



SOMMAIRE

Juillet 2022

- Cessna 320 Skyknight
- Rockwell Commander
- Étude européenne
- VoltAero Cassio 1
- Air Race World Championship

- James Corden prend l'air
- L'aéronautique recrute
- JMB Aviation VL-3 Turbine
- Jetson One
- Queen's Platinum Jubilee

CESSNA 320 SKYKNIGHT

Au début des années cinquante, la direction de Cessna choisit de réinvestir le marché des bimoteurs. En effet, la société n'avait pas produit ce type d'engin depuis plusieurs années. Ses ingénieurs proposèrent donc le modèle 310 qui effectua son premier tour de piste le 03 janvier 1953.



Appareil

Résolument moderne, cet appareil se démarquait par son train d'atterrissage tricycle et ses six cylindres à plats Continental O-470-B de 240 chevaux. En effet, la plupart de ses concurrents disposaient d'un train classique qui compliquait les phases de décollage et

d'atterrissage, notamment par vent de travers. D'autre part, ces machines étaient généralement propulsées par des moteurs en étoile consommant beaucoup de carburant.

Lancement

Mis en vente à compter du mois de janvier 1954, le Cessna 310 pouvait accueillir un pilote et trois passagers. Il était capable de franchir quelques 1.600 kilomètres sans escale tout en croisant à 330 km/h. Ces caractéristiques intéressèrent rapidement l'Air Force qui commanda cent soixante 310A. Ces avions de liaisons entrèrent en service en 1957 sous la désignation L-27A Blue Canoë. L'année suivante, les ingénieurs modifièrent le tableau de bord de l'avion, ce qui donna naissance au 310B. En 1959, le constructeur lança le 310C qui se distinguait par ses moteurs Continental IO-470-D de 260 chevaux. Il créa ensuite le 310D à dérive en flèche puis le 310F qui arborait deux hublots supplémentaires.

Variantes

Les militaires achetèrent alors vingt Cessna 310E et quinze 310M qui devinrent des L-27B Blue Canoë. Au mois de mars 1960, l'Air

Force donna vingt-cinq L-27A et treize L-27B à l'US Army. Ces derniers furent principalement utilisés pour les liaisons aériennes et le transport des membres de l'État-Major. Plus tard, ils furent tous rebaptisés Cessna U-3 Blue Canoë en raison d'un changement de nomenclature. La production du Cessna 320 Skyknight débuta en 1961. Comme l'ensemble de ses successeurs, il se différenciait par ses moteurs turbocompressés



Modifications

La Riley Aircraft Corporation ne tarda pas à imaginer différentes conversions du Skyknight. Le Super 310 recevait des Continental TSIO-520 de 310 chevaux, le Rocket des Lycoming IO-540 de 290 chevaux et le Turbostream des Lycoming TIO-540 de 350 chevaux.

ROCKWELL COMMANDER

Le Commander est un monomoteur développé à la fin des années soixante par la société North American Rockwell. Doté d'une cabine élégante et spacieuse, c'est l'un des meilleurs appareils de sa catégorie.



Commander 111

Le prototype du Commander 111 prit son essor le 04 décembre 1970 grâce aux 180 chevaux délivrés par un quatre cylindres Lycoming O-360. Malgré l'intérêt qu'il présentait, ce quadriplace fut rapidement abandonné au profit du Commander 112 à train rentrant. Hélas, celui-ci s'écrasa au cours de la campagne d'essais en raison d'un problème d'empennage.

Commander 112

L'aéronef fut alors équipé d'une poupe redessinée qui augmentait sensiblement son poids. Les ingénieurs remplacèrent donc sa mécanique par un Lycoming IO-360 de 200 chevaux. Commercialisée en 1972, cette première version fut produite à 125 exemplaires. Le constructeur proposa ensuite le modèle 112A qui répondait aux exigences de la FAR23, le 112B qui était doté d'une nouvelle voilure, puis le 112TC à moteur turbocompressé.

Commander 114

Capable de franchir plus de 1.200 kilomètres sans escale, le Commander 114 apparut en 1976. Cette variante possédait un six cylindres Lycoming IO-540 de 260 chevaux qui lui permettait d'atteindre une vitesse de croisière de 300 km/h. Le constructeur en assembla 460 exemplaires. Il fabriqua également une quarantaine de 112B améliorés sous l'appellation 114A Gran Turismo. La production cessa en 1981 lorsque Rockwell International céda les droits de ses appareils à la Gulfstream Aerospace Corporation. En 1988, ceux du Commander furent repris par Commander Aircraft. Quatre ans plus tard, la firme put ainsi proposer les

versions modernisées 114B et 114TC. Elle fit malheureusement faillite en 2002 après avoir produit 200 avions.



