



## SOMMAIRE

**Mai 2023**

- Piper PA-28 Cherokee
- Dago Red
- Promotion sur le Dynamic
- Règles de survol
- L'aéronautique recrute
- Association EcoFly
- Biocarburant algal
- Parachute pour hélicoptère
- Vertiports à Montréal
- Mission spatiale

## PIPER PA-28 CHEROKEE

À la fin des années cinquante, les ingénieurs Karl Bergey, Fred Weick et John Thorp décidèrent de créer un avion de tourisme plus petit et moins coûteux que le PA-24 Comanche. Baptisé PA-28, leur prototype vola pour la première fois le 14 janvier 1960.



### PA-28 Cherokee

La production de ce nouvel appareil débuta en 1961. Les premiers exemplaires de séries furent désignés PA-28-150 Cherokee, le second numéro reflétant la puissance de leur mécanique. Piper proposa rapidement les variantes PA-28-160 et PA-28-180. En 1963,

l'avionneur ajouta le PA-28-235 Cherokee Pathfinder à son catalogue. Premier six cylindres de la marque, ce dernier avait été créé pour concurrencer le Cessna 182 Skylane. Désirant étoffer sa gamme, Piper développa ensuite un biplace d'instruction baptisé PA-28-140 Cherokee Cruiser. Légèrement sous-motorisé, ce dernier finit toutefois par recevoir un Lycoming O-320 de 150 chevaux avant d'être commercialisé. Il fut alors en mesure d'accueillir un troisième voyageur adulte ou deux enfants sur sa banquette arrière.

### PA-28R Arrow

En 1967, Piper lança le PA-28R-180 Arrow qui se démarquait par son train d'atterrissage rétractable. Équipée d'une hélice à pas variable et d'un quatre cylindres à injection, l'option PA-28R-200 apparut deux ans plus tard. Les versions Arrow II et Arrow III qui vinrent ensuite profitaient de modifications augmentant leur poids brut. En 1976, la firme dévoila le PA-28R-201T Turbo Arrow III, une déclinaison propulsée par un six cylindres turbocompressé de 200 chevaux. Deux années après cela, elle se mit à produire le PA-28RT-201 Arrow IV, un dérivé muni d'un empennage en T.

### PA-28 Archer

Le PA-28-180 Archer vit le jour en 1972. Il bénéficiait de plusieurs améliorations telles qu'une aile de plus grande envergure, un gouvernail de profondeur élargi et un fuselage allongé. Ce nouveau modèle fut suivi par le PA-28-181 Archer II en 1975, puis par le PA-28-181 Archer III en 1994.



### Autres variantes

Au fil du temps, d'autres variantes comme le PA-28-151 Cherokee Warrior et le PA-28-236 Dakota furent créés. Le PA-28 fut même décliné en bimoteur sous la désignation PA-44 Seminole. Il servit également de base au développement du PA-32 Cherokee Six. À ce jour, plus de 32.700 Cherokee, toutes versions confondues, ont été assemblés.

## DAGO RED

Le P-51D Mustang n°44-74996 vola pour la première fois au cours de l'année 1944. Comme bon nombre de ses homologues, il effectua une belle carrière au sein de l'US Air Force avant d'être réformé. Après avoir rejoint un surplus militaire, il fut enregistré par la Federal Aviation Administration sous l'immatriculation N5410V. Durant les vingt-quatre années qui suivirent, il fit le bonheur de onze propriétaires successifs.



### Compétiteur

Le 11 juin 1981, l'appareil fut racheté par Bill Destefani qui le transforma en racer. Son V12 Packard Merlin fut alors modifié pour

développer une puissance comprise entre 3.500 et 3.800 chevaux. L'avion fut ensuite baptisé Dago Red et reçut le numéro de course 4. En 1982, il remporta sa première victoire lors des National Championship Air Races qui se déroulèrent à Reno puis fut revendu à Frank Taylor. L'année suivante, il permit à celui-ci de décrocher le record du monde de vitesse sur quinze kilomètres en atteignant 832 km/h.

