



## SOMMAIRE

**Juin 2022**

- Cessna 208 Caravan
- Tecnam P2002 Sierra
- Travaux sur la plateforme
- Projet Haegelen
- Le Gite de l'Aviateur
- Recyclage d'avions
- Elixir remotorisé
- Appareil convertible civil
- Le temps des hélices
- Portes ouvertes à Saint-Dizier

## CESSNA 208 CARAVAN

Au début des années quatre-vingt, Cessna se mit à développer le Caravan, un avion de brousse capable de concurrencer différents appareils tels que le DeHavilland Canada DHC-3T Turbo Otter.



### 208 Caravan

Le prototype de celui-ci vola pour la première fois le 09 décembre 1982. Il était équipé d'un turbopropulseur Pratt & Whitney Canada PT6A-114A de 675 chevaux qui lui permettait de croiser à 344 km/h. Ce dernier était alimenté en kérosène par deux réservoirs offrant une capacité totale de 1.257 litres. Grâce à eux, le Caravan pouvait transporter neuf personnes sur quelques

1.900 kilomètres. Sa version de base fut certifiée par la FAA le 23 octobre 1984.

### 208A Cargomaster

Spécialisée dans le transport de fret, la société Federal Express acheta quarante 208A Cargomaster quelques temps plus tard. Ces derniers se distinguaient par leur cellule dépourvue de hublots. Pour faire face à une hausse constante de son activité, la compagnie aérienne commanda ensuite deux cent soixante exemplaires du 208B Super Cargomaster. Cette variante allongée, qui se distinguait par sa soute ventrale, prit l'air en 1986.

### 208B Grand Caravan

Peu après, Cessna créa le 208B Grand Caravan en ajoutant des vitres et des sièges à ce modèle. Cette déclinaison pouvait accueillir onze voyageurs, effectuer des évacuations sanitaires ou assurer le largage de parachutistes. Au mois de décembre 2012, le constructeur fit certifier le 208B Grand Caravan EX dont la propulsion était assurée par une PT7A-140 de 867 chevaux. Spécialement développée par le motoriste, cette turbine améliorait le taux de montée de l'avion de 38% et augmentait sa vitesse de

croisière de 20 km/h. Plus gourmande en carburant, elle réduisait toutefois son rayon d'action à 1.785 kilomètres.



### 208B Supervan 900

Par la suite, différentes entreprises telles que la Soloy Corporation se mirent à proposer des conversions renforçant l'efficacité du 208B. C'est ainsi que Texas Turbine imagina le Supervan 900. Équipé d'un Honeywell TPE331 de 900 chevaux, celui-ci pouvait embarquer jusqu'à dix-huit parachutistes.

### Caractéristiques

Longueur	:	11.46 mètres
Envergure	:	15.88 mètres
Hauteur	:	4,53 mètres
Masse maximale	:	3.629 kilos
Vitesse de croisière	:	344 km/h

## TECNAM P2002 SIERRA

Le P2002 est un biplace léger développé par la firme italienne Tecnam au début des années deux mille. Au fil du temps, il a donné naissance à plusieurs variantes.



### Prototype

Le prototype du P2002 Sierra était doté d'un fuselage en aluminium relativement léger. Il pouvait ainsi se contenter d'une mécanique de 100 chevaux pour atteindre une vitesse de croisière de 200 km/h. Délivrée par un quatre cylindre Rotax 912S de 1.352 cm<sup>3</sup>, cette puissance était transmise à une hélice bipale en bois. La cellule de l'aéronef reposait sur un train d'atterrissage tricycle

fixe. Le réglage de ses volets et de ses compensateurs était toutefois électrique. D'autre part, l'accès à son poste de pilotage se faisait grâce à une verrière coulissante. Cette dernière présentait l'avantage de pouvoir rester ouverte durant le vol.

### Commercialisation

Commercialisée en 2002, la première version du Sierra répondait aux critères de la catégorie ULM. Son succès fut si grand qu'elle ne tarda pas à représenter 70% de la production du constructeur. Ce dernier décida alors de la distribuer en kit sous l'appellation P2002-EA. En 2012, il fit également certifier une variante LSA qu'il désigna P2002-JF. Celle-ci pouvait recevoir une hélice à pas variable ainsi que des commandes de vol adaptées aux personnes en situation de handicap.

