



SOMMAIRE

Décembre 2022

- Cessna 500 Citation
- Rockwell Lark Commander
- Boom Technology Overture
- Eve Air Mobility
- Horizon Aircraft
- Rolls-Royce UltraFan
- Thai Bearcat
- Evektor VUT-100 Cobra
- Société Rotax
- Moteurs Rotax

CESSNA 500 CITATION

À la fin des années soixante, Cessna décida d'investir le marché de l'aviation d'affaires en proposant un biréacteur bon marché. Ses ingénieurs étudièrent alors un appareil qu'ils baptisèrent Fanjet 500.

Citation

Immatriculé N500CC, le prototype du Fanjet 500 effectua son premier tour de piste le 15 septembre 1969. Il était propulsé par deux Pratt & Whitney Canada JT15D-1B à double flux qui le rendaient plus économique et moins bruyant que ses concurrents. De plus, sa petite taille lui permettait d'emprunter les courtes pistes des aérodromes municipaux. Sa cabine était toutefois assez longue pour embarquer deux pilotes et cinq passagers. Les différents essais en vol auxquels il participa permirent de gommer quelques petits défauts de jeunesse. Son nez fut ainsi allongé et ses turboréacteurs repositionnés avant que son gouvernail de profondeur n'adopte un dièdre positif. Désignée Model 500 Citation, cette version définitive fut certifiée par la FAA le 09 septembre 1971. Alors que le constructeur commençait à livrer

les premiers exemplaires de série, de nombreux détracteurs se mirent à critiquer sa vitesse de croisière. En effet, le Citation était incapable de dépasser les 660 km/h alors que le Learjet 25 fonçait à plus de 850 km/h. Sa consommation de carburant était en revanche nettement plus faible, ce qui incita Cessna à conserver cette motorisation. Au fil du temps, l'oiseau reçut tout de même quelques modifications telles qu'une nouvelle voilure et des inverseurs de poussée.



Citation II

Les ingénieurs travaillèrent ensuite sur une version améliorée qui devint le Cessna 550 Citation II. Ce nouvel appareil quitta la terre ferme le 31 janvier 1977. Il se démarquait par un fuselage allongé qui lui permettait

d'accueillir deux voyageurs supplémentaires et d'avantage de bagages. Son aile agrandie autorisait quant à elle l'emport d'une plus grande quantité de carburant. Son rayon d'action passait ainsi de 2.500 kilomètres à plus de 3.500 kilomètres. Avec ses nouveaux turboréacteurs, la version Citation S/II pouvait même croiser à 746 km/h après avoir atteint une altitude de 35.000 pieds. En 1984, l'État-Major de l'United States Navy commanda quinze Model 552. Cette déclinaison militaire se distinguait par des moteurs plus puissants, une envergure réduite et un radar AN/APQ-167. Ils entrèrent en service l'année suivante sous la dénomination T-47A. Stationnés sur la base aéronavale de Pensacola, ils assurèrent la formation des navigateurs destinés à voler sur le chasseur Grumman F-14 Tomcat. En 1995, Cessna fit voler le prototype du Citation Bravo, une variante munie d'un nouveau train d'atterrissage. Celle-ci recevait également une avionique Honeywell Primus 1000 et ses différents écrans ainsi qu'une paire de Pratt & Whitney Canada PW530A. Rapide, pratique et très économique, elle fut produite à 337 exemplaires jusqu'en 2006. Elle céda ensuite la place aux différents dérivés du modèle 525 CitationJet.

ROCKWELL LARK COMMANDER

Le Rockwell Lark Commander est un avion de tourisme quadriplace dérivé du Volaire 10. Esthétiquement proche du Cessna 172, il n'est malheureusement jamais parvenu à s'imposer sur le marché.



Volaircraft

En 1958, Jack Gilberti fonda la Volaircraft Incorporation sur l'aéroport pennsylvanien d'Aliquippa. Il se mit alors à travailler sur le prototype d'un biplace école qui réalisa son premier vol deux ans plus tard. Désigné Volaire Model 10, ce dernier fut toutefois abandonné au profit du Model 1035.

