une éventuelle exploration aérienne de la planète Mars.

## HILL HELICOPTERS HX50

Hill Helicopters s'apprête à révolutionner le monde des voilures tournantes grâce au HX50. En effet, ce magnifique appareil regorge d'innovations technologiques qui lui permettront d'affronter les défis de demain.



### Motorisation

La direction souhaitait proposer un engin résolument moderne. Elle a donc décidé de concevoir chacun de ses sous-ensembles à commencer par sa mécanique. Désignée GT50, cette dernière est à la fois compacte, légère et économique. Ses chambres de combustion cylindriques sont effectivement désaxées et disposées en épis autour des turbines ce qui limite sa longueur. Son

démarrateur générateur permet quant à lui de restreindre le poids en simplifiant son architecture. Pour finir, son calculateur électronique réduit la consommation de manière significative. Ce turbomoteur ne consomme ainsi que 132 litres de kérosène à l'heure. Il délivre respectivement 400 chevaux en continu, 440 chevaux lors du décollage et jusqu'à 500 chevaux durant trente secondes en cas d'urgence. Grâce à lui, le HX50 peut croiser à 140 nœuds sur 700 nautiques, soit 259 km/h sur 1.296 kilomètres.

### Cabine

L'habitacle de l'appareil peut embarquer un pilote et quatre passagers. Il possède pour cela cinq sièges indépendants d'un confort et d'une qualité comparables à ceux des meilleurs avions d'affaires. Ses larges surfaces vitrées offrent pour leur part une vue imprenable sur l'extérieur, un gage de sécurité pour l'aviateur et un immense plaisir pour les voyageurs. L'arrière de la cabine contient une soute de grande dimension. Outre les bagages, celle-ci peut recevoir un extincteur et une trousse de secours. À l'avant se trouve un cockpit particulièrement ergonomique. Son tableau de bord est muni

de deux écrans séparés par un support central. Ce dernier peut accueillir une tablette numérique servant à préparer la navigation. En plus de réduire la charge de travail du pilote, l'interface de l'hélicoptère est optimisée pour le vol à vue. Son système de vision synthétique reçoit les images de deux caméras, l'une orientée vers le bas, l'autre vers l'arrière.



### Options

Le HX50 peut être doté d'un train rétractable qui facilite les manœuvres au sol et améliore la vitesse de croisière de 15 nœuds. Il peut également reposer sur une paire de patins aérodynamiques qui permettent d'atterrir sur la neige et les sols meubles. Une troisième options autorise le montage d'un rotor pliable qui réduit l'encombrement dans le hangar.

## BELL NEXUS

Connue pour la qualité de ses hélicoptères, la société Bell a récemment décidé d'investir le marché des taxis volants. Elle a ainsi créé le Nexus, un engin capable d'embarquer un pilote et quatre passagers.



### Firme innovante

Fondée par Lawrence Dale Bell au mois de juillet 1935, la Bell Aircraft Corporation débuta ses activités aéronautiques en concevant et en produisant des avions de chasse pour le compte de l'Air Force. Six ans plus tard, elle engagea Arthur Middleton Young, un jeune passionné qui venait de faire voler le modèle réduit d'hélicoptère qu'il

avait construit. Ce dernier servit ainsi de base au développement du Bell 47 qui fut le premier hélicoptère certifié par une administration civile. En 1945, la firme se vit confier l'étude de l'avion-fusée XS-1 qui devint le premier aéronef supersonique de l'histoire le 14 octobre 1947. Au fil du temps, elle finit par abandonner les voilures fixes au profit des hélicoptères. Elle se mit donc à travailler sur le modèle 204 qui entra au service des armées sous la désignation Bell UH-1. En 1953, les militaires demandèrent à l'entreprise de travailler sur un appareil convertible. Celle-ci leur proposa alors le XV-3, un engin muni de rotors basculants qui pris l'air deux ans plus tard. Forts de cette expérience, les ingénieurs créèrent ensuite le XV-15 qui finit par donner naissance au V-22 Osprey.

### Rotor basculant

Les tilt-rotors affichent une capacité d'emport inférieure à celle des giravions. C'est pourtant là leur seul point faible. Ils peuvent cependant dépasser les 500 km/h en croisière alors que les hélicoptères les plus performants sont limités à 300 km/h. D'autre part, les rotors pivotants sont capables d'atteindre des altitudes bien plus élevées

que ceux-ci. En vol horizontal, ils sont également plus silencieux ce qui leur permet de s'intégrer plus facilement en milieu urbain.



