



SOMMAIRE

Août 2022

- Cessna 336 Skymaster
- Airbus A-220
- City Airbus
- HES Element One
- Renforts européens
- Championnat à Belfort
- Otto Celera 500L
- Sling Electric Aircraft
- Airbus Helicopters H125
- Maverick Mustang

CESSNA 336 SKYMASTER

Au début des années cinquante, Cessna commercialisa le modèle 310, un bimoteur fiable et performant qui connut un réel succès. Comme tous les appareils de ce type, il devenait toutefois difficile à contrôler lorsqu'une panne frappait l'un de ses Continental O-470. Si l'incident survenait au décollage, les choses devenaient même dangereuses. Les ingénieurs eurent donc l'idée de concevoir un engin plus sécurisant pour la décennie suivante.



336 Skymaster

Le Cessna 336 Skymaster vola pour la première fois le 28 février 1961. Adoptant une configuration push-pull, il offrait tous les avantages d'un bimoteur classique sans en

avoir les inconvénients. Sa cellule en aluminium abritait six sièges et reposait sur un train d'atterrissage fixe. Propulsé par des six cylindres Continental IO-360-A de 195 chevaux, l'aéroplane fut commercialisé au cours de l'année 1962.

337 Super Skymaster

Trois ans plus tard, la société dévoila le Cessna 337 Super Skymaster. Cette version améliorée se distinguait notamment par son train d'atterrissage escamotable, qui limitait la traînée, ainsi que par ses Continental IO-360-C de 210 chevaux. Bénéficiant d'un capot avant et d'une prise d'air arrière redessinés, ils permettaient à l'appareil d'atteindre une vitesse maximale de 320 km/h. Le T337B Turbo Super Skymaster, qui disposait de moteurs turbocompressés, fut ajouté au catalogue en 1967. Cessna proposa ensuite une variante pressurisée qu'il désigna P337G Super Skymaster.

327 Baby Skymaster

Au mois de décembre 1967, le constructeur fit voler le prototype du Cessna 327 Baby Skymaster. Les ingénieurs l'avaient conçu comme une version réduite et bon marché du modèle 337. Cette machine possédait

une aile cantilever dépourvue de haubans. Prélevée sur un Cessna 210 Centurion puis modifiée, sa cabine ne pouvait accueillir que quatre personnes. Elle était munie de deux moteurs quatre cylindres Lycoming O-320 développant 160 chevaux chacun. Manquant de puissance, ces derniers furent très vite remplacés par des Lycoming IO-360 de 180 chevaux. Grâce à eux, le 327 affichait une vitesse maximale de 200 km/h à pleine charge mais ses performances demeuraient insuffisantes pour qu'il puisse concurrencer le Piper PA-30 Twin Comanche. Le projet fut donc abandonné après que l'appareil eut effectué quatre-vingt-trois heures de vol. Cessna en fit alors don au Langley Research Center qui l'utilisa pour mener des essais sur la réduction des émissions sonores.



AIRBUS A220

Dessiné par Bombardier, l'Airbus A220 est entré en service au mois de juillet 2016. Retour sur l'histoire de cet appareil.



Projet

Au début des années deux mille, Bombardier débuta l'étude d'un avion de ligne capable de transporter une centaine de passagers sur environ six mille kilomètres. Les différents éléments le constituant devaient être produits par Canadair à Montréal et par Short Brothers à Belfast puis expédiés à Mirabel pour l'assemblage final. Le programme CSeries reçut ainsi le soutien des gouvernements québécois, britannique et canadien. Lancé en 2008, il devait aboutir à la livraison des premiers exemplaires en

2014. Après plusieurs reports, le prototype du CS100 finit par quitter la terre ferme le 16 septembre 2013. Propulsé par une paire de turboréacteurs Pratt & Whitney PW1500G à double-flux, il pouvait atteindre une vitesse de croisière maximale de Mach 0,82, soit 870 km/h. Sa cabine pressurisée était quant à elle dimensionnée pour accueillir cent dix personnes en configuration standard. Le prototype du CS300, qui prit son essor le février 2015, embarquait pour sa part cent trente-cinq voyageurs. Hélas, la prolongation de leurs essais en vol entraîna d'importants retards qui obligèrent les dirigeants de la Belle Province à investir d'avantage d'argent.

