



SOMMAIRE

Avril 2023

- Piper PA-24 Comanche
- September Fury
- Nouveautés chez Éole
- Rappel sécurité
- Formation à la Martinique

- Fréquence ULM
- Valeurs aéronautiques
- Devenir pilote d'avion
- Lightning McClean
- SpaceX Starship

PIPER PA-24 COMANCHE

Le Comanche était un monomoteur léger développé par Piper Aircraft dans les années cinquante. Au cours de la décennie suivante, il donna naissance au bimoteur PA-30 Twin Comanche.



Comanche

Le 21 octobre 1957, la société Piper fit voler le prototype du PA-24 Comanche. Propulsé par un quatre cylindres Lycoming O-360 de 180 chevaux, cet appareil reposait sur un train d'atterrissage entièrement rétractable. Il pouvait transporter quatre personnes sur près de 1.300 kilomètres à la vitesse de 215 km/h. L'année suivante, l'entreprise ajouta

une version plus puissante à son catalogue. Équipée d'un six cylindres Lycoming O-540 de 250 chevaux, celle-ci pouvait atteindre 298 km/h en croisière. La plupart des exemplaires produits reçurent des moteurs à carburateurs mais quelques clients demandèrent qu'une mécanique à injection soit installée. En 1961, Piper ajouta une option à son catalogue. Cette dernière permettait de faire monter des réservoirs offrant une capacité totale de 340 litres. Un an après, tous les modèles de Comanche furent dotés de volets électriques. En 1965, l'avionneur proposa le Comanche 260. La version 260B se distinguait par sa cabine six places. Le PA-24-260TC à moteur biturbo fut commercialisé cinq ans plus tard.

Comanche 400

De 1964 à 1966, Piper assembla cent quarante-huit PA-24-400 à Lock Haven. Communément appelés Comanche 400, ils étaient animés par des moteurs Lycoming IO-720 de 12 litres. Ces huit cylindres à plats étaient capables de fournir une puissance de 400 chevaux à 2.650 tours par minute. Entraînant une hélice tripale, ils autorisaient une vitesse de croisière de 185 nœuds, soit 343 km/h.



Twin Comanche

Le succès rencontré par les différentes versions du Comanche motiva Piper à développer une version bimoteur dès 1962. Baptisée PA-30 Twin Comanche et disposant de deux Lycoming IO-320 de 160 chevaux, elle pouvait embarquer quatre voyageurs. Au fil du temps, sa cabine fut repensée pour accueillir deux personnes de plus. Sa dernière déclinaison fut nommée PA-39 Turbo Twin Comanche en raison de son moteur suralimenté. Malheureusement, l'ouragan Agnes dévasta la Pennsylvanie et inonda l'usine de Lock Haven en 1972. La direction de Piper préféra alors abandonner la production des différents Comanche afin de se concentrer sur les modèles assemblés en Floride.

SEPTEMBER FURY

Le Sea Fury FB.11 portant le numéro de série TG114 fut livré à la Royal Canadian Navy le 24 mai 1947. Neuf ans plus tard, il quitta le service actif et rejoignit un surplus militaire.



Collection

En 1962, l'appareil fut acheté par Brian Baird qui l'installa à Toronto. Il reçut alors l'immatriculation civile CF-OYF. Quatre ans plus tard, le chasseur retraité fut cédé à John William Fornof. Il traversa donc la frontière et emménagea sur l'aéroport régional d'Houma-Terrebonne, en Louisiane. Les services de la

Federal Aviation Administration l'enregistra ensuite sous le numéro N54M. Peu après, Fornof en perdit le contrôle au cours d'un atterrissage. Le pilote s'en sortit indemne mais l'avion fut sévèrement abîmé.

Restauration

En 1969, l'épave fut revendue à Brian Baird. Ce dernier la transféra à Phoenix, en Arizona, et commença à la restaurer. Deux ans plus tard, elle fut récupérée par Frank Sanders qui termina sa remise en état sur l'aéroport californien de Chino. C'est ainsi que le Sea Fury finit par reprendre l'air sous le numéro N232J. Il changea ensuite trois fois de propriétaire et fut loué à différents pilotes. En 1994, il retrouva sa terre natale après avoir été repris par Aces High Limited, une société anglaise spécialisée dans la location d'aéronefs pour le cinéma et la télévision. L'année suivante, il rentra aux États-Unis et s'installa dans l'Ohio.

