



SOMMAIRE

Septembre 2022

- Cessna 350 Corvalis
- Conair S-2FT Turbo Firecat
- Extra Performance Wing
- GKN Aerospace Elefant
- Meeting à Montbéliard
- Renaissance du Mriya
- Beta Technologies Alia
- SpinLaunch Aerospace
- Hélicoptère à hydrogène
- Liberty Belle

CESSNA 350 CORVALIS

Le Corvalis est un quadriplace confortable et spacieux dérivé du Lancair IV. Produit par Cessna de 2007 à 2018, il est idéal pour les navigations longues distances.



Lancair

En 1992, la société Lancair International fit voler un nouveau prototype baptisé Lancair ES. Cette version moins coûteuse du Lancair IV se distinguait par son train fixe et son quatre cylindres Continental IO-390 de 210 chevaux. Quelques temps plus tard, elle présenta le Lancair Super ES dont la propulsion était assurée par un six cylindres

Continental IO-550 de 310 chevaux qui lui permettait de croiser à 350 km/h. Lance Neibauer s'appuya alors sur celui-ci pour développer le Columbia 300, une variante certifiée qui réalisa son premier tour de piste en juillet 1996. Pour la produire, il créa ensuite la société Lancair Certified à Bend, dans l'Oregon. Sept ans plus tard, le quadriplace donna naissance au Columbia 350, un dérivé doté d'un Garmin G1000.

Columbia

Renommée Columbia Aircraft Manufacturing Corporation, la firme commençait à connaître le succès. En 2004, elle ajouta donc le modèle Columbia 400 à son catalogue. Ce dérivé haut de gamme était muni d'un six cylindres Continental TSIO-550-C de 9,0 litres qui lui permettait de croiser à 435 km/h. Quel que soit l'altitude, cette mécanique suralimentée était capable de délivrer 310 chevaux à 2.600 tours par minute grâce à ses deux turbocompresseurs. Les différentes options proposées comprenaient, entre autres, l'installation d'un système dégivrant le bord d'attaque des ailes. La voilure pouvait également recevoir une paire d'aérofreins qui réduisaient grandement la course lors de l'atterrissage.



Cessna

Trois ans plus tard, la Columbia Aircraft Manufacturing Corporation fut rachetée par Cessna alors qu'elle faisait faillite. Cela ne suffit toutefois pas à sauver l'usine de Bend qui fut contrainte de licencier cent cinquante personnes. La production des modèles 350 et 400 reprit peu après au Kansas. Bien qu'étant très performants et particulièrement maniables, ces deux appareils n'étaient hélas pas de taille à concurrencer les Cirrus SR-22 et SR-22T. De plus, le constructeur rencontrait de nombreux problèmes avec leurs pièces en matériaux composites fabriquées au Mexique. Le Cessna 350 Corvalis, fut donc abandonné en 2011. Renommé Corvalis TTX la même année, le Cessna 400 fut assemblé jusqu'en 2018.

CONAIR S-2FT TURBO FIRECAT

Le Firecat fut utilisé par la Sécurité Civile française durant près de quarante ans. À lui seul, cet avion parvenait à éteindre plus de soixante pour cent des incendies impliquant des moyens aériens.



DeHavilland Canada CP-121 Tracker

En 1970, la province de l'Ontario récupéra un DeHavilland Canada CP-121 que les forces armées canadiennes venaient de réformer. Cet appareil construit sous licence fut alors confié à Field Aviation qui le transforma en bombardier d'eau. Équipé d'un réservoir de 3.028 litres, il effectua ensuite une campagne d'essais en vol comprenant

soixante-dix-sept sorties et de nombreux largages. Par la suite, cinq autres exemplaires furent modifiés par l'entreprise. Hélas, on finit par se rendre compte que leurs cellules présentaient d'importantes traces de corrosion. Le programme fut donc immédiatement interrompu.

Conair CS-2F Firecat

Les bimoteurs furent aussitôt repris par la Conair qui les porta au standard CS-2F qu'elle venait d'imaginer. Cette norme incluait le remplacement des systèmes hydrauliques et électriques ainsi que le montage de roues plus larges sur le train d'atterrissage principal. Elle comprenait également l'installation d'une cuve de 3.292 litres dotée de quatre compartiments. En 1982, l'entreprise reçut une commande de quatorze exemplaires destinés à la Sécurité Civile française.