### Déclinaison

Quelques temps plus tard, Tecnam proposa le P2002-JR qui se distinguait par son train d'atterrissage escamotable. Actionné par un circuit hydraulique, cet accessoire permettait de réduire efficacement la traînée, et donc, d'augmenter la vitesse de pointe. Le kit permettant aux pilotes d'assembler cet engin

fut ajouté au catalogue sous la désignation P2002-RG. Un système pneumatique rétractait ses roues tandis qu'un moteur électrique permettait à son hélice de changer de pas.



### Évolution

En 2016, l'avionneur lança le Sierra Mk.II qui bénéficiait d'une cabine repensée. Celle-ci offrait une meilleure insonorisation, ce qui la rendait plus confortable, ainsi qu'un glass cockpit qui intégrait des écrans de plus grande dimension. Un an plus tard, Tecnam présenta une déclinaison propulsée par un Rotax 915iS. Délivrant 135 chevaux lors du décollage, ce moteur améliorerait sensiblement les performances de la machine.

## TRAVAUX SUR LA PLATEFORME

Le bâtiment d'accueil de l'aérodrome est en cours de réaménagement. Les travaux, qui dureront une dizaine de mois, permettront notamment d'y installer un bar-restaurant.



### Objectif

Le chantier de reconfiguration du bâtiment d'accueil a débuté il y a quelques semaines. Il vise à créer un studio pour les pilotes de passage, un bar-restaurant ouvert au public ainsi qu'un tiers-lieu où les professionnels pourront se réunir et travailler. Livré au cours du second semestre de l'année prochaine, il renforcera l'attractivité de la plateforme. Pour

des raisons évidentes de sécurité, le bâtiment demeurera fermé durant toute la durée des travaux.

### Délocalisation

La direction de l'aérodrome s'est donc établie dans les locaux de l'ancienne mairie de Courcelles-lès-Montbéliard. D'autre part, une salle de réunion provisoire a été créée dans l'ancien atelier de mécanique. En cas de besoin, elle peut être mise à la disposition des usagers mais une priorité est accordée aux aéromodélistes qui préparent un évènement d'ampleur internationale. Celui-ci se déroulera sur la plateforme au mois de septembre.

### Contrôle

Les services AFIS et SSLIA sont quant à eux maintenus aux horaires habituels. Les pilotes doivent toutefois privilégier les échanges téléphoniques afin de limiter leurs visites à la tour de contrôle. En cas d'absolue nécessité, ils peuvent accéder à la vigie en suivant le chemin sécurisé qui débute au SSLIA et emprunte les escaliers temporaires installés côté tarmac. L'Aérodrome Flight Information Service sera suspendu lorsque les ouvriers devront couper l'électricité. Chacune de ses

interruptions sera signalée par le biais d'un NOTAM. Pour rappel, la consultation de ces messages est une étape obligatoire dans la préparation du vol.



### Projets

Depuis quelques temps, la plateforme bénéficie d'une nouvelle station-service. Équipée d'un système de paiement par carte bleue, celle-ci permet aux appareils faisant escale de se ravitailler en totale autonomie. Les futurs chantiers pourraient concerner la création d'un atelier de maintenance sur le site. La direction travaille également sur l'implantation de panneaux photovoltaïques dans les zones inutilisées de l'aérodrome. Ces derniers seraient capables d'alimenter 26.000 foyers en électricité.

## PROJET HAEGELEN

L'École Supérieure des Technologies et des Affaires de Belfort s'est récemment associée à la Base Aérienne de Luxeuil pour lancer le projet Haegelen. Celui-ci vise à construire un biplace ultra-léger Zenair 650 Ei qui devrait prendre l'air dans deux ans.



### Projet

Située au cœur de la cité du lion, l'école est très attachée aux valeurs morales portées par l'armée. Elle propose donc une préparation militaire à tous ses étudiants de première année. Il y a quelques mois, ces derniers ont également pu visiter la BA 116.

L'enthousiasme suscité par cette expérience a rapidement donné naissance à un accord entre l'établissement et la base aérienne afin d'intégrer vingt-deux élèves à l'Escadrille Air Jeunesse. Durant les deux prochaines années, ce groupe suivra des cours sur l'aéronautique et participera à différentes activités proposées par les aviateurs luxoviens. Il assemblera également un biplace ultra-léger dans l'un des hangars de la caserne Friedrich de Belfort. L'école a donc investi 27.000 euros, frais de port inclus, dans l'achat d'un kit de Zenair 650 Ei.