Propulsé par un Lycoming O-290 de 135 chevaux, ce triplace à aile haute disposait d'une dérive semblable à celle du Mooney M20. L'avionneur proposa ensuite le quadriplace Model 1050 qui se différenciait par son Lycoming O-320 de 150 chevaux.

Aero Commander

En 1965, Aero Commander souhaitait étoffer sa gamme en ajoutant de nouveaux appareils à son catalogue. Le constructeur se rapprocha donc de Jack Gilberti avant de lui racheter les droits de ses avions. Le Model 1035 fut alors produit sous l'appellation Aero Commander 100 et le Model 1050 sous la désignation Aero Commander 100A.

Rockwell

Deux ans plus tard, la société fut reprise par le groupe North American Rockwell. En 1968, les ingénieurs proposèrent le Darter Commander, une variante arborant un vitrage entièrement redessiné ainsi que quelques améliorations mineures. Ils achevèrent également la mise au point du Lark Commander qui bénéficiait, entre autres, d'une dérive en flèche et d'un capot plus aérodynamique. Ce dernier abritait un

quatre cylindres Lycoming O-360 de 180 chevaux, une mécanique de 5,9 litres qui permettait à l'aéroplane de croiser à plus de 200 km/h.



Phoenix Aircraft

Malgré leurs nombreuses qualités, ces variantes ne réussirent malheureusement pas à susciter l'intérêt de la clientèle. De plus, Rockwell préférait se concentrer sur le développement du Commander 112 qui lui semblait bien plus prometteur. En 1971, la firme prit donc la décision d'en céder les droits à Phoenix Aircraft. Lorsqu'elle se rendit compte qu'elle venait de réaliser une très mauvaise affaire, cette dernière les abandonna totalement.

BOOM TECHNOLOGY OVERTURE

La société Boom Technology a récemment présenté le nouveau design de son appareil supersonique commercial. Le prototype de celui-ci devrait prendre l'air en 2026.



Entreprise

La firme américaine Boom Technology a été fondée par Blake Scholl, Joe Wilding et Josh Krall en 2014. Plus connue sous l'appellation marketing Boom Supersonic, elle est basée à Denver dans le Colorado. Son but est de concevoir un avion supersonique propre et rentable qui puisse traverser l'Atlantique en trois heures et trente minutes. Soutenue par l'incubateur de start-up Y Combinator, elle est rapidement parvenue à convaincre les investisseurs et les compagnies aériennes. À

ce jour, elle compte ainsi plus de soixante-seize précommandes émanant de plusieurs opérateurs tels que Japan et United Airlines. Dans un avenir proche, l'Overture pourrait également assurer les déplacements aériens du Président des États-Unis d'Amérique.

Démonstrateur

Pour valider le concept et les différentes solutions techniques proposées par les ingénieurs, la direction a lancé l'assemblage d'un démonstrateur à l'échelle un tiers. Désigné XB-1, cet aéronef expérimental est doté de trois turboréacteurs General Electric J85-15 qui délivrent 19 kilonewton chacun. Sa campagne d'essais au sol a débuté en janvier 2022. Il pourrait donc effectuer son premier tour de piste durant les prochaines semaines.

Supersonique

Si le planning est respecté, l'appareil de série devrait faire de même en 2026. Capable d'accueillir entre soixante-cinq et quatre-vingt-huit passagers, il sera en mesure de parcourir jusqu'à 4.250 nautiques sans escale, soit 7.870 kilomètres. Sa propulsion sera assurée par des réacteurs dépourvus de post-combustion qui brûleront

du carburant durable. Dans un premier temps, ses concepteurs comptaient modifier des Pratt & Whitney JT8D ou des General Electric J79 mais leur consommation aurait été trop élevée. Boom Technology s'est donc rapprochée de la société Rolls-Royce pour en développer de nouveaux. Ces derniers permettront à l'Overture d'atteindre une vitesse de Mach 1,7 en supercroisière.