Conair S-2FT Turbo Firecat

L'entreprise proposa ensuite une variante désignée S-2FT. Ses turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada PT6 de 1.424 chevaux lui permettaient de croiser à 300 km/h et d'atteindre une vitesse maximale de 407 km/h. Le Turbo Firecat se démarquait aussi

par son réservoir d'eau de 3.400 litres. De plus, son cockpit était garni d'instruments contemporains. Les premiers appareils de ce type rejoignirent la base aérienne de Marignane en 1988. À la fin des années deux mille dix, ils commencèrent à être remplacés par des Bombardier Q400MR modifiés par la Conair.



Grumman S-2 Tracker

La Californie utilisa plusieurs dizaines de Grumman S-2 Tracker convertis en bombardier d'eau. À la fin des années quatre-vingt, ces derniers furent portés au standard S-2T par Marsh Aviation. Cette firme américaine remplaçait notamment leurs moteurs Wright R-1820 Cyclone par des turbines Garrett TPE331.

EXTRA PERFORMANCE WING

Lancé par Airbus en septembre 2021, le programme Extra Performance Wing s'est inspiré de la nature pour créer une aile haute performance qui permette de réduire les émissions de dioxyde de carbone. Celle-ci vient d'être testée avec succès par la soufflerie de Filton en Grande-Bretagne. Le constructeur va donc la monter sur un Cessna Citation VII pour effectuer une série d'essais en vol.

The image shows the Airbus logo, which consists of the word "AIRBUS" in a bold, white, sans-serif font centered on a solid blue rectangular background.

Démarche

Il y a quelques mois, les ingénieurs d'Airbus ont choisi de miser sur l'étude des oiseaux et le biomimétisme pour améliorer l'efficacité et l'aérodynamisme des voilures qu'ils créent. Cette démarche innovante s'est exprimée à

travers le programme Extra Performance Wing qui devrait permettre de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des futurs appareils de la marque.

Soufflerie

L'aile ainsi développée a été partiellement imprimée en 3D puis assemblée par une équipe d'aérodynamiciens chevronnés. Elle réunit différentes technologies embarquées telles qu'une charnière semi-aéroélastique et des bords de fuite multifonctionnels qui modifient dynamiquement sa surface en vol. Elle bénéficie également d'un ensemble de spoilers pop-up et de capteurs de rafales qui autorisent son contrôle actif en temps réel. Cette voilure révolutionnaire a été testée avec succès par la soufflerie basse vitesse de Filton, en Angleterre. Érigée sur l'ancien site de la Bristol Airplane Company, où les Concorde de la British Airways étaient assemblés, cette installation reproduit des conditions de vols et de vent similaires à celles rencontrées par les avions lors du décollage et de l'atterrissage. Airbus la loue ponctuellement à des organisations ainsi qu'à des entreprises qui souhaitent évaluer les performances et le comportement de certains véhicules ou équipements.



Démonstrateur

La nouvelle voilure d'Airbus doit à présent faire ses preuves en conditions réelles. Elle va donc être fixée à la cellule d'un Cessna Citation VII avant d'entamer un programme d'essais en vol. La direction précise qu'elle n'en sera pas moins compatible avec les différentes configurations d'appareils. Le biréacteur sera rattaché à Airbus UpNext, une filiale spécialisée dans le développement des technologies futures et la construction de démonstrateurs à grande échelle. Cette dernière travaille également sur différentes fonctionnalités autonomes qui augmentent la sécurité des hélicoptères ainsi que sur la cryogénie et la supraconductivité pour les systèmes de propulsion hybrides, électriques ou à hydrogène.

GKN AEROSPACE ELEFANT

La société GKN Aerospace s'est rapprochée de l'Institut Royal de Technologie suédois afin de concevoir une soufflante carénée électrique. Cette dernière pourrait propulser les avions affectés au transport régional.



Société

Le groupe GKN réunit les firmes britanniques Guest, Keen et Nettelfolds depuis 1902. Établi à Redditch, dans le Worcestershire, il compte quatre branches : Driveline, Powder Metallurgy, Land Systems et Aerospace. La division Driveline est un équipementier automobile spécialisé dans la production de systèmes de transmission pour l'automobile. Powder Metallurgy est le leader mondial des composants en alliages principalement destinés aux véhicules roulants. De son côté, Land Systems fournit des accessoires et des

sous-ensembles aux fabricants d'engins de chantiers, de machines agricoles et de machines industrielles. Pour finir, la branche Aerospace produit des pièces pour l'aéronautique telles que les aérostructures et les sous-systèmes liés aux moteurs. Elle compte EADS, Boeing, United Technologies, General Electric, Lockheed Martin, Rolls-Royce, Spirit AeroSystems, Bombardier et Honeywell parmi ses clients.