Commander 115

En 2005, une cinquantaine de pilotes s'associèrent pour fonder la Commander Premier Aircraft Corporation. Cette entreprise devait tout d'abord fournir des pièces de rechanges aux propriétaires avant de lancer l'assemblage du modèle 115. Revendue en 2009, elle finit par disparaître trois ans plus tard. L'Américain Jim Richards a donc créé son propre Commander 115 à partir d'un Commander 114 de 1977. Son engin dispose d'une hélice tripale et d'un six cylindres Lycoming IO-580 de 320 chevaux.

ÉTUDE EUROPÉENNE

L'intégration des taxis volants dans la circulation aérienne générale est un enjeu majeur des prochaines années. L'Union Européenne a donc choisi d'évaluer les performances de différents modèles pour établir une réglementation adaptée à ce mode de transport.



Projet

Cette étude primordiale a été confiée aux membres du projet SESAR. Depuis 1999, ces spécialistes font évoluer la gestion et le contrôle de l'espace aérien européen pour aboutir à un ciel unique. Proche du système américain, ce dernier permet de gérer un

volume de mouvement plus important, de fluidifier le trafic et d'économiser du carburant en réduisant les temps de parcours. L'instauration du Single European Sky limite donc les émissions de gaz à effet de serre.

Expérimentation

Désignée AMULED, l'évaluation des futurs taxis aériens réunit plus de dix-sept sociétés et instituts dont Airbus, AirHub, EHang, Boeing Research & Technology Europe et l'European Aviation Safety Agency. Elle se déroulera au sein de plusieurs grandes agglomérations telles que Saint-Jacques de Compostelle en Espagne, Cranfield au Royaume-Uni et Rotterdam aux Pays-Bas. Les données récoltées serviront notamment à établir une réglementation propre à la mobilité urbaine aérienne.

Simulation

Au cours des deux prochaines années, les engins participants à cette étude réaliseront une centaine d'heures de vol en conditions réelles. Ils simuleront des liaisons aériennes, des livraisons de fret, des inspections d'infrastructures, des évacuations sanitaires, et des missions de surveillance policière.

Ces exercices permettront d'évaluer leur efficacité et leur bonne intégration au cœur des villes. Ils détermineront également leur éventuel impact sur la circulation routière en termes de diminution de la pollution et des embouteillages.



Déploiement

Les premiers taxis volants pourraient entrer en service d'ici huit ans. Le Royaume-Uni a effectivement annoncé que l'Urban Air Port de Coventry verrait le jour à l'horizon 2030. Les aéronefs qu'il accueillera seront produits par la firme Sud-Coréenne Hyundai. De son côté, la Région Ile de France met tout en œuvre pour que des vols de démonstration aient lieu durant les Jeux Olympiques qui se tiendront à Paris en 2024.

VOLTAERO CASSIO 1

La société VoltAero est parvenue à faire voler un démonstrateur hybride électrique le 10 mars 2020. Baptisé Cassio 1, cet appareil s'est lancé dans un tour de France le 05 juillet de l'année suivante.



Contexte

Depuis plusieurs années, le secteur de l'aéronautique tente de réduire son impact sur l'environnement. Pour cela, les ingénieurs explorent différentes solutions telles que les biocarburants, l'hydrogène ou l'électricité. Cette dernière présente de nombreux avantages mais l'emploi de batteries soulève encore trop de problèmes.

VoltAero s'est donc orientée vers une solution innovante basée sur l'hybridation.

Entreprise

Lancé par Airbus en 2011, le projet E-fan devait aboutir à la production d'un biplace électrique d'école et de tourisme. Six ans plus tard, la direction l'avait toutefois abandonné pour se concentrer sur des activités plus lucratives. Conscient du potentiel de cet appareil, le directeur technique du programme s'était alors trouvé en profond désaccord avec celle-ci. Il avait donc démissionné avant de fonder la société VoltAero. Il avait ensuite été rejoint par le pilote d'essais qui avait traversé la Manche à bord de l'E-fan le 10 juillet 2015.