Usine

L'aéronef devrait être produit à Greensboro, en Caroline du Nord. En effet, la firme vient d'acquérir un terrain de 65 acres aux abords de l'aéroport international de Piedmont Triad. Elle compte y bâtir une usine de 37.000 mètres-carrés qui devrait employer plusieurs centaines de personnes. L'entrée en service commercial du supersonique est prévue en 2029 sur la ligne Newark-Londres.

EVE AIR MOBILITY

Comme tant d'autres entreprises, Eve Air Mobility développe sa propre solution de mobilité aérienne urbaine. Elle a déjà reçu plusieurs lettres d'intention et signé différents accords alors que son appareil n'a pas encore quitté la planche à dessin. Cette filiale d'Embraer est donc en passe de devenir l'un des principaux acteurs du marché nord-américain.



Création

L'Empresa Brasileira de Aeronáutica compte parmi les premiers avionneurs à s'être intéressé aux questions de mobilité aérienne urbaine. Elle est ainsi parvenue à dévoiler les premières esquisses de son taxi volant le 08 mai 2018. Deux ans plus tard, elle a créé la filiale Eve Air Mobility pour finaliser l'étude

de cet engin et concevoir les infrastructures nécessaires à son futur déploiement. Établie sur la commune de São José dos Campos, cette dernière emploie une cinquantaine de salariés dont un grand nombre d'ingénieurs.

Coopération

Au mois de janvier 2022, Embraer avait déjà négocié la vente de 1.735 exemplaires de son aéronef électrique pour un montant total de cinq milliards de dollars. Face à cet engouement, l'avionneur brésilien a été contraint d'accélérer le processus de développement de celui-ci en s'attachant les services de BAE Systems. Basés aux États-Unis, ses trois principaux clients sont la société de leasing Azorra ainsi que les compagnies aériennes SkyWest et Republic Airways. Le premier souhaite s'associer à Eve Air Mobility pour créer un centre dédié à la planification des missions confiées aux e-VTOL. Le second pense bâtir un vaste réseau d'opérateurs régionaux qui couvrirait l'ensemble du territoire nord-américain. De son côté, le troisième réfléchit à la possibilité d'acquérir 200 appareils supplémentaires pour sa branche Lift Academy. Celle-ci travaille notamment sur la main-d'œuvre du secteur aéronautique et l'avenir du transport.

Embraer a également signé un accord de partenariat avec Wideroe Zero pour faciliter le déploiement des e-VTOL en Scandinavie. Pour finir, la firme entretient d'excellentes relations sur le continent australien avec les compagnies Sydney Seaplanes, Microflite et Nautilus Aviation.



Interrogation

Toutefois, l'arrivée des taxis volants dans nos centres-villes soulève de nombreuses interrogations. Ces engins seront-ils vraiment capables d'évoluer en parfaite autonomie et en toute sécurité entre les immeubles ? Seront-ils suffisamment silencieux pour que la population puisse les tolérer ? Les citoyens supporteront-ils de les voir passer devant leurs fenêtres à longueur de journée ? Les taxis volants ne risquent-ils pas de perturber le trafic aérien ? Ne restreindront-ils pas les activités de l'aviation de loisir ?

HORIZON AIRCRAFT

La société Horizon Aircraft vient de présenter son projet de taxi volant. Désigné Cavorite X5, cet appareil se démarque par une architecture pour le moins originale.



Entreprise

La société Horizon Aircraft a été fondée par l'ingénieur Brian Robinson en 2013. Installée sur l'aérodrome de Lindsay, dans la province canadienne de l'Ontario, elle ambitionne de devenir l'un des précurseurs de l'aviation électrique. Elle a pour cela travaillé sur un appareil novateur qui se démarque de ses concurrents par son architecture singulière. Baptisé Cavorite X5, le prototype de celui-ci pourrait bientôt prendre l'air.