Reprise

Le premier CS100 de série fut livré à la compagnie Swiss le 29 juin 2016. Immatriculé HB-JBA, il entra en service deux semaines plus tard entre l'aéroport international de Zurich et celui de Paris-Roissy. Malgré cela, le fabricant demeurait en grande difficulté. Airbus finit donc par venir à son secours au mois d'octobre 2017. Le géant européen racheta effectivement un peu plus de cinquante pourcents des parts du projet. L'intervention du gouvernement québécois permit toutefois de conserver la

ligne de montage principale sur ses terres, et ce, dans le but de maintenir les emplois. Le CS100 fut alors rebaptisé A220-100 tandis que le CS300 devint le A220-300. En février 2020, Airbus racheta le reste de ses parts à Bombardier.



Concurrence

En 2017, Boeing avait tenté de torpiller le programme en incitant le Département du Commerce des États-Unis à surtaxer l'import des CSeries. Pour contourner ce problème, l'avionneur canadien et son associé européen avaient lancé la construction d'une usine en Alabama. En 2019, celle-ci s'est mise à produire les nombreux exemplaires destinés aux compagnies américaines.

CITY AIRBUS

Depuis quelques années, les taxis volants électriques suscitent l'enthousiasme en raison des nombreux avantages qu'ils présentent. En effet, ces machines futuristes sont à la fois moins chères et moins bruyantes que les hélicoptères classiques. Ne rejetant aucune particule de dioxyde de carbone, elles s'intègrent d'autant plus facilement dans le paysage urbain.



CityAirbus

À l'instar de Volocopter, Joby Aviation et Urban Aeronautics, la société Airbus a donc lancé l'étude de son propre modèle. Désigné

CityAirbus, cet engin entièrement automatisé pourra transporter quatre passagers sur une trentaine de kilomètres. Sa sustentation et son contrôle seront assurés par plusieurs moteurs électriques et leurs rotors. L'aéronef devrait ainsi croiser à 120 km/h durant une quinzaine de minutes sans polluer. Profitant d'un nouveau design, sa seconde mouture pourrait être testée en conditions réelles d'ici deux ou trois ans. Les spécialistes estiment toutefois qu'elle ne sera pas commercialisée avant 2030.

Pop Up

Le constructeur européen travaille également sur un concept novateur baptisé Pop Up. En effet, cette capsule biplace peut être accouplée à un module terrestre comme à un module aérien. Ses passagers peuvent donc parcourir une ville en roulant puis la quitter par la voie des airs sans quitter leur siège. Nommée Pop Up Next, la seconde version de ce taxi volant bénéficie d'un habitacle repensé et allégé. Elle devrait ainsi pouvoir voler à 540 km/h sur une cinquantaine de kilomètres. Au sol, elle pourra atteindre les 100 km/h sur près de cent trente kilomètres. Une autonomie plus que satisfaisante pour un véhicule citadin.

Conçu avec le concours des sociétés Audi et Italdesign, ce drone-navette est encore loin de voir le jour mais un modèle réduit a été présenté en 2018 dans le cadre de l'Amsterdam Drone Week.



Vahana

Les ingénieurs de l'antenne américaine d'Airbus ont pour leur part développé le Vahana. Cet appareil expérimental prend la forme d'un monoplace équipé d'ailes en tandem basculantes. Celles-ci portent huit moteurs électriques délivrant 45 kilowatts et entraînant des hélices tripales. Grâce à cet ensemble, le Vahana peut décoller et atterrir à la verticale. Il est également capable d'évoluer à trois mille mètres et peut croiser à 190 km/h sur cent kilomètres.

HES ELEMENT ONE

La firme singapourienne Horizon Energy Systems travaille sur un appareil baptisé Element One. Propulsé par une pile à combustible, cet avion affichera d'excellentes performances tout en respectant la nature.



Entreprise

George Gu et Taras Wankewycz ont toujours cru au potentiel des piles à combustible. En 2003, ils ont donc créé Horizon Fuel Cell Technologies avec l'idée d'en faire la première entreprise rentable du secteur. Six ans plus tard, les associés ont fondé le laboratoire Horizon Energy Systems afin d'étudier les infrastructures liées aux besoins

de la propulsion à hydrogène. Racheté par H3 Dynamics en 2015, ce dernier s'est ensuite intéressé aux applications aériennes des piles à combustible. C'est ainsi qu'il a développé l'Hycopter, un drone à six rotors capable de voler 3 heures grâce à sa réserve d'hydrogène compressé. Quelques temps plus tard, le stockage du gaz sous sa forme liquide a porté cette durée à 7 heures, soit une hausse de 133%.