Hybridation

Les deux passionnés se sont aussitôt mis à travailler sur une propulsion hybride capable d'équiper de petits aéronefs. Pour réduire au maximum les coûts de développement de leur démonstrateur, ils ont décidé d'utiliser un avion existant. Leur choix devait naturellement se porter sur un bimoteur, mais le Cessna 337 Skymaster se prêtait davantage à l'exercice en raison de sa configuration particulière. Le Continental

arrière de celui-ci a donc cédé la place à un ensemble constitué d'un moteur thermique Nissan de 228 chevaux et d'un moteur électrique Emrax de 60 kilowatts. Le Continental avant a quant à lui disparu tandis que des moteurs Safran Electrical & Power de 45 kilowatts prenaient place sur la voilure.



Expérimentation

Le Cassio 1 a réalisé son premier vol le 10 mars 2020 après avoir reçu l'immatriculation F-WOLT. Les essais suivants ont prouvé que le système hybride permettait de réaliser des économies de carburant significatives puisque la consommation pouvait être réduite de moitié en croisière. Le quadriplace Cassio 2 pourrait ainsi voir le jour dans les années à venir.

AIR RACE WORLD CHAMPIONSHIP

L'Air Race World Championship fait son retour après plusieurs années d'absence. La première manche se déroulera les 09 et 10 juillet au Royaume-Uni. Comme l'ensemble des concurrents, les Français Mikael Brageot et Mélanie Astles emploieront du carburant zéro carbone.



Compétition

La première édition du Championnat du Monde de Course Aérienne a débuté sur la base autrichienne de Zeltweg le 28 juin 2003. La saison 2010 a été marquée par l'amerrissage involontaire de Kindlemann à

Perth et le contact entre l'appareil de Matt Hall et la rivière Détroit à Windsor. Bien que spectaculaires, ces incidents n'ont causé que quelques dégâts aux avions. Ils ont toutefois poussé les organisateurs à renforcer les mesures de sécurité. La compétition a donc été suspendue jusqu'en 2014. Au fil du temps, son principal sponsor et créateur s'est aperçu que la ferveur du public diminuait. Il a donc choisi de l'abandonner définitivement en 2019.

Renaissance

Le Championnat renaît pourtant cette année sous la houlette de Willie Cruickshank. Ancien pilote de chasse, il était notamment responsable de la sécurité des vols durant les saisons précédentes. Les courses auront lieu les 09 et 10 juillet au Royaume-Uni, les 10 et 11 septembre en Malaisie, les 15 et 16 octobre en Indonésie puis les 19 et 20 novembre en Australie. Les Français Mikael Brageot et Mélanie Astles feront partie des douze pilotes qui s'affronteront pour accéder au podium. En 2015, Mikael Brageot est parvenu à remporter la Challenger Cup puis le Trophée Éric Muller dans le cadre des Championnats du Monde de Voltige. En 2016, Mélanie Astles est devenue la

première femme pilote à s'engager dans l'Air Race World Championship. Un an plus tard, son habileté lui a permis d'arriver en tête de la course d'Indianapolis. Elle a également remporté trois Coupe de France de Voltige et deux compétitions européennes.



Carburant

Cette année, les concurrents utiliseront le carburant neutre en carbone produit par Prometheus Fuels. Grâce à la technologie Titan Fuel Forge, cette société extrait le CO₂ présent dans l'air pour le changer en hydrocarbure. Ce système valide ainsi la théorie d'Antoine Lavoisier selon laquelle rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme.

JAMES CORDEN PREND L'AIR

Tom Cruise a offert deux vols mémorables à James Corden pour fêter la sortie du film Top Gun Maverick. Retour sur cette expérience que l'animateur n'est pas prêt d'oublier.



Hélicoptère

Pour marquer la sortie de Top Gun Maverick, Jerry Bruckheimer n'a pas lésiné sur les moyens. Le producteur a notamment organisé une avant-première à bord du porte-avions USS Midway le 04 mai. Tom Cruise s'y est rendu aux commandes d'un AS.350 Écureuil qu'il a posé sur le pont du navire-musée. Quinze jours plus tard, l'acteur est venu présenter le film au Festival

de Cannes. Il a donc pu rencontrer les pilotes de la Patrouille de France avant que ceux-ci ne survolent la Croisette pour la plus grande joie des spectateurs. Une fois rentré aux États-Unis, Tom a invité James Corden et son équipe de tournage à le rejoindre pour une expérience aéronautique mémorable.