Projet

En juillet 2021, GKN Aerospace et l'Institut Royal de Technologie suédois se sont associés pour lancer un projet réellement novateur. Celui-ci vise effectivement à concevoir une soufflante carénée dont la rotation serait assurée par un moteur électrique. Désignée Elefant pour Electric Fan Thruster, cette mécanique pourrait équiper les avions affectés aux lignes régionales. D'après le constructeur, elle offrirait des avantages de taille dans les domaines de la sécurité, des émissions sonores et l'intégration.

Énergie

Durant dix-huit mois, ingénieurs et techniciens étudieront son aérodynamisme,

ses performances ainsi que les techniques permettant son assemblage. Ils devront également définir son mode d'alimentation : ensemble de batteries rechargeables, pile à combustible alimenté par de l'hydrogène ou système de propulsion hybride.



Programme

Le projet Elefant fait partie intégrante du programme H2Jet qui, en plus de l'Institut Royal de Technologie suédois et GKN Aerospace, réunit l'Agence Suédoise de l'Énergie, l'Institut de Recherche de Suède, la société Oxeon et plusieurs universités suédoises. Bénéficiant d'une enveloppe budgétaire de 2,8 millions d'euros, celui-ci doit aboutir à la création d'un système de propulsion à hydrogène.

MEETING À MONTBÉLIARD

Le dimanche 18 septembre, l'aérodrome de Montbéliard accueillera un grand meeting d'aéromodélisme. D'ampleur internationale, cet événement réunira une centaine de modèles réduits. Le terrain de Courcelles sera donc fermé à la circulation aérienne durant tout le week-end.



Préparation

L'Aéromodèle-Club du Pays de Montbéliard organise, avec le soutien de la communauté d'agglomération, un grand meeting aérien relatif à sa discipline. Durant deux jours, la plateforme accueillera ainsi une quarantaine

de pilotes aguerris venus de toute l'Europe, notamment de France, d'Autriche, de Suisse, d'Allemagne, de Belgique et de Grande-Bretagne. Ceux qui possèdent des aéronefs pesant plus de 25 kilos pourront s'entraîner et faire qualifier leurs machines durant toute l'après-midi du samedi.

Démonstration

L'aérodrome ouvrira gratuitement ses portes au public le dimanche de 09h00 à 18h00. Celui-ci pourra alors contempler les appareils alignés sur le tarmac et ceux qui effectueront des présentations en vol. Tous les types d'engins seront représentés, du vieux biplan à l'avion de chasse moderne en passant par l'hélicoptère à turbine. Les plus gros modèles afficheront une envergure supérieure à 4,00 mètres pour un poids de 110 kilos. On annonce également la présence d'un jet à réaction capable de foncer à plus de 400 km/h. Un spectacle incroyable à ne surtout pas manquer. Les spectateurs pourront bien évidemment se désaltérer et se restaurer sur place auprès de la buvette.

Association

L'Aéromodèle-Club du Pays de Montbéliard dépend de la FFA, la Fédération Française

d'Aéromodélisme, elle-même reconnue par le Ministère des Sports. L'association compte près de quatre-vingt-dix adhérents qui construisent, entretiennent et pilotent toutes sortes d'aéronefs radiocommandés. Parmi eux se trouve Marie-Ange Groz, première femme à avoir intégré l'Équipe de France F5J. Cette catégorie concerne les planeurs électriques qui, en plus d'être quasiment silencieux, bénéficient d'une très grande autonomie.

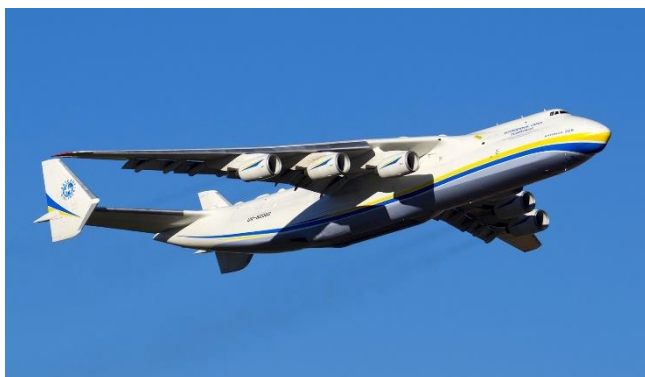


Restrictions

Durant le week-end, les modèles réduits opéreront à partir du taxiway menant à la piste 26. L'aérodrome de Montbéliard sera donc fermé à la circulation aérienne du samedi 17 septembre 2022 à 12h00 jusqu'au dimanche 18 septembre 2022 à 19h00.