### Taxi volant

C'est donc cette configuration que Bell a choisi pour Nexus, son futur taxi volant. Cet engin dispose de quatre rotors basculants qui peuvent être mis en mouvement par une propulsion hybride ou totalement électrique. En moyenne, ces dernières lui permettent de voler à 241 km/h sur 97 kilomètres. Le Nexus possède une cabine spacieuse et confortable qui lui permet d'accueillir quatre personnes en plus du pilote ou cinq voyageurs en mode autonome. Il constitue ainsi une solution efficace pour éviter les bouchons.

## SYSTÈME AIR 4 ALL

Prendre l'avion lorsque l'on est en situation de handicap peut s'avérer très complexe. Un consortium britannique a donc développé le système Air 4 All qui permet d'embarquer avec son propre fauteuil roulant.



### Contraintes

Lorsqu'ils souhaitent voyager en avion, les malades doivent faire face à de nombreuses contraintes avant de pouvoir embarquer. Ils doivent tout d'abord présenter une lettre de leur médecin ou une prescription détaillant le nom et l'usage des médicaments qui composent leur traitement. S'ils emportent du matériel médical, le médecin doit en plus

leur fournir un certificat précisant que celui-ci est indispensable. Les personnes à mobilité réduite doivent quant à elles fournir un certificat sur lequel figure la composition de leur fauteuil. S'il s'agit d'un fauteuil électrique, le type de batteries dont il est équipé doit y apparaître.

### Embarquement

Au moment d'embarquer, les passagers souffrant d'un handicap moteur sont installés sur une chaise de transfert, généralement étroite et inconfortable, puis conduits en cabine. Leur fauteuil est alors placé dans la soute où il peut être endommagé.

### Solution

Ce problème est en passe d'être résolu grâce à une grande compagnie aérienne qui désire rester discrète. Cette dernière a effectivement créé un consortium réunissant l'agence de design Priestman Goode, l'organisme de certification SWS et la société spécialisée dans l'accessibilité des moyens de transports Flying Disabled. Ces trois entités ont imaginé le système Air 4 All dont le prototype vient d'être dévoilé. Reposant sur un concept de sièges repliables, il autorise l'installation et la fixation au sol d'un fauteuil

roulant en cabine. Les personnes en situation de handicap peuvent ainsi prendre l'avion plus aisément et en toute sérénité. La direction de Flying Disabled a précisé que le système Air 4 All sera compatible avec différents modèles de fauteuils et qu'elle fera son possible pour modifier la législation afin de le rendre obligatoire.



### Association

Chaque année, l'association Chevaliers du Ciel organise un tour aérien qui réunit une trentaine d'appareils. Chaque étape est l'occasion d'offrir des baptêmes de l'air aux enfants, qu'ils soient valides, malades, handicapés ou défavorisés par la vie. Cette année, une halte est prévue sur l'aéroport de Dôle-Tavaux le [vendredi 27 mai](#).

## AVION DE TRANSPORT DURABLE

L'évolution du transport aérien fait la part belle aux vols plus courts, moins chers et plus économes en carburants. Les appareils équipés de turbopropulseurs retrouvent donc leurs lettres de noblesse.

### Coentreprise

Le retour des turbopropulseurs sur le devant de la scène a notamment bénéficié à la firme franco-italienne Avion de Transport Régional qui a triplé ses livraisons au cours de l'année dernière. Fondée en 1982 par Aerospaziale et Aeritalia, cette coentreprise est aujourd'hui détenue par Airbus et Leonardo. Elle produit l'ATR 42-600 dont la cabine compte quarante-huit places et l'ATR 72-600 qui peut embarquer soixante-dix-huit passagers. Ces deux variantes sont animées par des hélices Hamilton Standard à six pales et des turbopropulseurs Pratt & Whitney PW127M délivrant une puissance de 2.750 chevaux sur l'arbre. Elles peuvent ainsi atteindre une vitesse de croisière de 280 nœuds, soit 520 km/h, tout en consommant moins de carburant que les modèles antérieurs. Capables de franchir jusqu'à 1.500

kilomètres sans escale, elles brûlent également 40% de kérosène de moins que les jets régionaux de même capacité. Elles intéressent donc autant les compagnies qui désirent augmenter leurs bénéfices que celles qui souhaitent réduire leurs émissions.



### Évolution

Les exigences de la clientèle et la nécessité de limiter l'impact des activités humaines sur le climat et l'environnement ont toutefois poussé le constructeur à perfectionner ces appareils. Une nouvelle version de l'ATR 42-600 devrait ainsi voir le jour en 2024. Différentes améliorations lui permettront de voir sa course au décollage passer de 1.000 mètres à 800 mètres. Comme le futur ATR 72-600, elle recevra une paire de PW127XT.