Aéronef

Le Cavorite X5 peut accueillir un pilote et quatre voyageurs dans le meilleur confort. Ces derniers prennent effectivement place sur de larges sièges tandis que de grandes portières papillon facilitent leur accès à bord. De son côté, le pilote doit faire coulisser une verrière pour s'installer à son poste. Tous profitent du large champ de vision offert par les importantes surfaces vitrées qui entourent la cabine. L'aéronef est doté d'une structure légère en matériaux composites supportée par un train tricycle escamotable. Basée sur le moteur V8 General Motors LS, sa propulsion hybride-électrique entraîne une hélice propulsive à cinq pales et seize rotors dissimulés au cœur du plan canard et de l'aile en flèche inversée. Avant d'entamer une manœuvre verticale de décollage ou d'atterrissage, des volets mobiles permettent de dévoiler ceux-ci. En croisière, le Cavorite X5 est capable de franchir 500 kilomètres à la vitesse de 450 km/h. Dans le cadre d'un convoyage, un pilote seul à bord peut parcourir 1.000 kilomètres sans escale.

Patronyme

Le nom de l'appareil fait référence au roman de science-fiction "Les Premiers Hommes

sur la Lune" rédigé par Herbert George Wells et publié en 1901 par George Newnes. En effet, cet ouvrage raconte de quelle manière le Docteur Cavor parvient à mettre au point la cavorite, un métal révolutionnaire générant l'apesanteur. Le scientifique utilise celui-ci pour fabriquer un astronef grâce auquel il se rend sur la Lune en compagnie d'un certain Bedford. Les deux hommes y découvrent la civilisation des Sélénites.



Caractéristiques

Longueur	:	11,60 mètres
Envergure	:	15,30 mètres
Hauteur	:	2,80 mètres
Masse maximale	:	1.633 kilos
Vitesse maximale	:	450 km/h
Autonomie standard	:	500 km
Autonomie maximale	:	1.000 km

ROLLS-ROYCE ULTRAFAN

Les ingénieurs de la société Rolls-Royce travaillent actuellement sur un turboréacteur de grand gabarit. Ce nouveau moteur sera à la fois plus économique et moins polluant que ses concurrents.



Principe

Au cours des cinquante dernières années, les turboréacteurs destinés à l'aviation civile ont profondément évolué. Ils ont profité de nombreuses innovations technologiques qui les ont rendus plus fiables, plus performants et moins bruyants. En augmentant le diamètre de leur soufflante, les motoristes sont également parvenus à diminuer leur

consommation de carburant de manière significative. La firme Rolls-Royce a donc investi quelques 550 millions d'euros pour donner vie au plus grand turbofan du monde.

Moteur

Le prototype de l'UltraFan est muni d'une soufflante dont la largeur atteint 3,55 mètres. Réunissant dix-huit aubes en carbone et titane, celle-ci n'est pas entraînée par une turbine basse pression, comme dans les turboréacteurs classiques, mais par une boîte de transmission. De plus, les parties chaudes de ce moteur à fort taux de dilution comptent différentes pièces réalisées en matériaux composites à matrice céramique ainsi qu'en alliages à base de nickel. D'après les ingénieurs britanniques, l'UltraFan offre une réduction des émissions de dioxyde de carbone de 10 % par rapport au Trent XWB de 2015 et de 25 % par rapport au Trent 700 de 1995.

Carburant

Ils ont ajouté que le réacteur brûlerait un carburant durable, et ce, dès le début de ses tests au sol. Ce type de combustible permet en effet de diminuer les émissions de carbone de 80 % par rapport au kérosène.

Rolls-Royce souhaite également explorer la piste de l'hydrogène. Elle a donc noué des contacts avec des spécialistes œuvrant au sein des universités de Loughborough et Cranfield. L'UltraFan pourrait ainsi devenir totalement respectueux de l'environnement.



Contrainte

Avec lui, le motoriste semble avoir atteint les limites du réalisable car l'augmentation du diamètre de la soufflante entraîne celle du poids et de la traînée induite. De plus, l'avion qui reçoit cette mécanique doit posséder un train d'atterrissage suffisamment long pour éviter l'aspiration de corps étrangers qui pourraient se trouver sur la piste. À moins que les ailes hautes ne fassent leur retour.