Avion

Le présentateur du Late Late Show et ses collègues avaient rendez-vous sur l'aéroport d'Hollywood Burbank à 5h00 du matin. C'est donc au terme d'une courte nuit qu'ils ont pris place à bord d'un Honda HA-420 piloté par Tom lui-même. Le biréacteur les a conduits sur un petit terrain isolé, en plein désert, où se trouvait le North American P-51 Mustang de la star. Après un briefing complet, ce dernier a décollé pour une série de manœuvres acrobatiques suivies d'un vol en patrouille. Le lendemain, James s'est installé dans le cockpit d'un des six Aero L-39 Albatros du Patriots Jet Team. Il s'est ainsi glissé dans la peau de l'enseigne de vaisseau Nick "Goose" Bradshaw le temps d'une séance de voltige. Même s'il n'est pas rompu à ce genre d'exercice, l'animateur a supporté les accélérations sans difficulté. Il a même entonné quelques chansons telles

que "Danger Zone" de Kenny Loggins et "Old Time Rock and Roll" de Bob Seger. Après avoir retrouvé la terre ferme, il n'a pas manqué de remercier Tom Cruise pour ces deux journées intenses et merveilleuses.



Parachute

Passionné d'aviation depuis le tournage du premier Top Gun, l'acteur pilote absolument tout ce qui vole. En 2018, il présentait le film Mission Impossible Fallout. Il avait alors invité James Corden à le rejoindre sur un aéroport californien pour suivre une courte formation de saut en parachute. Les deux hommes avaient ensuite embarqué dans un Short Skyvan pour monter à 15.000 pieds et effectuer une longue chute libre à quelques 200 km/h.

L'AÉRONAUTIQUE RECRUTE

Le secteur aéronautique connaît une hausse d'activité depuis plusieurs mois. Il lance donc une vaste campagne de communication pour recruter quinze mille personnes avant la fin de l'année.



Recrutement

Le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales vient d'annoncer qu'il souhaitait embaucher 6.000 alternants et 15.000 salariés en contrat à durée indéterminée dès cette année. La filière connaît effectivement une forte hausse d'activité, notamment grâce au lancement de nouveaux programmes. La décarbonation de

l'aviation n'est pas étrangère à ce phénomène puisqu'elle mobilise un grand nombre de techniciens et d'ingénieurs. Ceux-ci travaillent notamment sur énergies propres telles que l'hydrogène ainsi que sur les technologies inhérentes.

Maintenance

D'autre part, la Direction de la Maintenance Aéronautique vient de renouveler le contrat qu'elle avait signé avec Safran Helicopter Engines pour une durée de dix ans. Ce dernier porte sur le maintien en conditions opérationnelles de 1.600 turbomoteurs équipant les hélicoptères de l'État Français et des différents Corps d'Armées. Le motoriste doit également produire davantage de mécaniques neuves pour honorer les importantes commandes passées par Airbus et Leonardo. Il s'apprête donc à recruter 800 personnes dont 150 par le biais d'un contrat à durée indéterminée.

Reprise

En 2019, les entreprises affiliées au GIFAC réunissaient plus de 200.000 salariés. Elles n'en recensent à présent plus que 188.000. Les spécialistes prévoient un retour à la normale au cours des trois prochaines

années, lorsque le trafic aérien aura retrouvé son niveau habituel. La reprise qui se fait ressentir n'en est donc qu'à ses débuts.



Campagne

Le GIFAS s'est doté d'un site internet dédié au recrutement. Celui-ci présente les offres d'emploi, les métiers et les actualités de la filière. Les profils recherchés s'étendent du certificat d'aptitude professionnelle au doctorat et couvrent différents secteurs tels que la production, la maintenance, la gestion de projet, les essais, la recherche et le développement.

Site

Pour consulter les offres du GIFAS, rendez-vous sur le site [L'Aéro Recrute](#).

JMB AVIATION VL-3 TURBINE

La société JMB Aviation est en train de finaliser la mise au point du VL-3 Evolution Turbine. Cette variante a réalisé un premier vol des plus prometteur en avril dernier.



Prototype

Installer un turbopropulseur sur un ultra-léger pour diminuer son coût d'exploitation est une idée qui peut, au premier abord, paraître saugrenue. C'est pourtant la solution retenue par JMB Aviation qui a remplacé le Rotax 915iS d'un VL-3 Evolution par un Turbotech TP-R90. L'appareil a tout d'abord réalisé une cinquantaine d'heures d'essais au sol sur l'aéroport de Valenciennes Denain, en région

Hauts-de-France. Cette phase initiale a permis aux ingénieurs d'effectuer différents relevés puis de simuler de nombreuses pannes sans jamais rencontrer le moindre problème technique. Par conséquent, le prototype a été autorisé à quitter la terre ferme le 04 avril dernier.