Compétition

En 1996, il fut racheté par Michael Brown. Ce dernier l'emmena aussitôt sur l'aéroport de Carson City où il fut transformé en avion de course. L'engin reçut alors une verrière aérodynamique ainsi qu'un moteur Wright R-

3350 Duplex Cyclone préparé. Il fut ensuite réimmatriculé N232MB et baptisé September Fury. En 1998, il participa à son premier championnat sous le numéro 232. Au mois de septembre 2000, il permit à Michael Brown de se qualifier en atteignant une vitesse de 696 km/h sur le circuit de Reno.



Consécration

Deux ans plus tard, il termina en seconde position derrière le Dago Red en atteignant 717 km/h durant la Heat 2A. Il récidiva à l'occasion de la Heat 3A avec une vitesse de 733 km/h. Durant la finale du dimanche, il talonna à nouveau le P-51 piloté par Skip Holm. Il termina ainsi deuxième avec une allure moyenne de 734 km/h. Le dimanche 17 septembre 2006, il décrocha la Médaille d'Or en volant à 774 km/h.

NOUVEAUTÉS CHEZ ÉOLE

Cherchant continuellement à améliorer la sécurité des vols et la satisfaction de nos pilotes, nous avons pris de grandes décisions lors de la dernière réunion de notre comité de direction. Nous tenons donc à vous les présenter ci-après.



Baisse des tarifs

Comme vous le savez, le coût du carburant représente la part la plus importante du montant de l'heure de vol. Au mois de juillet 2020, un litre d'Avgas 100LL se vendait 1,75 euros. Deux ans plus tard, il culminait à 3,09 euros. Par chance, il est redescendu à 2,64 euros il y a quelques semaines. Nous avons

donc revu nos tarifs à la baisse afin de vous proposer le meilleur service au meilleur prix. D'autre part, la direction a réaffirmé son désir de ne facturer que la location des appareils empruntés. Il n'est donc toujours pas question de faire payer des frais d'inscription, un droit d'entrée ou une cotisation annuelle à nos aviateurs.

Exploitation des aéronefs

Le WT9 Dynamic est un merveilleux biplace équipé d'une avionique des plus modernes. Son glass cockpit et ses performances font d'ailleurs l'unanimité auprès des jeunes brevetés. De plus, sa consommation de carburant est relativement basse. En conséquence, nous avons décidé d'offrir les frais d'instruction à ceux et celles qui souhaitent apprendre à le maîtriser. Sa prise en main s'effectue sur environ cinq heures de formation réparties sur six à huit sorties en double-commande. Des vidéos relatives à l'utilisation du glass cockpit Dynon SkyView sont publiées dans le manuel de formation disponible sur notre intranet.

Sécurité des vols

Désormais, Samantha Bianchi est notre Responsable Prévention et Sécurité. Vous

pouvez la contacter, pour toute remarque ou question relative à ces thèmes, en utilisant l'une de ces adresses : sgs@eoleairpassion.fr ou securite@eoleairpassion.fr. Vous devez également rapporter tout incident survenu au sol ou en vol. Pour finir, nous avons créé de nouveaux onglets dans la rubrique Politique de Sécurité de notre site internet. Vous les découvrirez lorsque vous serez connectés.



Maintien des partenariats

Notre partenariat avec le site GoodPilot a été renouvelé. Nous pouvons donc continuer à partager ses vidéos pédagogiques sur notre intranet. En parallèle, nous avons repris contact avec RTL2 et Fun Radio. Ces deux stations locales participeront activement à notre prochaine campagne de publicité.

RAPPEL SÉCURITÉ

La sécurité diminue les risques liés à notre activité. Les différents éléments rappelés ci-après doivent donc être respectés à la lettre.



Documents

Avant toute chose, le pilote doit être à jour de visite médicale. Il est effectivement interdit de prendre les commandes d'un appareil sans avoir passé cet examen auprès d'un médecin agréé. L'aviateur doit également veiller à emporter ses papiers d'identité, sa licence de pilote privé et les papiers de l'avion. En cas de contrôle, ces documents devront être présentés aux Gendarmes.