### Aéronef

Cette variante du CH 650 a été spécialement conçue pour répondre aux exigences de la réglementation européenne. Produite sous licence par la firme italienne ICP, elle est distribuée en prêt à voler ou sous forme d'éléments à monter. Elle peut recevoir un moteur Rotax 912 1,2 litre de 80 chevaux, un Rotax 912 1,3 litre de 100 chevaux ou un UL Power 260 iS 2,5 litres de 107 chevaux. Le second lui offre une vitesse de croisière de 190 km/h pour une vitesse maximale de 240 km/h. De plus, le 650 Ei peut réduire son allure à 65 km/h et atterrir sur 90 mètres lorsque ses volets sont sortis. La société ICP

estime qu'il est possible de monter cet aéronef en 300 heures. Elle précise que celui-ci peut être agrémenté de nombreuses options telles qu'un parachute balistique de secours Magnum 501, une radio Filser ATR 833 avec intercom, un transpondeur Filser TRT 800, des feux de navigation à LED Wellen, un compensateur électrique et des doubles commandes complètes.



### Soutiens

Le projet, qui tire son nom de l'as belfortain Marcel Haegelen, est notamment soutenu par la Ville de Belfort, le Groupe Daher, Lisi Aerospace, le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales et la Délégation Militaire Départementale du Territoire de Belfort.

## LE GITE DE L'AVIATEUR

Les pilotes d'Ultra Légers Motorisés qui souhaitent s'évader le temps d'un week-end peuvent se rendre au Gite de l'Aviateur, un splendide écrin de verdure en pays bressan.



### Hébergement

Le Gite de l'Aviateur se trouve à Saint-Jean-sur-Reyssouze, une charmante bourgade située à vingt-six kilomètres de Bourg-en-Bresse, dans le département de l'Ain. D'une capacité de huit couchages, il dispose d'un salon commun, d'une terrasse et d'un jardin. L'ensemble profite d'une ambiance chaleureuse agrémentée d'une décoration aéronautique. Les plus aventuriers ont

toutefois la possibilité de camper sous leur tente. Ils auront prochainement accès à un local sanitaire comprenant douches et sanitaires. La supérette du village assure quant à elle la livraison des denrées alimentaires dont les voyageurs ont besoin pour préparer leurs repas quotidiens.

### Infrastructures

L'aérodrome compte plusieurs hangars qui permettent de stocker les aéronefs basés comme les machines de passage. L'un d'eux héberge un atelier muni de tout l'outillage nécessaire aux opérations de maintenance. En cas de besoin, les réparations peuvent donc se faire sur place. Le Gite de l'Aviateur met également un étang à la disposition des amateurs de pêche. Ce dernier réunit différentes espèces de poissons.

### Activités

Le site accueille des avions de tourisme et des Ultra-Légers Motorisés à voilure fixe ou tournante. Les passionnés d'aéromodélisme peuvent cependant y faire évoluer leurs appareils. Il arrive également que la plateforme soit le théâtre d'autres activités telles que le treuillage de parapente, le largage de parachutistes et la voltige aérienne.



### Piste

Le terrain possède une piste en herbe, orientée 01/19, qui mesure trois cent quatre-vingt-dix mètres de long pour trente mètres de large. La [carte aéronautique](#) indique le 19 comme QFU préférentiel. Elle précise aussi que le survol des communes de Saint-Jean-sur-Reyssouze et Chavagnat est interdit, comme celui de deux fermes localisées au nord des installations. Pour finir, ce document signale la présence d'une ligne électrique à cent mètres du seul de piste 01. Le Gite de l'Aviateur est un aérodrome privé. Avant de s'y rendre, les aviateurs doivent donc impérativement contacter Stéphane Ducourneau, son gestionnaire.

Mobile de Stéphane : 06 07 54 37 33  
Fixe du Gite de l'Aviateur : 09 82 53 24 69

## RECYCLAGE D'AVIONS

Les spécialistes prévoient une augmentation exponentielle du nombre d'appareils chinois réformés au cours des vingt prochaines années. La société Airbus a donc décidé de créer un atelier de recyclage à Chengdu. L'accord qu'elle a signé avec la mairie laisse entendre que celui-ci pourrait entrer en service dès 2023.