Cette nouvelle déclinaison proposée par le motoriste américain offre une économie de 3% sur le combustible et diminue les coûts de maintenance de 20%.

### Énergie

Désirant aller encore plus loin dans sa démarche, la direction a récemment lancé une série de tests aériens pour tester le carburant aviation durable. Elle s'est donc rapprochée de la société Neste qui en produit de grandes quantités à partir de déchets renouvelables tels que l'huile de cuisson usagée. Cette énergie alternative a parfaitement rempli son rôle puisqu'elle a permis au F-WWEV d'effectuer plusieurs vols sans rencontrer la moindre anomalie. La prochaine étape, à plus ou moins long terme, pourrait être la commercialisation d'un ATR muni d'une propulsion à hydrogène. En effet, la start-up californienne Universal Hydrogen propose déjà des kits de conversion pour le 72-600. L'emploi d'une technologie de rupture telle que celle-ci n'est toutefois pas anodine car elle entraînera nécessairement une augmentation du prix de l'avion. Elle ne se fera donc qu'au terme d'une négociation avec les clients et les entreprises chargées de l'approvisionnement en hydrogène.

## HYBRIDATION MONTAGNARDE

Été comme hiver, les randonneurs et les alpinistes sont nombreux à arpenter la montagne pour profiter du calme et de l'air pur. La présence d'avions bruyants peut donc s'avérer dérangeante. Pour remédier à ce problème, les membres de l'association Ailes Sud-Ouest ont imaginé une version hybride du Jodel Mousquetaire.



### Origine

Conçu à la fin des années cinquante par Jean Délémontez, le DR140 a rencontré un vif succès auprès de la clientèle. Cet aéronef quadriplace est effectivement réputé pour sa robustesse ainsi que pour ses qualités de vol à basse vitesse. Il bénéficie d'une cabine

spacieuse et d'une autonomie de six heures qui lui permettent d'entreprendre de longs voyages. Facile à piloter, il a longtemps assuré le remorquage des planeurs avant de devenir l'un des avions les plus appréciés par les spécialistes du vol en montagne.

### Inconvénient

Le Mousquetaire est équipé d'un Lycoming O-360 de 5,9 litres qui délivre 180 chevaux à 2.700 tours par minute. Il peut ainsi croiser à 220 km/h. En revanche, ce moteur thermique développé il y a près de soixante-dix ans peut brûler jusqu'à 35 litres d'essence par heure. Il est aussi plus bruyant que les mécaniques diesel récentes et s'essouffle en altitude. Comme celle d'autres appareils, sa présence est donc devenue indésirable sur les sommets hexagonaux.

### Hybridation

Par chance, les membres de l'association Ailes Sud-Ouest ont imaginé le Jodel D140G Gypaète, une version hybride qui se veut plus silencieuse, moins polluante et plus économique. Le groupe motopropulseur de celle-ci devrait être constitué d'un moteur à combustion PSA et d'un moteur électrique de conception slovène. Avec lui, les aviateurs

espèrent atteindre des niveaux sonores inférieurs à 59 décibels, soit un volume équivalent à celui d'une salle de classe. Le DR140G serait ainsi classé A+ par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile.



### Soutien

L'association souhaite également améliorer les performances de l'avion à haute altitude en sélectionnant le moteur électrique le plus adapté. En outre, la cabine de celui-ci devrait être retravaillée afin d'offrir une meilleure ergonomie. Grâce au soutien de différentes entités telles que l'Association Française des Pilotes de Montagne, la ville de Méribel et deux écoles d'ingénieurs, les essais aériens du Gypaète pourraient débuter dès 2023.

## TOP GUN MAVERICK

Repoussée une première fois pour soigner les effets spéciaux, puis à trois reprises pour différentes raisons, la date de sortie de "Top Gun : Maverick" est enfin arrêtée. Le long métrage devrait être diffusé sur les écrans français à compter de ce mois-ci. Produit par Jerry Bruckheimer et réalisé par Joseph Kosinski, il narrera les nouvelles aventures du Capitaine Pete Mitchell.



### Synopsis

Durant ses trente années de service, Maverick (Tom Cruise) s'est vu accorder de nombreuses promotions sans jamais les accepter. L'obtention d'un grade supérieur l'aurait effectivement contraint à abandonner

le cockpit de son chasseur pour œuvrer derrière un bureau. Refusant d'être cloué au sol, l'aviateur assure donc des vols d'essais au profit de la Navy. Un jour, ses supérieurs lui demandent de former un groupe de jeunes pilotes dont le Lieutenant Bradley Bradshaw (Miles Teller). Maverick devient alors l'instructeur du fils de son ancien navigateur, le Lieutenant Nick "Goose" Bradshaw.