Alertes

Avant chaque vol, le pilote doit consulter les bulletins météo et les messages qui s'y rapportent (TAF, METAR, SPECI, TEND). Ceux-ci lui permettent de savoir s'il peut voler ou non. Le pilote doit ensuite prendre connaissance des NOTAM relatifs aux aérodromes qu'il souhaite emprunter : terrain de départ, terrains étapes, terrain d'arrivée, terrains de déroutements.

Vérifications

Avant le départ, le pilote doit absolument contrôler le niveau de carburant de son appareil. Chaque année, les experts du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses attribuent environ dix-sept accidents à un manque d'essence ou de kérosène. Le commandant de bord doit donc être certain d'emporter une quantité de combustible suffisante pour réaliser son vol et se dérouter en cas de besoin. Sa réserve de carburant doit être de 10 minutes pour un vol de jour en vue du terrain, de 30 minutes pour un vol de jour éloigné de l'aérodrome et de 45 minutes pour un vol de nuit. Après avoir vérifié que le contact est coupé et que les clés sont retirées, le pilote prend le temps d'effectuer la visite pré-vol. Durant celle-ci, il enlève les

différentes flammes de protections puis contrôle la cinématique des gouvernes, le gonflage des pneumatiques, l'état de l'hélice ainsi que le bon fonctionnement de l'avertisseur de décrochage, des phares et des feux de navigation. Il doit aussi vérifier le niveau de tous les fluides (huile, eau, hydraulique) présents à bord de l'appareil et l'absence de fuites.



Précautions

Le pilote doit obligatoirement déposer un plan de vol s'il réalise un vol en IFR, s'il effectue un vol en VFR de nuit, s'il doit franchir une frontière ou s'il doit traverser une étendue d'eau. Avant le départ, il peut aussi contacter l'aérodrome de destination pour avertir de son arrivée et prendre connaissance de l'état de la piste.

FORMATION À LA MARTINIQUE

Dans quelques jours, le Centre de Formation d'Apprentis Ciel Outre-Mer ouvrira ses portes aux premières promotions d'élèves-pilotes et d'étudiants en mécanique aéronautique. Une formidable opportunité pour les Antillais qui souhaitent faire carrière dans l'aviation.



Centre de formation

Le CFACIOM a été officiellement inauguré le 14 janvier 2021 par Serge Letchimy, le Président de la Collectivité Territoriale de la Martinique. Créé par l'ancienne pilote de ligne Marie-Claude Valide, il est largement soutenu par les compagnies Air Antilles, Air Guyane et Corsaire. Le centre occupe des

locaux situés sur l'aéroport du Lamentin Fort-de-France et propose différentes formations qualifiantes aux jeunes âgés de 18 à 29 ans. Ces derniers peuvent ainsi devenir steward, hôtesse de l'air ou agent de trafic aérien au terme d'une année d'étude. Ils peuvent aussi s'orienter vers une carrière d'instructeur, de pilote professionnel, de pilote de ligne ou de mécanicien aéronautique. Dans ce cas, leur cursus s'étend sur trois ans.

Condition d'accès

Les bacheliers qui désirent intégrer l'une de ces formations doivent être majeurs, titulaire d'un baccalauréat et maîtriser les bases de la langue anglaise. Il leur faut également faire preuve de rigueur, de discipline et de tolérance. Ils commencent donc par effectuer un stage de cinq mois au Régiment du Service Militaire Adapté de la Martinique.

Recrutement local

Une fois diplômés, les jeunes auront la possibilité de rejoindre l'une des compagnies aériennes partenaires. Corsair a d'ailleurs signé une convention avec le CFACIOM pour recruter quarante personnes sur des postes de personnel navigant commercial dès le mois de juin 2023.



Site aéroportuaire

Établi sur la commune du Lamentin, à une douzaine de kilomètre de Fort-de-France, l'aéroport Aimé-Césaire a ouvert ses portes en 1950. Il possède une piste en bitume de 3.300 mètres de long pour 45 mètres de large orientée 10/28. Celle-ci lui permet de recevoir des gros porteurs tels que le Boeing 777 et l'Airbus A340. En 2019, la plateforme enregistrait quelques trente-neuf mille trois cents mouvements pour un peu plus de deux millions de passagers et dix tonnes de fret. Elle est connectée à Fort-de-France par l'autoroute A1 ainsi que par la ligne A du Transport Collectif en Site Propre. Géré par la Régie des Transports de la Martinique, ce dernier exploite quatorze autobus équipés de moteurs hybrides.