Aéroplane

Horizon Energy Systems a donc imaginé un appareil à long rayon d'action reprenant cette technologie. Grâce à elle, Element One devrait effectivement pouvoir franchir 5.000 kilomètres sans escale. Ce quadriplace aux lignes futuristes dispose d'une propulsion distribuée qui assure le contrôle en roulis et améliore la portance à basse vitesse. Chacune de ses quatorze nacelles réunit une hélice tripale de petit diamètre, un moteur électrique et un aeropack.

Conteneur

L'aeropack est un conteneur de forme cylindrique qui se compose d'un panneau de commande électrique, d'une pile à combustible et d'un réservoir d'hydrogène. Il

doit donc être déposé à l'issue de chaque vol pour être ravitaillé en gaz liquide. Cette opération entièrement automatisée est réalisée par des véhicules auto-guidés.



Programme

Avec Element One, Horizon Energy Systems propose donc une solution de transport complète qui comprend l'aéronef, son mode de propulsion ainsi que les infrastructures et équipements nécessaires à son utilisation. L'entreprise a même pensé à un écosystème vertueux permettant de produire l'hydrogène de manière propre et durable grâce à l'action combinée du vent et du soleil. Elle souhaite à présent s'associer à différentes entreprises françaises pour accélérer le développement de ce programme et prévoit un premier vol de son prototype dès 2025.

RENFORTS EUROPÉENS

Les fortes chaleurs enregistrées ces derniers temps ont favorisé l'apparition de plusieurs feux de forêt en France et au Portugal. Les deux pays ont donc reçu l'appui de renforts européens grâce au dispositif RescEU.



Dispositif

Créé en 2019, le dispositif RescEU a pour objectif de mutualiser et de coordonner les moyens de protection civile européens. Il permet ainsi de venir en aide à une nation se trouvant dépassée par l'ampleur d'une situation d'urgence. Il peut donc être activé lorsqu'une catastrophe naturelle survient,

qu'il s'agisse d'un incendie, d'une tempête ou d'un tremblement de terre. Ce dispositif solidaire joue également un rôle primordial lors des crises sanitaires et humanitaires. Il a notamment permis de livrer du matériel médical à différents états membres durant la pandémie de coronavirus, puis à l'Ukraine lors de l'offensive russe.

Portugal

Le 12 juillet, la température atteignait 44° au Portugal. La végétation desséchée s'est donc rapidement embrasée pour donner naissance à d'immenses incendies. Le gouvernement a aussitôt mobilisé 2.800 pompiers avant de solliciter l'activation du dispositif RescEU. L'Union Européenne a répondu à cette demande en déployant deux bombardiers d'eau espagnols sur place. Trois jours plus tard, un Air Tractor AT-802F FireBoss s'est malheureusement écrasé près de Vila Nova de Foz Coa, dans le nord du pays.

France

Le 12 juillet, deux grands incendies se sont déclarés en Gironde. Leur propagation immédiate a contraint les autorités locales à déplacer plus de 12.000 habitants et à faire

évacuer la base de Cazaux. Deux jours après, un troisième brasier est apparu en Provence, entre Avignon et Tarascon. Face à cette situation périlleuse, la France a décidé de faire appel au dispositif RescEU.



Elle a donc reçu l'appui de deux Canadair CL-415 grecs qui sont arrivés à Nîmes-Garons le 15 juillet. Quelques heures plus tard, ils ont effectué leurs premiers largages sur la Montagnette.

Comportements

Au cours d'une conférence de presse organisée le 16 juillet dernier, le Sous-Préfet d'Arcachon a rappelé que neuf feux de forêt sur dix étaient la conséquence de mauvais comportements humains.

CHAMPIONNAT À BELFORT

Le Championnat de France de montgolfières se tiendra du samedi 20 au samedi 27 août dans le Territoire de Belfort. Les passionnés pourront donc admirer les ballons et réaliser des vols de découverte.