### Ville

Capitale de la province du Sichuan, la ville de Chengdu est située au cœur d'une aire urbaine qui réunit plus de dix-huit millions d'habitants. Elle est desservie par l'aéroport international de Tianfu, qui a ouvert ses

portes en 2021, ainsi que par celui de Shuangliu, inauguré en 1938. Ce dernier abrite notamment l'usine de la Chengdu Aircraft Corporation, principal sous-traitant d'Airbus dans le pays.

### Recyclage

Le constructeur est installé en Chine depuis 2008. Aujourd'hui, il souhaite y développer une nouvelle activité à travers ses filiales Satair et Tarmac Aerosave. La première fait l'acquisition d'appareils qu'elle démantèle et revend en pièces détachées. La seconde assure la transformation, la modernisation et le recyclage des avions de ligne. Elles œuvreront de concert au sein de l'atelier qui verra le jour dans les prochains mois. À travers ce projet, le groupe Airbus compte apporter une réelle contribution à la démarche de développement durable entreprise par les différents acteurs de l'industrie aéronautique. L'accord signé avec la mairie de Chengdu porte sur la construction d'un centre de recyclage d'une surface de 690.000 mètres-carrés qui pourra stocker jusqu'à 125 aéronefs. Permettant la création de 300 emplois, ce projet nécessitera un investissement de près d'un million de dollars.

### Volume

La société Airbus estime que les compagnies aériennes asiatiques vont réformer entre 500 et 600 avions d'ici 2030. Lorsqu'ils seront retirés du service, 75% d'entre eux seront intégralement modernisés afin de pouvoir reprendre l'air. Les 25% restants seront en revanche démontés. Leurs pièces pourront alors être revendues ou recyclées.



### Enjeu

Le recyclage est un enjeu tant écologique qu'économique. Il permet effectivement de préserver l'environnement tout en générant des profits. Même si l'éco-conception intègre progressivement le secteur aéronautique, les avions de lignes actuels contiennent de nombreuses pièces susceptibles de polluer la nature si elles ne sont pas traitées.

## ELIXIR REMOTORISÉ

Elixir Aircraft désire positionner son biplace entre l'ultra-léger luxueux et l'avion de tourisme haut de gamme. Elle a donc choisi de lui offrir le plus puissant des moteurs Rotax en attendant l'arrivée d'une variante turbopropulsée.



### Genèse

En 2015, Nicolas Mahuet, Cyril Champenois et Arthur Léopold-Léger se sont associés pour développer un avion léger destiné aux écoles de pilotage. C'est ainsi que la société Elixir Aircraft a vu le jour sur l'aéroport de La Rochelle. Deux ans plus tard, cette dernière a présenté le prototype de son biplace lors du Salon de l'Aéronautique et de l'Espace.

### Aéronef

Certifié par l'European Union Aviation Safety Agency en 2020, l'Elixir bénéficie d'une cellule en fibre de carbone réalisée grâce à la technique one-shot. Initialement mise au point pour la construction de voiliers de compétition, celle-ci permet notamment de supprimer les nervures et les longerons de la voilure. Elle limite donc le nombre de pièces et réduit aussi bien le poids que le coût de la machine. La propulsion de l'Elixir est assurée par un Rotax 912iS de 1.352 cm<sup>3</sup> qui délivre 100 chevaux à 5.800 tours par minute. Affichant une faible consommation, ce quatre cylindres à injection permet à l'engin de se maintenir en l'air durant six heures. De plus, elle lui confère une vitesse de croisière de 240 km/h avec 75% de la puissance.

### Remotorisation

Le constructeur charentais a livré le premier exemplaire de série il y a quelques mois. Enregistrant de nombreuses commandes, il souhaite désormais étoffer sa gamme et investir le marché américain. Le nouveau prototype de l'Elixir a donc reçu un Rotax 915iS turbocompressé de 140 chevaux, une mécanique dont l'intégration a nécessité de nombreuses modifications. Le capot moteur

a d'abord été redessiné pour abriter un intercooler et recevoir de nouvelles entrées d'air avant que l'aile ne soit munie de volets plus grands et de winglets plus hauts. Les premiers essais en vol ont démontré que cette version pouvait croiser à 292 km/h.