THAI BEARCAT

Le Bearcat immatriculé N747NF appartient à la magnifique collection de Rod Lewis. S'il porte désormais les couleurs de la Royal Thai Air Force, cet ancien chasseur embarqué a débuté sa carrière au sein de l'United States Navy.



D-988

Le F8F-2 portant le numéro de série D-988 fut produit par Grumman en 1945. Équipé d'un moteur Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp de 2.100 chevaux, il était capable d'atteindre une altitude de 40.800 pieds ainsi qu'une vitesse maximale de 732 km/h. Comme tous les appareils de ce type, il

disposait d'un réservoir de carburant d'une capacité de 700 litres qui lui permettait de franchir jusqu'à 960 nautiques sans escale. L'emport de réservoirs auxiliaire permettait toutefois de porter cette distance à 1.707 nautiques, soit 3.162 kilomètres. Enregistré par l'United States Navy sous le numéro 122614, le Bearcat fut réformé en 1955.

N7957C

Trois ans plus tard, Lloyd Nolan et Lefty Gardner le récupérèrent sur la base de Litchfield Park et l'installèrent sur le terrain de Mercedes, au Texas. La FAA lui attribua alors l'immatriculation N7957C. Le 23 août 1968, un problème mécanique força son pilote à s'y poser sur le ventre. Cette mésaventure nécessita quelques travaux mais elle fut rapidement oubliée. En 1973, le chasseur fut cédé au musée volant de la Confederate Air Force. L'année suivante, il fut une nouvelle fois endommagé lors d'un atterrissage forcé. Son épave fut achetée par le collectionneur anglais Stephen Grey en 1987 mais elle demeura stockée sur l'aéroport de Chino. Cinq ans après, elle fut reprise par Steve Hinton, John Maloney et Kevin Eldridge qui entreprirent de la restaurer. C'est donc au sein du Planes of

Fame Museum que le Bearcat se mit à renaître de ses cendres. Sa restauration fut cependant très longue et particulièrement coûteuse compte-tenu de son état.



N747NF

L'appareil fut revendu à Rod Lewis au mois de février 2009. Il s'installa donc à quelques kilomètres d'Encinal, une commune texane située au sud-ouest de San Antonio. Quelques temps plus tard, la FAA lui attribua l'immatriculation civile N747NF. En 2012, l'aéronef participa au grand rassemblement qui se tenait sur l'aéroport de Houston. Le public découvrit alors que sa décoration avait été agrémentée du numéro 747 tandis qu'une pin-up flanquée de l'inscription "Tai Wun On" ornait son capot moteur.

EVEKTOR VUT-100 COBRA

Le VUT-100 Cobra est un quadriplace de tourisme créé au début des années deux mille par Evektor Aerotechnik. Fortement ralenti par la crise financière de 2009, son développement enregistre de gros retards qui pourraient compromettre l'avenir du programme. En 2017, l'avionneur tchèque assurait pourtant qu'il continuait à travailler sur cette superbe machine.



VUT-100

Le prototype du VUT-100 a réalisé son premier vol le 11 novembre 2004 au départ de l'aéroport de Kunovice, en République

Tchèque. Immatriculé OK-EVE, il possédait une cellule alliant pièces métalliques et matériaux composites. Cette dernière pouvait ainsi supporter des facteurs de charge compris entre +4,4 et -1,76 G. Reposant sur un train d'atterrissage tricycle escamotable, elle pouvait accueillir quatre adultes dans le plus grand confort grâce à ses sièges en cuir inspirés de l'industrie automobile.

VUT-100/120i

En 2013, le constructeur avait profité du Salon Aéronautique de Friedrichshafen pour présenter un nouveau modèle. Consacré à l'aviation générale, cet événement attire en effet de nombreux professionnels du secteur. Préfigurant la version VUT-100/120i Cobra, le OK-MIH était animé par un Lycoming IO-360 de 5,9 litres. Ce quatre cylindres de 200 chevaux entraînait une tripale Hartzell à vitesse constante de 188 centimètres. L'avion affichait une masse à vide de 830 kilogrammes tandis que sa masse maximale atteignait 1,33 tonne. Son cockpit au design moderne réunissait deux grands écrans à cristaux liquides ainsi qu'un ensemble d'instruments destinés aux communications et à la radionavigation.