Compétition

Ce championnat organisé par les membres du Club Territoire Montgolfières et la Fédération Française d'Aérostation réunira une quarantaine d'équipages venus de toute la France. Il accueillera également plusieurs ballons suisses et allemands qui évolueront hors compétition. Nos voisins souhaitent effectivement participer à cet événement pour s'entraîner au pilotage. Les aérostiers

belfortains les accueilleront avec grand plaisir. Une répétition générale s'est déroulée le 11 juin dernier. Elle a notamment mobilisé quatre montgolfières qui ont couvert la distance Bessoncourt-ESSERT en une heure.

Épreuves

Les différentes épreuves de ce championnat se rapportent à la précision, à la distance, à la vitesse ainsi qu'à la maniabilité. Celle du triangle consiste à décrire la plus grande trajectoire verticale possible. Dans celle du bon choix, les pilotes décollent puis désignent un point précis où ils devront se poser. Pour celle du but déclaré, les aérostiers définissent leur propre zone d'atterrissage avant de décoller. L'épreuve en trois dimensions consiste à effectuer la plus grande distance cumulée à l'intérieur d'un espace aérien déterminé par des coordonnées GPS. Dans celle de la valse-hésitation, les pilotes doivent poser leur ballon le plus près possible d'un point déterminé par les officiels.

Découverte

Ce championnat débutera le samedi 20 août avec une série de vols d'entraînements. Une dizaine de montgolfières voleront en marge

de la compétition pour permettre aux spectateurs de découvrir le vol en aérostat. Ces derniers pourront admirer les Vosges, la plaine d'Alsace et la vallée du Doubs.



Précaution

Les vols débuteront le matin dès 06h30 ou le soir à partir de 18h30. Les terrains où les décollages auront lieu seront déterminés avant chaque départ en fonction du vent. Compte-tenu de leur taille, les ballons seront visibles de loin. Il est toutefois demandé aux aviateurs d'être particulièrement vigilants s'ils doivent traverser le Territoire de Belfort durant cette semaine. Pour des raisons évidentes de sécurité comme pour le bon déroulement des épreuves, il est strictement interdit de s'en approcher.

OTTO CELERA 500L

Le Celera 500L est un monomoteur d'affaires qui pourrait être certifié l'an prochain. Son architecture atypique le rend particulièrement spacieux et très économique.



Firme

Après avoir exercé les fonctions de chercheur au laboratoire scientifique de Los Alamos et d'ingénieur système chez North American Aviation, William Otto a choisi de lancer son propre projet. En 2008, il a donc fondé la société Otto Aviation Group à Yorba Linda, une commune californienne située à l'Est de Los Angeles. C'est ainsi que le

Celera a fini par voir le jour dans le comté d'Orange grâce au soutien de fonds privés.

Aéronef

Destiné à concurrencer des avions d'affaires légers comme le Beechcraft King Air, cet engin à aile médiane a réalisé son premier vol au mois de janvier 2018. L'architecture particulière de sa cabine lui permet d'accueillir jusqu'à six passagers dans le plus grand confort. Les contours de celle-ci ont été finement étudiés pour limiter les frottements et optimiser l'écoulement de l'air. Les ingénieurs sont ainsi parvenus à réduire la traînée de cinquante-neuf pourcents. L'appareil n'a donc besoin que d'un simple moteur à piston pour prendre son essor. En résulte différents avantages tels qu'un prix de vente et des frais de maintenance plus faibles que ceux de ses rivaux. Pour finir, le Celera génère quatre-vingts pourcents d'émissions de CO2 en moins qu'un turbopropulseur de taille équivalente.

Mécanique

Le prototype est équipé d'un V12 diesel Red Aircraft A03. Ce moteur turbocompressé de conception allemande propulse notamment le biplace d'entraînement Yakovlev Yak-152.

Affichant une cylindrée de 6,1 litres, elle délivre une puissance de 460 chevaux à 1.995 tours qui permet à l'engin de croiser à 724 km/h. Les avions de série devraient toutefois recevoir un groupe motopropulseur électrique à hydrogène développé par la firme ZeroAvia.