### Évolution

Son cockpit a aussi été amélioré. L'unique écran placé au centre du tableau de bord a cédé la place à deux Garmin G3X qui facilitent grandement le pilotage. D'après le constructeur, cette configuration préfigure la variante IFR qui devrait être prochainement commercialisée. D'autre part, Elixir Aircraft travaille avec Turbotech sur une déclinaison équipée du turbopropulseur régénératif TP-R90. Le prototype de celle-ci devrait être présenté dans les semaines à venir.

## APPAREIL CONVERTIBLE CIVIL

Premier appareil convertible destiné au marché civil, le AW609 Tiltrotor tarde à entrer en production. Leonardo a pourtant enregistré une nouvelle commande au mois de mars. Passée par un opérateur européen, celle-ci porte sur quatre exemplaires.



### Genèse

En 1977, la Bell Aircraft Corporation a fait voler le prototype d'un aéronef à rotors basculants désigné XV-15. Six ans plus tard, l'entreprise s'est associée à la Boeing Company dans le but de produire une variante militaire baptisée V-22 Osprey qui a

rencontré un réel succès auprès des différents corps d'armée américains. Les constructeurs ont donc lancé l'étude d'un engin du même type destiné au marché civil. En 1998, Boeing s'est toutefois retiré du projet au profit d'Agusta.

### Association

L'avionneur américain et la firme transalpine ont alors fondé la coentreprise Bell Agusta Aerospace Company pour superviser le programme. Celui-ci a débouché sur le BA609 qui a réalisé son premier tour de piste au mois de mars 2003. Propulsé par des Pratt & Whitney Canada PT6 1.940 chevaux, ce convertible peut atteindre une vitesse maximale de 509 km/h à 25.000 pieds. En régime économique, son autonomie lui permet de franchir près de mille kilomètres. Pour finir, sa cabine accueille jusqu'à neuf passagers en fonction de sa configuration. L'année suivante, Agusta-Westland a intégré la multinationale Finmeccanica.

### Reprise

En 2011, la direction de Bell a exprimé ses doutes quant aux perspectives commerciales du convertible. Agusta-Westland a aussitôt racheté ses parts et rebaptisé l'appareil AW-

609. Hélas, la mise au point de ce dernier s'est avérée plus complexe que prévue et les retards se sont rapidement accumulés. Cinq ans plus tard, Finmeccanica a changé de nom à son tour pour devenir Leonardo.



### Préparation

En 2021, le groupe a inauguré un centre de formation à Philadelphie. Joutant l'usine d'où sortiront les exemplaires de série, celui-ci accueille un simulateur spécifique qui permettra de former les futurs équipages. Pour l'heure, Agusta-Westland n'a toujours pas communiqué les dates prévisionnelles de certification et de livraison du convertible. Elle a cependant assuré que l'assemblage du premier appareil de présérie avait débuté.

## LE TEMPS DES HÉLICES

Cette année, le grand rassemblement aérien organisé par l'Amicale Jean-Baptiste Salis aura lieu les samedi 04 et dimanche 05 juin. Un spectacle haut en couleurs qui ravira les passionnés de warbirds.

### Plate-forme

Créé en 1946 sur le Plateau de l'Ardenay, l'aérodrome de la Ferté-Alais est une plate-forme agréée à usage restreint. On peut y déjeuner au restaurant l'Amicale avant de visiter le musée volant Salis. Les nombreux hangars du terrain abritent notamment les appareils d'Aero Vintage Academy, de France Copter et d'Airclub Passion Pilote ULM. Le terrain est également le siège de l'association Les Casques de Cuir et de l'Amicale Jean-Baptiste Salis.

### Spectacle

Depuis plus de cinquante ans, cette dernière organise un immense rassemblement aérien lors du week-end de la Pentecôte. Baptisé le Temps des Hélices, cet évènement réunit des avions de collection, des véhicules anciens et des passionnés en uniforme. Le

spectacle qui anime les après-midis permet de revivre les premières heures de l'aviation puis de se plonger dans l'ambiance des deux guerres grâce à l'expertise des pilotes et des artificiers professionnels.

### Collection

L'Amicale Jean-Baptiste Salis possède une vingtaine d'aéronefs dont un North American T-6 Texan, un Douglas AD-4N Skyraider, un Beechcraft model 18 Twin Beech et un Douglas DC-3. De leur côté, Les Casques de Cuir ont récemment restauré un Vought F4U-5N Corsair. Durant le meeting aérien, ces avions partagent la vedette avec leurs homologues venus de toute l'Europe.