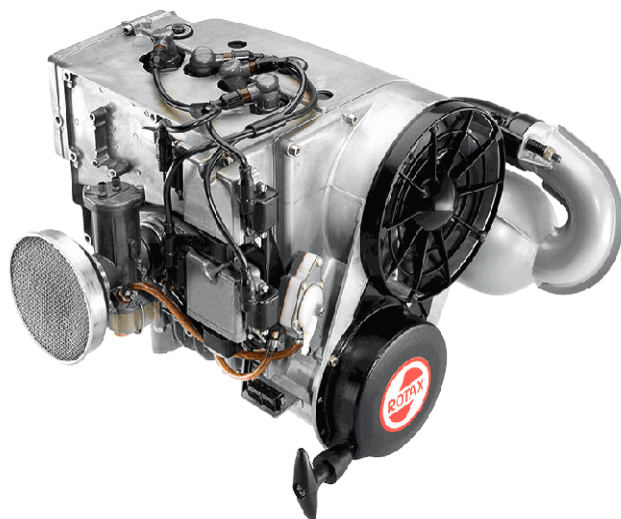


VUT-100/131i

Un troisième appareil expérimental portant l'immatriculation OK-RAF avait été dévoilé peu après. Baptisée Super Cobra, cette variante haut de gamme était équipée d'un six cylindres Lycoming IO-580 de 9,5 litres qui délivrait 315 chevaux à 2.700 tours par minute. Cette mécanique était accouplée à une hélice de 193 centimètres qui permettait à l'aéroplane d'atteindre une vitesse maximale de 175 nœuds, soit 324 km/h. Son installation avait eu pour effet d'augmenter la masse à vide de 50 kilogrammes. Elle avait toutefois porté la masse maximale à 1,45 tonnes, améliorant ainsi de 70 kilogrammes la charge utile de l'aéroplane.

LA SOCIÉTÉ ROTAX

La société autrichienne Rotax produit des moteurs thermiques depuis plus de cent ans. Au fil du temps, son savoir-faire lui a permis d'investir le marché de l'aéronautique.



Firme

L'entreprise Rotax Werk vit le jour dans la commune allemande de Dresde en 1920. Spécialisée dans la production de petits moteurs à combustion interne, elle se développa rapidement grâce à la qualité de ses réalisations. Reprise par Fichtel & Sachs

en 1930, elle quitta la Saxe pour s'installer en Bavière, dans la ville de Schweinfurt. Treize ans plus tard, ses dirigeants décidèrent de la déplacer en Autriche afin de la mettre à l'abri des bombardements alliés. La firme s'établit d'abord à Wels puis dans de nouveaux ateliers situés à Gunskirchen. En 1959, la plupart de ses actions furent rachetées par le constructeur ferroviaire Lohner-Werke. En 1962, Bombardier choisit un moteur Rotax pour équiper sa nouvelle motoneige. Le succès de cette machine et la fiabilité de sa mécanique furent la clé d'une longue collaboration entre les deux entreprises. Au bout de huit ans, le groupe canadien finit d'ailleurs par acquérir Lohner-Werke.

Aviation

Quelques temps plus tard, la direction apprit qu'un grand nombre de constructeurs montaient des Rotax sur leurs appareils ultra légers. Elle chargea alors son bureau d'études de concevoir un bicylindre en ligne destiné à l'aviation. Désigné Rotax 642, ce dernier affichait une cylindrée de 635 centimètres cubes et développait 40 chevaux à 5.400 tours par minute. Il disposait d'un double circuit d'allumage et d'un ventilateur

axial qui assurait son refroidissement. En 1975, il devint le premier moteur de la marque à être certifié pour l'aérien.