FRÉQUENCE ULM

Une fréquence spécifique, dédiée aux bases ULM de France métropolitaine, entrera en service le jeudi 20 avril 2023. Son volume d'utilisation sera limité à trois mille pieds dans un rayon de quinze nautiques pour éviter d'interférer avec les autres utilisateurs.



Fréquence unique

Il y a quelques temps, la présidence de la Fédération Française de Planeur et d'Ultra-Léger Motorisé (FFPLUM) avait demandé la création de deux fréquences pour les bases ULM présentes en France métropolitaine. Ce dossier avait alors été confié à la Direction de la Technique et de l'Innovation (DTI),

l'une des branches de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), elle-même rattachée à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Ses agents ont ainsi choisi d'octroyer la fréquence 125.335 MHz à l'auto-information des sites réservés aux aéronefs ultra-légers. Cette dernière sera active à compter du 20 avril prochain, conformément au cycle de l'Aeronautical Information Regulation And Control (AIRAC). Son volume d'utilisation sera toutefois limité à 3.000 pieds dans un rayon de 15 nautiques pour éviter d'interférer avec les autres utilisateurs. Une campagne d'information sera proposée par le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) pour les pilotes français, mais également pour les instructeurs et gestionnaires de plateformes. La seconde fréquence devrait être attribuée lorsque le plan de conversion des VHF en 8.33 kHz sera arrivé à son terme.

Cas pratiques

Les bases qui n'utilisent actuellement pas de fréquence d'auto-information n'ont aucune modification à apporter. En revanche, les sites ULM qui emploient déjà une fréquence devront changer celle-ci sur leur fiche dans

BASULM à compter du 20 avril 2023. Les plateformes ULM qui sont établies à proximité d'un aérodrome avec lequel elles partagent une même fréquence, ne sont pas concernées. Dans tous les cas, la FFPLUM recommande aux pilotes d'être très vigilants à l'information aéronautique officielle lors de la préparation de leur vol et au cours de celui-ci, même s'il s'agit d'un vol habituel.



Fréquences utiles

LFMS	Montbéliard	Courcelles	: 132.025
LFGG	Belfort	Chaux	: 123.500
LFQM	Besançon	La Vèze	: 122.200
LFSA	Besançon	Thise	: 123.500
LFSG	Épinal	Mirecourt	: 120.200
LFGB	Mulhouse	Habsheim	: 125.255
LFSP	Pontarlier	Haut-Doubs	: 135.705
LFQW	Vesoul	Frotey	: 118.155

VALEURS AÉRONAUTIQUES

Tout au long de son histoire, l'aviation a véhiculé de belles et grandes valeurs au sein des sociétés humaines. Hélas, ces dernières disparaissent progressivement au profit d'un individualisme exacerbé. Il est donc temps de réagir pour renouer avec nos traditions.



Valeurs

Depuis sa création, l'aéronautique civile a toujours veillé à inculquer certaines valeurs au sein de ses rangs. On y apprenait l'humilité dont il faut faire preuve face aux conditions météorologiques, la cohésion et la solidarité qui doivent unir les pilotes, le respect des lois qui régissent la circulation aérienne, le respect des contrôleurs et des

mécaniciens qui garantissent notre sécurité, ainsi que le partage des connaissances techniques et des expériences personnelles.

Origine

Jusqu'à une période très récente, la majorité des écoles de pilotage étaient effectivement animées par d'anciens militaires. Les élèves étaient alors contraints de se plier à une discipline des plus strictes qui limitait les risques tout en renforçant l'esprit de groupe. La rigueur et le professionnalisme des instructeurs issus des armées était donc un véritable atout pour l'aviation de tourisme. Dévoués corps et âme à leur passion commune, ils œuvraient chaque jour pour le bien de tous.

Nostalgie

Il y a quelques années, les appareils étaient donc systématiquement nettoyés à l'issue de chaque vol pour respecter les consignes. Cette action était également une marque de respect envers l'utilisateur suivant. Quand un pilote commençait à manœuvrer un avion pour le sortir du hangar ou l'y rentrer, ses camarades venaient immédiatement l'aider. Lorsque l'un d'entre eux se dirigeait vers la station-service, les autres lui prêtaient main

forte pour effectuer le plein de carburant. D'autre part, les consignes délivrées par le chef pilote, le mécanicien et le contrôleur aérien étaient suivies à la lettre pour des questions évidentes de sécurité mais aussi par égard envers leur fonction.