### Invités

Ceux-ci ne sont pas les seuls invités puisque les appareils de l'Aéronavale, de l'Armée de l'Air et de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre participent régulièrement au spectacle qui réserve de formidables surprises. Les plus âgés se souviennent par exemple de l'arrivée du Concorde en tête de la Patrouille de France lors de l'édition de 1987. Véritable légende de l'aviation et fierté nationale, le supersonique avait ensuite effectué une incroyable présentation à basse altitude.



### Infos pratiques

Exposition statique	: 09h00 - 12h15
Présentations en vol	: 12h50 - 18h30
Tarif adulte	: 32 €
Tarif 12-16 ans	: 15 €
Tarif moins de 12 ans	: gratuit

## PORTES OUVERTES

Les journées portes ouvertes de la base aérienne 113 de Saint-Dizier auront lieu les samedi 25 et dimanche 26 juin. Les visiteurs pourront ainsi découvrir les différentes missions de l'Armée de l'Air. Ils assisteront également à plusieurs présentations en vol dont celle de la Patrouille de France.

### Présentation

Ces journées portes ouvertes permettront au grand public d'en apprendre davantage sur le rôle de l'Armée de l'Air dans la gestion de la circulation aérienne et la protection du territoire national. En effet, les militaires présenteront les différentes spécialités qui la composent. Les plus jeunes auront donc l'occasion de découvrir les cinquante métiers proposés par l'institution. Chaque année, celle-ci recrute environ 3.500 personnes de moins de trente ans : 1.500 militaires du rang titulaires d'un diplôme compris entre le DNB et le BEP, 1.400 sous-officiers titulaires d'un baccalauréat ou un BTS et 450 officiers titulaires d'une licence, d'une maîtrise ou d'un master. Des spécialistes du recrutement seront présents pour renseigner les visiteurs.

### Spectacle

En plus des stands et des expositions, ces derniers auront la possibilité de contempler les aéronefs stationnés sur le tarmac. Une partie d'entre eux assureront le spectacle aérien qui agrémentera les après-midis de ce week-end. Les ambassadeurs de l'Armée de l'Air compteront parmi eux. Les passionnés admireront donc le Rafale Solo Display, la Patrouille de France ainsi que plusieurs appareils militaires. Les visiteurs pourront également se restaurer et se désaltérer sur place. Ils n'auront donc qu'à se munir d'une casquette pour se protéger du soleil.

### Trajet

La distance entre Montbéliard et Saint-Dizier couvre 273 kilomètres et s'effectue en trois heures. Pour rejoindre la base, il faut tout d'abord emprunter la voie rapide N19 à Héricourt et rouler jusqu'à Lure. Après avoir contourné la ville, il faut suivre la D64 jusqu'au rond-point de Saint-Sauveur puis prendre la direction d'Épinal. La N57 conduit alors directement jusqu'à Nancy. Le trajet passe par les autoroutes A330, A33 et A31 en direction de Toul. Après avoir franchi cette ville, il suffit d'emprunter la N4 pour arriver à Saint-Dizier.

**JOURNÉES  
PORTES OUVERTES**

Les 25 et 26  
juin 2022  
de 10h à 18h

ENTRÉE  
GRATUITE

**BASE AÉRIENNE 113  
de Saint-Dizier**

« La grandeur d'un métier  
est avant tout d'unir les Hommes. »  
Antoine de Saint-Exupéry

MINISTÈRE  
DES ARMÉES

### Infos pratiques

Horaires du samedi : 10h00 - 18h00  
Horaires du dimanche : 10h00 - 18h00  
Restauration sur place  
Entrée gratuite

## 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, Tamas Kolos-Lakatos, Ferenc Kolos, Brian Nicholas, Robert Beaver, Joost de Wit, Marek Wozniak, Marc Michel, Daniel Schwinn, Stefan de Sutter, Jesse Vervoort, Mitchell Haughee, Alpine Airlines, Stefan Sydow, Gary Shepard, Daniel Nicholson, Austin Ferreira, **Elixir**, Umar Aziz, Alberto Cucini, Romain Hugault, Michael Desprez, Esta Belfort.