RENAISSANCE DU MRIYA

Le plus gros avion du monde pourrait bientôt renaître dans une version modernisée. C'est en tout cas le souhait de Richard Branson qui se dit prêt à soutenir le projet.



Soutien

En juin dernier, Richard Branson s'est rendu en Ukraine pour rencontrer le président Volodymyr Zelensky. L'homme d'affaires a profité de ce déplacement pour visiter l'aéroport d'Hostomel qui abritait le seul et unique Antonov An-225. Au mois de février, cette plateforme a essuyé plusieurs attaques des forces aériennes russes qui ont détruit sa piste et l'ensemble de ses infrastructures. L'avion-cargo n'avait malheureusement pas

survécu à ces bombardements. Après avoir constaté l'ampleur des dégâts en compagnie du député Davyd Arakhamia, Branson a déclaré qu'il était prêt à financer une partie de la remise en état du site. Il pourrait également venir en aide à la société Antonov qui désire assembler un second Mriya.

Appareil

L'An-225 était effectivement l'appareil idéal pour acheminer de l'aide humanitaire à travers le monde. Affichant une longueur de 84 mètres, il disposait d'une immense soute capable d'embarquer jusqu'à 250 tonnes de fret. Le chargement et le déchargement des marchandises étaient facilités par une rampe dissimulée dans son nez. Ces dernières pouvaient rejoindre leur emplacement en glissant sur des rails jalonnés de roulettes. Elles étaient alors arrimées par l'un des six membres d'équipage. Lorsqu'il atteignait sa masse maximale au décollage, le géant des airs était en mesure de franchir 4.000 kilomètres à la vitesse de 800 km/h. À vide, il pouvait toutefois parcourir 15.000 kilomètres sans escale. Profondément modernisé au cours des deux dernières années, le Mriya était ainsi parvenu à mener une brillante carrière dans le convoi exceptionnel.



Mécène

Richard Branson s'est d'abord fait connaître avec son label de musique et sa chaîne de magasins spécialisés. En 1984, il s'est lancé dans le transport aérien en rachetant la compagnie British Atlantic Airways. Vingt ans plus tard, l'Anglais a décidé de viser plus haut en proposant des vols suborbitaux, une première étape vers un potentiel tourisme spatial. Il a donc fondé la société Virgin Galactic et fait bâtir le premier spatioport de l'histoire au nord de Las Cruces, dans le désert du Nouveau-Mexique. Les hangars de cette installation ont ensuite accueilli l'astronef VSS Unity qui a réalisé son premier vol opérationnel le 11 juillet 2021. Piloté par David Mackay et Michael Masucci, cet engin transportait Branson et trois salariés de son entreprise.

BETA TECHNOLOGIES ALIA

Comme tant d'autres entreprises, la start-up américaine Beta Technologies développe son propre aéronef électrique à décollage et atterrissage vertical. Désigné Alia, ce dernier intéresse fortement United Parcel Service qui vient de signer une lettre d'intention portant sur cent cinquante exemplaires.



Société

Beta Technologies a été créée par Kyle Clark sur l'aéroport de Burlington en 2017. Titulaire d'un brevet de pilote privé, ce brillant ingénieur a aussitôt entamé un parcours de formation sur hélicoptère avant de décrocher plusieurs qualifications de la

Federal Aviation Administration. Il est ainsi devenu le premier pilote d'essais de la firme. Parallèlement à cela, il est parvenu à concevoir un aérodyne novateur grâce à une équipe réunissant de nombreux talents.

Appareil

Baptisé Alia, cet appareil dispose d'une large soute capable d'embarquer 5,7 mètres-cubes de fret ou cinq passagers. Son aile et son empennage sont reliés par une paire de poutres portant quatre rotors. Ces derniers autorisent les décollages et les atterrissages verticaux tandis qu'une hélice tripale fixée sur la pointe arrière assure la propulsion. Les moteurs électriques qui les mettent en mouvement sont alimentés par un ensemble de batteries refroidies par air offrant une autonomie de 250 milles nautiques, soit 463 kilomètres. Le rechargement de celles-ci s'effectue en une cinquantaine de minutes grâce à une station autonome capable d'accueillir tous les types de véhicules. Cette installation peut tout à fait produire et stocker sa propre énergie au moyen de panneaux solaires. Elle s'inscrit donc parfaitement dans les programmes d'électrification des moyens de transports adoptés par la majorité des pays occidentaux. Le prototype de l'Alia 250

a effectué son premier vol libre le 17 mars 2021 entre Plattsburg et Burlington. Les essais suivants devraient permettre de confirmer sa vitesse de croisière maximale, pour l'heure estimée à 270 km/h.