Production

Le Celera peut franchir jusqu'à 4.500 nautiques sans escale, soit 8.300 kilomètres. Économique, rapide et performant, c'est donc un adversaire redoutable pour les petits jets tels que le Cessna CitationJet CJ3. William Otto espère obtenir sa certification auprès de la Federal Aviation Administration en 2023. Si ce délais est respecté, il pourrait lancer sa production deux ans plus tard. Affaire à suivre.

SLING ELECTRIC AIRCRAFT

Douze étudiants de l'École Polytechnique Fédérale de Zurich travaillent sur une version électrique du Sling TSi. Les recherches qu'ils mènent pourraient un jour déboucher sur la commercialisation d'une nouvelle variante.



Projet

Au début de l'année scolaire, un professeur de l'ETH Zurich a proposé à ses élèves d'électrifier un Sling TSi. Ces derniers se sont montrés particulièrement motivés par cet ambitieux projet qui leur a permis de mettre leurs connaissances en pratique. Ils ont notamment développé un système de propulsion électrique délivrant 110 kilowatts.

Appareil

D'ordinaire, le Sling TSi dispose d'un quatre cylindres Rotax 915iS qui offre 140 chevaux lors du décollage, soit l'équivalent de 105 kilowatts. Il est capable de transporter quatre personnes à 274 km/h sur une distance de 1.630 kilomètres. Équipé de son moteur électrique, il croisera à 160 km/h et bénéficiera d'une autonomie de 250 kilomètres. Ces performances seront donc moindres mais il ne consommera pas de pétrole et ne rejettera aucune particule de dioxyde de carbone.

Soutien

Le groupe d'étudiants en génie mécanique et électrique a rapidement été confronté à différentes difficultés d'ordre technique. Par chance, il a pu compter sur le soutien du personnel d'ABB qui l'a assisté dans la conception du convertisseur de puissance. En effet, le responsable de cette société helvético-suédoise n'est autre que Carlo Schmid, un passionné d'aviation connu pour le tour du monde aérien qu'il avait bouclé en quatre-vingt jours. Ayant fêté son vingt-deuxième anniversaire quelques temps avant, il était devenu le plus jeune pilote à avoir parcouru la planète en avion. Les

apprentis ont également reçu l'aide de Cornel Engeli. Ingénieur de développement au sein de la même entreprise, il leur a apporté son expertise en matière de traction et a joué un rôle primordial durant l'étude de faisabilité. Il a également établi de précieux contacts avec Sling Aircraft.



Modification

Enthousiasmé par le projet, le constructeur a bien voulu assembler une cellule qu'il a offerte aux apprenants. Cette dernière se distingue par une voilure de plus grande dimension capable de recevoir les batteries. Le prototype du E-Sling devrait être en mesure de prendre l'air cette année. S'il tient ses promesses, Sling Aircraft pourrait ensuite l'ajouter à son catalogue.

AIRBUS HELICOPTERS H125

La société Airbus Helicopters vient de livrer le sept millième exemplaire du H125. Retour sur l'histoire de cet appareil dont le premier vol remonte au 27 juin 1974.



Origine

Au début des années soixante-dix, les ingénieurs d'Aérospatiale lancèrent l'étude d'un hélicoptère capable de concurrencer le Bell 206. Leurs travaux débouchèrent sur l'assemblage de deux prototypes capables d'accueillir un pilote et quatre passagers. Le premier reçut un turbomoteur Lycoming LTS101 délivrant 592 chevaux alors que le second fut doté d'un Turboméca Arriel 1B de 641 chevaux. Baptisé AS.350 Écureuil, ce dernier fut lancé sur le marché européen en

1977. La version propulsée par le Lycoming fut quant à elle commercialisée en Amérique du Nord sous l'appellation AS.350C Astar. Agile, fiable et puissant, cet engin rencontra un immense succès auprès de la clientèle.

Amélioration

Pour satisfaire aux exigences de celle-ci, le constructeur travailla ensuite sur une version bimoteur qui prit son envol le 28 septembre 1979. Animée par une paire d'Allison 250 développant 420 chevaux chacun, elle reçut la dénomination AS.355 Écureuil II en Europe et Twinstar outre-Atlantique. Cette variante fut également produite en Amérique du Sud par Helibras sous l'appellation HB.355F. Au cours de la décennie suivante, la firme tenta de moderniser le monomoteur pour le rendre plus performant et donc plus attrayant. Les recherches qu'elle mena donnèrent ainsi naissance à différents prototypes tels que l'AS.350Z qui prit l'air le 06 février 1987. Construit à partir de l'AS.350B n°1013, cet engin se démarquait par son rotor anti-couple en fenestron ainsi que par ses patins carénés et profilés. Ces innovations techniques ne furent toutefois jamais reprises sur les modèles de série, et ce, malgré leurs nombreux avantages.