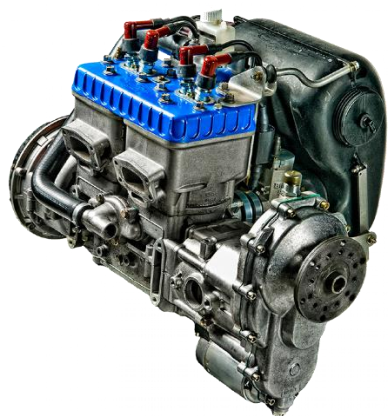


Karting

En 1983, la société Rotax devint le principal fournisseur du fabricant de motocyclettes italien Aprilia. Cinq ans après, il se mit à produire des mécaniques pour les moto-marines Sea-Doo. En 1998, le motoriste diversifia son offre en ajoutant la gamme Rotax Max à son catalogue. Spécialement étudiés pour le karting, ces deux temps de 125 cm³ généraient une puissance de 30 chevaux à 11.500 tours par minute.

LES MOTEURS ROTAX

Qu'il s'agisse de bicylindres deux temps ou de quatre cylindres fonctionnant sur quatre cycles, les mécaniques Rotax destinées à l'aérien profitent d'une excellente réputation. En plus d'être économes en carburant, elles sont effectivement très fiables.



Rotax 582

Ce bicylindre de 580 cm³ est un deux temps capable de délivrer 65 chevaux à 6.500 tours par minute. Il s'agit d'un Rotax 532 réalésé de manière à offrir de la puissance sur une plage de régime plus étendue. Son alimentation est assurée par deux carburateurs et son allumage par un double système électronique.

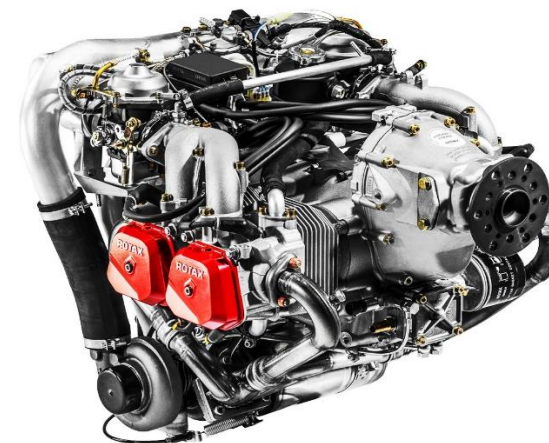


Rotax 912

Ce moteur quatre temps affiche une cylindrée de 1.211 cm³ et développe 80 chevaux à 5.800 tours par minute. Il possède un carter sec, un double allumage électronique et un réducteur intégré. La version non-certifiée est commercialisée sous l'appellation 912UL. Celle qui répond aux normes JAA 22 est désignée 912A, celle qui correspond aux exigences FAR 33 est baptisée 912F. Le 912ULS est une variante réalésée à 1.352 cm³, générant un couple de 128 newton-mètres à 5.100 tours et une puissance de 100 chevaux à 5.800 tours. Les exemplaires certifiés FAR 33 portent le nom 912S. Reconnaisable à ses culasses bleues, le 912ULSFR correspondait à l'ancienne réglementation française ULM.

Rotax 914

Le modèle 914 est un 912UL de 1.211 cm³ suralimenté par un turbocompresseur. Cet accessoire lui permet de fournir une puissance de 115 chevaux lors du décollage puis 100 chevaux en continu. Le 914F2 est adapté aux hélices à pas fixe tandis que le 914F3 et le 914F4 sont conçus pour recevoir une hélice à vitesse constante.



Rotax 915

Dernier né de la série, le 915iS est une amélioration du 912ULS. Cette mécanique de 1.352 cm³ peut délivrer 141 chevaux à pleine puissance et durant quelques minutes, puis 135 chevaux en croisière.

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, Royal S King, John Olafson, Cristian Magro, Jonathan Rankin, Adres Lunaz, Viktor Horst, Evector, Airbus, Rotax, Thomas P McManus, Philip B Hosking, Florida Metal.