Envol

Le baptême de l'air lui a été donné par le directeur général de l'entreprise, Jean-Baptiste Guisset. Au retour, le pilote n'a pas caché son enthousiasme à l'égard de ce projet : « Les premiers essais sont très prometteurs, nous allons poursuivre les tests afin de valider les performances mais les avantages sont déjà visibles. Le TP-R90 est plus silencieux que le 915iS, sa fiabilité est plus grande et il ne vibre absolument pas. L'appareil est plus simple à piloter grâce à son système mono-manette et sa gestion électronique Full Authority Digital Engine Control. Pour finir, j'ai également relevé une baisse majeure de la consommation par rapport à une turbine classique. ». D'après ses calculs, le turbopropulseur régénératif permettra au VL-3 d'atteindre une vitesse de croisière de 310 km/h à basse altitude et de 360 km/h à des niveaux de vol plus élevés.



Comparaison

Le Turbotech TP-R90 peut délivrer jusqu'à 130 chevaux de puissance continue, et ce, quelle que soit l'altitude. Il peut brûler du kérosène, du gazole, de l'essence classique, du super sans plomb ou du biocarburant. De son côté, le Rotax 915iS génère une puissance constante de 135 chevaux. Il fonctionne grâce à de l'essence standard ou sans plomb. Pesant environ 80 kilogrammes, ces mécaniques affichent une consommation relativement proche, comprise entre 20 et 30 litres à l'heure. Le TP-R90 bénéficie en revanche d'une durée de vie de 3.000 heures contre 1.500 pour le 915iS. Le turbopropulseur apparaît donc comme une alternative sérieuse et efficace pour réduire les frais de carburant à condition que son prix d'achat demeure raisonnable.

JETSON ONE

Alors que la Federal Aviation Administration vient d'autoriser la société Joby Aviation à commercialiser son taxi volant, un nouveau type d'aéronef fait son apparition : l'appareil monoplace électrique. Jetson AB rencontre un tel succès avec le sien qu'elle ne possède déjà plus que trois châssis.



Entreprise

La firme suédoise Jetson AB a été fondée par Peter Ternström et Tomasz Patan en 2017. Leur idée était de permettre à tout le monde de voler à bord d'un aéronef propre et simple à piloter. Ils ont donc créé le One, un monoplace électrique qui a réalisé son premier vol en 2018. Commercialisé il y a

quelques mois, l'engin connaît un immense succès. En effet, la société ne possède plus que trois châssis livrables fin 2023.

Appareil

Le One possède une structure en aluminium issue du sport automobile. Cette dernière forme une étroite cabine partiellement couverte de panneaux en composite et fibres de carbone. Elle est entourée de quatre bras qui portent deux moteurs électriques et deux hélices chacun. Le contrôle de l'appareil est assuré par un joystick trois axes placé à droite du cockpit tandis que la manette de gauche régule la puissance. Si le pilote lâche ces commandes, un ordinateur de bord triple et redondant interrompt la course du One et le place en vol stationnaire. D'autre part, ce système est relié à des capteurs laser qui lui permettent de détecter puis d'éviter des potentiels obstacles. Si un moteur tombait en panne, l'appareil pourrait poursuivre sa progression sans incidence. En cas de panne plus importante, son pilote pourrait activer un parachute de secours à déploiement rapide. Pour finir, le One est bridé 102 km/h mais il est capable monter à plus de 1.500 pieds. Ses batteries lithium-ion lui confèrent une autonomie de vingt minutes

et se rechargent en une heure sur une prise 220 volts. Le temps de vol est ainsi le seul point faible de ce formidable engin.



Assemblage

Le One est vendu sous forme de kit pour environ 86.000 euros. En revanche, ses conditions d'emploi restent floues. Est-ce un drone ou un ultra-léger motorisé ? À quel type de brevet et d'assurance doit-il être associé ? Autant de questions auxquelles les futurs propriétaires devront répondre.