Époque

Aujourd'hui, l'individualisme tend à effacer l'ensemble de ces nobles valeurs et bonnes pratiques au grand dam des pilotes vétérans. Ceux-ci l'observent avec regret d'autant qu'ils y voient l'annihilation du travail jadis mené par les pères fondateurs de l'aviation civile. Les plus jeunes doivent donc réagir et renouer avec nos traditions afin de retrouver cette époque bénie où la fraternité animait le monde de l'aéronautique.

DEVENIR PILOTE D'AVION

Avant de débiter leur formation, les élèves doivent passer une visite médicale d'aptitude auprès d'un médecin agréé. Lorsqu'ils ont achevé leur parcours d'apprentissage, ils passent des épreuves écrites et des épreuves pratiques pour obtenir l'une des différentes licences de pilote.



Light Aircraft Pilot Licence

La LAPL permet de voler à travers toute l'Europe sur des monomoteurs de moins de deux tonnes. Elle peut être obtenue à 17 ans sous réserve de réussir les épreuves. L'examen théorique prend la forme d'un Questionnaire à Choix Multiples. Il comprend une épreuve commune de 48 questions ainsi

qu'une épreuve spécifique de 72 questions. Pour pouvoir passer l'examen pratique, les élèves doivent avoir effectué au moins 30 heures de vol et réalisé une navigation de 80 nautiques. Ces derniers sont évalués en vol par un Flight Examiner durant 2 heures.

Private Pilot Licence

La PPL permet d'effectuer des vols dans la plupart des pays du monde et sur tous les types de monomoteurs. À l'instar de la LAPL, cette licence doit être accompagnée d'une reconnaissance des compétences en langue anglaise pour pouvoir voyager hors de France. L'examen pratique de la PPL dure environ 3h30. Pour le passer, l'élève doit avoir effectué au moins 45 heures de vol et réalisé une navigation de 150 nautiques.

Commercial Pilot Licence

La CPL est une licence réservée aux professionnels. Elle n'est délivrée qu'aux pilotes majeurs qui possèdent la qualification vol de nuit et totalisent 200 heures de vol dont 100 en tant que commandant de bord. Les candidats doivent également avoir réalisé une navigation de 300 nautiques comprenant deux atterrissages sur deux aérodromes différents de celui de départ. Ce

vol doit être effectué à bord d'une machine équipée d'une hélice à pas variable, d'un train rentrant et d'un moteur de plus de 140 chevaux. Pour finir, les aspirants doivent suivre une formation pratique de 25 heures dont 10 en vol sans visibilité et réussir l'épreuve théorique avant d'être évalués.



Airline Transport Pilot Licence

L'ATPL est une licence de pilote de ligne réservée aux pilotes majeurs cumulant plus de 1.500 heures de vol. Pour l'obtenir, les candidats doivent décrocher, dans un délai imparti, le CPL vol aux instruments et multimoteur (IR/ME), le certificat de compétences linguistiques en langue anglaise (FCL 055) ainsi que la qualification Multi Crew Coordination (MCC).

LIGHTNING MCLEAN

Le banc d'essais volant de la firme Universal Hydrogen a réalisé son premier tour de piste au début du mois dernier. Cet ancien avion de transport permet de tester un propulseur à hydrogène propre et performant.



Objectif

En 2020, John-Paul Clarke, Paul Eremenko et Jon Gordon ont choisi de s'impliquer dans la décarbonation de l'aviation commerciale en créant un propulseur à hydrogène qui puisse se substituer aux turbopropulseurs actuels. C'est ainsi qu'ils ont fondé leur propre société sur l'aéroport municipal d'Hawthorne, dans le comté de Los Angeles.

Les trois ingénieurs ont alors redoublé d'efforts pour donner vie à un système fiable et léger qui puisse s'adapter à plusieurs types d'aéronefs.