### Tournage

La réalisation de cette suite a débuté le 30 mai 2018 sur la base aéronavale de North Island, près de San Diego. Le plateau s'est ensuite établi sur l'arsenal de Norfolk, en Virginie. Après avoir obtenu l'autorisation de l'État-Major, l'équipe a pu tourner différentes séquences à bord des porte-avions CVN-71 Theodore Roosevelt et CVN-72 Abraham Lincoln. Maverick et ses collègues volent donc sur Boeing F/A-18 Super Hornet. On aperçoit également le North American P-51K Mustang appartenant à Tom Cruise. D'après les rares informations distillées par la production, l'acteur Val Kilmer réapparaîtra brièvement sous les traits de Tom "Iceman" Kazansky. Son personnage aura toutefois pris du galon puisqu'il sera Amiral. De leur

côté, Kelly McGillis (Charlotte "Charlie" Blackwood) et Meg Ryan (Carole Bradshaw) ne feraient pas partie du casting. Les inconditionnels du film culte des années quatre-vingt ne pourront que le regretter.



### Accueil

La diffusion de la première bande-annonce les a d'ailleurs laissés perplexes. En effet, la présence d'un appareil futuriste dans la scène finale leur a fortement déplu, d'autant que l'engin n'est qu'une banale création en images de synthèse. Les ingrédients qui ont fait le succès du premier opus sont toutefois au rendez-vous. Les cinéphiles retrouveront donc la balade en motocyclette le long de la piste, le briefing au milieu des avions, les casques personnalisés, le thème musical d'Harold Faltermeyer et les combats aériens à couper le souffle.

## TOP GUN VOLTIGE

Établie sur l'aérodrome de La Roche sur Yon, dans le département Vendéen, la société TOP GUN Voltige vous permet de vivre une expérience inoubliable.



### Société

Créé au mois de septembre 2013 par le pilote de ligne et champion de voltige François Dubreuil, TOP GUN Voltige totalise déjà plus de mille cinq cents vols. Chaque semaine, passionnés et néophytes se pressent aux portes de son hangar pour découvrir les sensations fortes du vol acrobatique. L'entreprise leur propose alors différentes formules baptisées "missions".

### Vintage

Les amateurs de vieilles mécaniques se régaleront avec la mission "vintage". En effet, celle-ci se déroule à bord d'un Boeing N2S-3 Kaydet durant quinze minutes. Les moins téméraires peuvent emprunter cette superbe machine pour un survol de la côte vendéenne. Cette promenade relaxante, qui dure une quarantaine de minutes, peut être filmée en haute définition.

### Voltige

La mission "reconnaissance" est une entrée en matière idéale pour découvrir la voltige aérienne : elle permet de réaliser les figures de bases telles que le looping, le tonneau et le renversement. La mission "combat" se concentre pour sa part sur les figures de compétition. Avalanche, cloche et tonneau à facettes sont donc au rendez-vous. Les plus aguerris choisissent la mission "extrême" au cours de laquelle ils supportent des facteurs de charge beaucoup plus importants. Depuis la vente de l'Extra Aircraft EA-330LX, ces vols sont assurés par un Game Composites GB1 GameBird. Développé par Philipp Steinbach, Robert Finney et Jing Dai, ce biplace de 300 chevaux résiste à des accélérations comprises entre -10 et +10G.

### Réaction

La mission "jet experience" s'effectue à bord d'un Aero Vodochody L-39 Albatros. Elle offre la possibilité de se glisser dans la peau d'un pilote de chasse le temps d'une journée. La sécurité étant de mise, les candidats assistent à un briefing complet avant le vol.



### Tarifs

Un quart d'heure d'acrobatie en Kaydet vaut 249 euros. Le coût des missions sur GameBird s'étale entre 379 et 549 euros. Pour s'essayer aux joies de la réaction, il faut en revanche déboursier 2.599 euros. Si le coût d'une telle expérience peut paraître élevé, il reste dans la moyenne compte tenu de la consommation de l'engin. Pour en savoir plus : [TOP GUN Voltige](#).

## 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, Steve Homewood, Gustavo Corujo, Erwin van Hassel, BaszB, CV Grinsven, Geertdiopere, David Lednicer, Mojave Skies, Richard Davies, Moli, Raphael Brescia, VoltAero, Blue Spirit Aero, Patrick de Coninck, Priestman Goode, SWS, Cele, Michael Eaton, Flying Disabled, Paramount Pictures, Top Gun Voltige.