Clientèle

En 2019, la société United Therapeutics Corporation était à la recherche d'un moyen de transport efficace pour acheminer les organes artificiels qu'elle produit jusqu'aux hôpitaux. Elle a donc alloué la coquette somme de 48 millions de dollars à Beta Technologies pour le développement d'Alia. Plus récemment, la compagnie United Parcel Service a démontré son intérêt pour le projet en signant une lettre d'intention pour l'achat de cent cinquante exemplaires.

SPINLAUNCH AEROSPACE

La société SpinLaunch a créé un système de lancement cinétique permettant de placer des satellites en orbite grâce à la force centrifuge. Cet équipement devrait ainsi permettre au secteur aérospatial de se développer de manière plus écologique et moins coûteuse.



Principe

Le satellite est d'abord inséré dans un projectile fuselé. Ce dernier est ensuite inséré, sous vide d'air, au cœur d'une immense centrifugeuse verticale. Un bras rotatif lui permet alors d'atteindre une vitesse très élevée avant qu'il ne soit éjecté en

direction de l'espace. À soixante kilomètres d'altitude, il active son moteur-fusée et accélère jusqu'à 29.000 km/h avant de libérer sa charge.

Avantages

Cette technique est donc très intéressante puisqu'elle emploie un système propre et réutilisable à souhait. De plus, le projectile ne consomme que très peu de carburant pour placer sa cargaison en orbite. SpinLaunch propose donc une solution à la fois plus respectueuse de l'environnement et plus économique que les fusées actuelles. Elle permettrait en effet de diviser par vingt le prix de lancement d'un petit satellite. De plus, la centrifugeuse pourrait assurer jusqu'à cinq tirs par jour.

Essais

Pour en évaluer le potentiel, l'entreprise a fait ériger un prototype sur le site du SpacePort America, dans le désert du Nouveau Mexique. Cette installation électrique, qui mesure 90 mètres de haut, dispose d'un bras capable d'effectuer 450 rotations par minute. Elle a réalisé un premier essai concluant le 22 octobre dernier en envoyant un projectile non propulsé à 10 kilomètres d'altitude. Au

total, ce prototype exécutera une trentaine de lancements au cours des mois à venir. Munis de leur moteur-fusée, les projectiles employés devraient alors monter à une soixantaine de kilomètres.



Lanceur

Si elle voit le jour, la version définitive de ce lanceur cinétique devrait culminer à près de 300 mètres. Elle serait ainsi capable d'éjecter des projectiles à des vitesses hypersoniques. Le Département de la Défense des États-Unis s'intéresse de près à ce projet. Il a d'ailleurs signé un contrat avec SpinLaunch à travers la Defense Innovation Unit, une organisation qui aide l'armée américaine à acquérir de nouvelles technologies dans les meilleurs délais.

HÉLICOPTÈRE À HYDROGÈNE

Le CoAx est un hélicoptère ultra-léger fiable et performant. Piasecki l'a donc choisi pour tester une pile à combustible HyPoint.



Prototype

À la fin des années deux mille, le bureau d'études de la société EDM Aerotec s'est lancé dans l'étude d'un hélicoptère ultra léger désigné Flip 1. Adoptant une architecture conventionnelle, ce giravion a toutefois cédé la place au Flip 2 qui présentait l'avantage d'être muni de rotors coaxiaux. En 2008, les plans de celui-ci ont été confiés à Dreiling Maschinenbau, une firme spécialisée dans la fabrication de composants pour l'aviation. Un

prototype a donc pu être assemblé puis testé. Le programme d'essais en vol, qui s'est déroulé du mois de septembre 2012 au mois d'août 2013, a révélé un écart entre ses performances réelles et celles attendues. Le concept a donc été intégralement repris.