Caractéristiques

| | | | |
|----------------|---|------|--------|
| Longueur | : | 2,80 | mètres |
| Envergure | : | 2,40 | mètres |
| Hauteur | : | 1,00 | mètres |
| Largeur cabine | : | 0,90 | mètres |
| Masse à vide | : | 86 | kilos |

QUEEN'S PLATINIUM JUBILEE

Le mois dernier, le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth ont célébré les soixante-dix ans de règne d'Elizabeth II. Pour marquer l'évènement, un grand défilé aérien s'est tenu au-dessus de Londres.



Souveraine

Couronnée le 06 février 1952, à l'âge de 25 ans, la reine d'Angleterre a fêté son jubilé de platine du 02 au 05 juin dernier. Elle est effectivement le premier monarque du pays à avoir régné durant soixante-dix ans. N'ayant qu'un rôle consultatif dans la politique de son royaume, elle en demeure la représentante historique. Mais ce sont ses engagements et

ses prises de position, aussi discrètes soient-elles, qui lui valent le respect et l'admiration de ses sujets. On se souvient par exemple qu'Elizabeth Windsor a revêtu l'uniforme militaire durant la seconde guerre mondiale, qu'elle a secrètement joué un rôle dans l'abolition de l'apartheid en Afrique du Sud et qu'elle a toujours été favorable à une union des différentes nations européennes.

Défilé

La parade du 02 juin rassemblait plus de soixante-dix aéronefs. Le premier groupe présentait les hélicoptères des forces britanniques. Il comptait trois Boeing AH-64 Apache, trois Agusta-Westland AW159 Wildcat, trois Aerospatiale Puma Mk1, cinq Agusta-Westland EH101 Merlin et trois Boeing CH-47 Chinook. La seconde formation rendait hommage aux héros de la bataille d'Angleterre. Elle comprenait un bombardier Avro Lancaster, deux Hawker Hurricane et deux Supermarine Spitfire. Ces vétérans étaient suivis par un biréacteur d'entraînement Embraer Phenom et quatre Beechcraft T-6 Texan II. Le transport aérien tactique était représenté par trois Lockheed C-130, un Airbus A400M et un McDonnell Douglas C-17 Globemaster III. Ces derniers

précédaient un avion de patrouille maritime Boeing MRA1 Poseidon, un appareil de surveillance électronique Boeing RC-135W Rivet Joint, deux Airbus A330 MRTT et huit chasseurs Lockheed Martin F-35 Lightning II.



Formation

Le groupe suivant était composé de quatre British Aerospace Hawk. Ces monoréacteurs d'entraînement ont cédé la place à quinze chasseurs Eurofighter Typhoon disposés de manière à former le nombre soixante-dix. Les neuf aéroplanes de la patrouille Red Arrows sont ensuite venus clôturer cette parade avec leurs panaches tricolores. La reine a particulièrement apprécié le passage des warbirds au-dessus de Buckingham. Lors de leur survol, elle a effectivement semblé faire remarquer la mélodie de leurs Rolls-Royce Merlin au prince Charles.

ÉOLE Air Passion, école de pilotage à Montbéliard

École de pilotage

Basée sur l'aérodrome du Pays de Montbéliard depuis 2009, ÉOLE Air Passion est une école de pilotage animée par une équipe de professionnels ayant travaillé dans l'aviation civile et militaire. Elle dispense les formations pratiques et théoriques permettant d'accéder aux différents brevets de pilote privé, qu'il s'agisse du LAPL (Light Aircraft Pilot License) ou du PPL (Private Pilot License).



Vols d'initiation

L'école propose également des vols d'initiation qui permettent de prendre les commandes d'un appareil grâce aux conseils d'un instructeur. Ces derniers peuvent être filmés au moyen d'une caméra numérique haute définition. En se munissant d'une carte micro SD d'une capacité minimum de 8 Go, l'apprenti pilote repart donc avec un merveilleux souvenir qu'il peut alors partager avec ses proches. Les vols d'initiation ont généralement lieu le week-end, quelle que soit la saison, en fonction des conditions météorologiques.

Location d'avions

ÉOLE Air Passion met à votre disposition une flotte de quatre appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement d'un Aerospool WT-9 "Dynamic", d'un Morane-Saulnier MS-880 "Rallye", d'un Piper PA-28 "Cherokee" et d'un Cessna F-172 "Skyhawk".

Infos et contact

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

Photographies : Antoine Gauchet, Tomás Del Coro, Angel Natal, Michael Frische, Sami Niemeläinen, Bill Shull, Mitchell Haughee, EHang, Airbus, World Championship Air Race, John Philips, Airbus SAS, Mr Timmy, Le Parisien, Philippe de Poulpiquet.