Dénomination

Au début des années quatre-vingt-dix, l'Aérospatiale fusionna avec la Deutsche Aerospace pour donner naissance à la société Eurocopter. En 2014, cette dernière fut rebaptisée Airbus Helicopters. L'Écureuil devint alors le modèle H125.



Au sein de l'armée française, le monomoteur portait la désignation AS.550 Fennec tandis que le bimoteur répondait au code AS.555. En fonction de leur mission, ces appareils pouvaient embarquer des mitrailleuses, des roquettes ou un canon. Les forces armées britanniques utilisèrent pour leur part des AS.350BB. Désignés Squirrel HT.1 dans la Royal Air Force et Squirrel HT.2 au sein de l'Army Air Corps, ces aéronefs ne servirent qu'à former les futurs pilotes.

MAVERICK MUSTANG

Le P-51 Montana Miss apparaît dans le film Top Gun Maverick. Retour sur l'histoire de cet ancien chasseur de l'Air Force.



Appareil

Le Mustang numéro 44-12840 a vu le jour au sein de l'usine North American Aviation de Dallas en 1944. Destiné aux missions de reconnaissance photographique, il pouvait évoluer à plus de 40.000 pieds grâce à son Packard V-1650 qui délivrait une puissance continue de 1.490 chevaux. Cette mécanique de 27 litres lui permettait également d'atteindre une vitesse maximale de 383

nœuds, soit 710 km/h. De plus, l'appareil bénéficiait d'un grand rayon d'action puisqu'il était en mesure de couvrir une distance de 2.660 kilomètres lorsqu'il portait des réservoirs auxiliaires. Comme tous les F-6K, il était armé de deux caméras Kodak K-24 et de six mitrailleuses Browning AN/M2 de 12,7 millimètres.

Carrière

L'Air Force s'est séparé de lui en 1946 pour le confier à la Civil Air Patrol. Cette société à but non lucratif l'a maintenu en état de vol jusqu'en 1968, année où elle l'a cédé à Earl Reinert. Ce passionné l'a aussitôt ajouté au Victory Air Museum, une collection qu'il avait créée à Mundelein, dans l'Illinois. En 1982, le chasseur s'est installé en Californie après avoir été acheté par Bill Conner. Le pilote l'a alors confié à B&D Enterprises qui l'a partiellement restauré jusqu'en 1987. Le Mustang est ensuite devenu la propriété de Joseph Kasparoff puis celle d'Edward Wachs. En 1997, ce dernier l'a remis aux ateliers Cal Pacific Airmotive qui ont terminé sa restauration. L'avion en est ressorti flanqué d'une magnifique pin-up baptisée Montana Miss. L'Administration Fédérale de l'Aviation l'a ensuite enregistré sous le code

N51EW. L'année suivante, il s'est rendu au meeting aérien organisé à Oshkosh par l'Experimental Aircraft Association. Le jury lui a alors décerné le prix du Mustang le plus beau. En 2001, il a été vendu à Tom Cruise qui l'exploite à travers la société Valhalla Aviation.



Célébrité

L'acteur s'est effectivement pris de passion pour l'aviation en 1985 lors du tournage de Top Gun. Prenant des leçons de pilotage entre deux tournages, l'acteur est parvenu à décrocher le brevet en 1994. Il a ensuite appris à manœuvrer les jets, les biréacteurs d'affaires ainsi que les hélicoptères. Fêru de voltige, il a lui-même réalisé le vol final de Top Gun Maverick.

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, Douglas Noblet, Jonathan Morgan, Daniel Schwinn, Piotr Biskupski, Carlos Alberto Herrera, Francois Joseph Berger, Hervé Girard, Patrick Gisle, Otto Aviation Group, Jack, Eigjb, Ed Whisenant, Doug Robertson, Pierrick Caillet, Gérard Joyon Prot, Wesley Moolman, Gary Shephard.