Propulseur

Le propulseur d'Universal Hydrogen réunit un moteur électrique MagniX Magni650 et douze piles à combustible Plug Power ProGen spécialement modifiées pour les besoins de l'aviation. Il est donc capable de générer une puissance de 2 mégawatts, soit environ 2.700 chevaux, sans émettre la moindre particule polluante. Nécessitant la pose d'une nacelle modifiée, son installation sur le Dash-8 de l'entreprise a été confiée aux experts d'AeroTec. Ceux-ci ont toutefois conservé le Pratt & Whitney situé à bâbord pour que l'équipage puisse regagner la piste en cas de défaillance technique.

Essai

L'appareil expérimental a réalisé son premier vol le 02 mars 2023 au départ de l'aéroport international de Grant County, dans l'État de Washington. Baptisé Lightning McClean, il a survolé le lac Moses durant une quinzaine de minutes à 3.500 pieds avant de rejoindre sa base. Cet évènement marque le début d'une

campagne d'essais qui devrait s'étaler sur les deux années à venir. Universal Hydrogen commercialisera alors un kit de conversion qui permettra de rétrofiter les Dash-8 et ATR-42 de seize entreprises afin de les rendre totalement propres.



Clientèle

La compagnie aérienne américaine Connect Airlines et la société de location française Amelia comptent déjà parmi elles. Deux cent quarante-sept avions devraient ainsi être transformés pour une somme dépassant le milliard de dollars. La direction estime que deux milliards supplémentaires pourront être gagnés durant les dix années suivantes en distribuant de l'hydrogène sur les aéroports qu'ils desserviront.

SPACEX STARSHIP

Le prototype du lanceur super-lourd Starship devrait réaliser son premier vol spatial au cours des prochaines semaines. Développé par la firme SpaceX, il pourra conduire des astronautes sur la Lune puis sur Mars.



SpaceX

Officiellement enregistrée par l'administration américaine sous le nom Space Exploration Technologies Corporation, SpaceX est une entreprise fondée par Elon Musk en 2002. Avec elle, l'homme d'affaires compte réduire le coût des lancements spatiaux et améliorer leur fiabilité avant de partir à la conquête de

la planète Mars. Pour ce faire, il a recruté une équipe d'ingénieurs et de techniciens hautement qualifiés qui savent rebondir à chaque fois qu'ils essuient un échec. Cette pugnacité leur a d'ailleurs permis de créer un lanceur partiellement réutilisable qui permet de diminuer le prix des mises en orbite.

Falcon

Désignée Falcon 9, la dernière version de celui-ci mesure 70 mètres de haut pour une masse de 538 tonnes. Elle est propulsée par neuf moteurs Merlin qui libèrent une puissance équivalente à 7,6 méganewton lors du décollage. Au bout de quelques minutes, l'étage supérieur se sépare et poursuit son chemin vers l'espace. De son côté, l'étage inférieur déploie des stabilisateurs cellulaires pour contrôler sa descente et allume ses moteurs pour ralentir. Il peut alors se poser à la verticale grâce à ses jambes d'atterrissage rétractables.

Dragon

SpaceX a également créé le vaisseau cargo Dragon qui peut ravitailler la Station Spatiale Internationale puis le vaisseau Crew Dragon qui transporte le fret et assure la relève des astronautes depuis le 30 mai 2020.



Starship

Visionnaire ou rêveur, Elon Musk souhaite envoyer des explorateurs sur Mars avant la fin de la décennie. Ses troupes achèvent donc la construction du Starship sur le pas de tir de Boca Chica. Associé au booster Super Heavy, cet astronef culmine à 119 mètres et affiche un poids de 5.000 tonnes. Il est animé par trente-trois moteurs Raptor qui génèrent une poussée de 76 méganewton durant la phase de lancement. Consommant un mélange de dioxygène et de méthane liquides, ceux-ci devraient lui permettre d'atteindre la Lune en trois jours puis Mars au bout de neuf mois. Le Starship sera également capable de placer une charge d'environ 150 tonnes en orbite basse.

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, Carlos Alberto Herrera, Adrián Urréjola, Two Wiice, AgustaWestland, Air Creation, Darren Wilson, Robert Beaver, Mark Chang, Shimizu Brothers, Scott Germain, CycloTech, Phractyl, Jacob Kingsley, Richard Ray, Nice Matin, Maxppp, France Bleu, Eric Dunetz, Sébastien Glaentzlin, Universal Hydrogen, SpaceX.