Appareil

C'est ainsi que le CoAx a finalement vu le jour. Premier hélicoptère ultra léger agréé outre-Rhin, il peut croiser à 150 km/h et atteindre une vitesse maximale de 170 km/h. Ses deux rotors contrarotatifs permettent de s'affranchir de l'anti-couple pour consacrer toute la puissance du moteur à la portance. Cette configuration lui confère également une stabilité supérieure à celle des giravions classiques. Le fuselage de ce biplace est constitué d'une structure métallique couverte de panneaux en matériaux composites. Spécialement homologuées pour l'aviation ultra légère, ces pièces font l'objet d'un contrôle rigoureux qui garantit leur fiabilité.

Variantes

Le CoAX 2R affiche une masse à vide de 283 kilos pour une masse maximale de 450 kilos. Sa propulsion est assurée par un Rotax 912ULS d'1,3 litre. Cette version a été

abandonnée en 2014 car son quatre cylindres de 100 chevaux n'était pas suffisamment puissant pour elle. Le CoAX 2D reçoit pour sa part un six cylindres D-Motor LF39 de 3,9 litres. Cette mécanique à refroidissement liquide délivre une puissance maximale de 125 chevaux lors du décollage.



Le CoAX 600 est muni d'un six cylindres UL Power 390iS de 3,8 litres qui fournit 160 chevaux à 3.300 tours par minute. Cette variante se démarque des précédentes par sa masse à vide de 340 kilos ainsi que par sa masse maximale atteignant 600 kilos. Un exemplaire de ce type sera prochainement modifié par la société Piasecki. Il recevra alors une pile à combustible HyPoint qui fonctionne grâce à de l'hydrogène.

LIBERTY BELLE

Le Liberty Belle fait partie des nombreux B-17 à n'avoir jamais connu la guerre. Il a cependant traversé l'Atlantique en 2008 pour suivre les traces de ses aînés et participer au traditionnel rassemblement de Duxford.



Assemblage

La construction du B-17 Flying Fortress numéro 44-85734 s'acheva trop tard pour que celui-ci puisse prendre part au second conflit mondial. Le bombardier fut donc réformé et vendu au prix de la ferraille le 25 juin 1947. Il ne tarda toutefois pas à être repris par la société Pratt & Whitney. Cette dernière était effectivement à la recherche

d'un banc d'essais volant pour tester les turbopropulseurs qu'elle développait.

Transformation

Le cockpit de l'aéronef fut alors reculé de plus d'un mètre avant que son nez ne soit profondément modifié. Il put ainsi recevoir le prototype du T34 et participer à son évaluation en conditions réelles. Lorsque la mise au point de celui-ci s'acheva, le B-17 fut cédé à la Connecticut Aeronautical Historical Association qui l'installa sur le Bradley International Airport. Au mois d'octobre 1979, ce terrain fut hélas balayé par une puissante tornade qui endommagea l'appareil.

Restauration

En 1987, la Forteresse Volante fut transférée en Floride, sur l'aéroport de Kissimmee. Tom Riley et les membres du Flying Tigers Warbird Restoration Museum s'employèrent aussitôt à lui redonner vie grâce aux pièces prélevées sur l'épave du 44-85813. En 2003, Don Brooks créa la Liberty Foundation, une association destinée à maintenir le quadrimoteur en état de vol. Le Liberty Belle reprit l'air un an plus tard pour le plus grand plaisir des passionnés. Il put alors participer à de nombreux meetings aériens. En 2008, il

traversa l'Atlantique pour rejoindre l'ancienne base aérienne de Duxford où la qualité de sa restauration fit sensation. Le 13 juin 2011, il décolla de l'aéroport municipal de Sugar Grove, dans l'Illinois, en compagnie d'un T-6. Quelques minutes plus tard, son aile gauche prit feu. Le pilote activa les extincteurs mais ceux-ci ne suffirent pas à éteindre l'incendie. Il se posa donc au milieu d'un champ et évacua l'engin en compagnie de ses camarades.



Reconstruction

Contenant de grandes quantités d'huile et de carburant, l'avion fut pratiquement réduit en cendres. Pour autant, l'équipe de Liberty Foundation ne s'avoua pas vaincue : elle le rapatria sur l'aéroport de Douglas, en Géorgie, et commença à le reconstruire.

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, Rainer Brexten, NexGa Aircraft Incorporation, Mitchell Haughee, Alpine Airlines, Stefan Sydow, Alsatian, Pereira Aircraft, Fei Weng, Johannes Herrmann, Alsatian D, Cooper, Bernd Borchert, JMB Aviation, GKN, SpinLaunch, Martin Pasacek, RCHeliJet, Diego Ruiz de Vargas, Iberian Spotters, Giorgio Parolini, Malpensa Spotters Group.