### Vainqueur

Entre 1998 et 2003, le Dago Red remporta cinq fois le championnat aux mains de Bruce Lockwood puis de Skip Holm. En 2004, une légère erreur de pilotage le plaça derrière le F-8F Rare Bear de John Penney. Deux ans plus tard, il fut racheté par Dan Martin qui lui offrit une nouvelle mécanique. Celle-ci fut malheureusement endommagée lors des qualifications en raison d'une importante surchauffe. Martin se trouva donc dans l'obligation d'abandonner la compétition. L'édition de 2008 fut passionnante pour les spectateurs qui assistèrent à un duel féroce entre Bill Destefani et Dan Martin. Ce dernier fut toutefois distancé d'une courte tête par le P-51 Strega de son rival. En 2009, le Dago Red fut restauré puis revendu à Hoffman

Aircraft Holdings LLC, une société établie à Anchorage. Depuis, il a totalement disparu de la compétition.



### Palmarès

Durant sa carrière sportive, le Dago Red remporta six fois le National Championship Air Races : en 1982, 1998, 1999, 2000, 2002 et 2003. En 1983, ce formidable appareil décrocha le record du monde de vitesse sur quinze kilomètres en atteignant 832 km/h au-dessus du désert de Mojave. En 2001, il remporta les épreuves de qualification en étant le plus rapide des appareils engagés sur le circuit de Reno. Deux ans plus tard, il décrocha le Thompson Trophy en réalisant le meilleur tour avec une vitesse de 824 km/h.

## PROMOTION SUR LE DYNAMIC

Le F-HVXH a intégré notre flotte en mars 2020. Entrant dans la catégorie Light Sport Aircraft de l'European Union Aviation Safety Agency, il est à la fois rapide et économique.



### Succès

Le Dynamic a vu le jour sur la planche à dessin de l'ingénieur Tadeus Wala au début des années deux mille. Produit par la firme slovaque Aerospool, il rencontre un franc succès dans le monde entier en raison de ses performances. Il est ainsi très populaire auprès des propriétaires privés et des écoles de pilotage qui saluent sa fiabilité comme sa facilité de prise en main. Décliné en quatre

versions ULM et une variante LSA, il s'est déjà vendu à plus de sept cents exemplaires.

### Cellule

Le fuselage du WT-9 est constitué d'une mousse rigide prise entre deux couches de fibres synthétiques stratifiées à l'aide de résines spéciales. L'ensemble est renforcé par plusieurs couples qui garantissent une rigidité optimale. Les ailes de l'appareil sont quant à elles composées de deux coques fixées sur un longeron en carbone. Elles sont reliées à l'habitacle par des fourches et verrouillées au moyen d'axes transversaux. L'emploi de matériaux composites permet à l'appareil d'afficher une masse à vide de 285 kilogrammes. En plus d'être légère, cette enveloppe offre une grande résistance et diminue la traînée par son aérodynamisme soigné. L'avion ne nécessite donc que peu de puissance pour voler à haute vitesse.

### Mécanique

Le F-HVXH possède un quatre cylindres Rotax 912 de 1.352 cm<sup>3</sup> qui délivre 100 chevaux à 5.800 tours par minute. Alimenté par deux réservoirs d'une capacité totale de 126 litres, ce dernier lui permet de croiser à 130 nœuds sur environ 1.700 kilomètres.

### Avionique

Ce superbe biplace dispose d'une avionique moderne et simple d'utilisation qui comprend deux EFIS Dynon Skyview D-1000, une radio VHF NAV/COM Garmin et d'une balise de détresse Kannad 406AF. Il est également muni d'un parachute balistique de secours.



### Promotion

Éole Air Passion a décidé d'offrir les frais d'instruction aux pilotes brevetés qui veulent se faire lâcher sur l'Aerospool WT9 Dynamic. Cette opération s'effectue sur environ cinq heures de formation réparties sur six à huit sorties en double-commande. Les vidéos relatives à l'utilisation du glass cockpit sont accessibles sur notre intranet. N'hésitez pas à contacter l'un de nos instructeurs pour réaliser un vol d'essai à son bord.

## RÈGLES DE SURVOL

Les règles de survol relatives au VFR de jour offrent deux avantages : elles renforcent la sécurité et limitent les nuisances sonores. Elles doivent donc être respectées à la lettre par l'ensemble des pilotes.



### Altitude minimale

En dehors des phases de décollage et d'atterrissage, les monomoteurs à pistons doivent voler à une altitude minimale de 500 pieds au-dessus du sol ou de l'obstacle le plus haut situé dans un rayon de 150 mètres. Seuls les appareils effectuant une simulation d'atterrissage forcé dans le cadre d'un vol d'instruction peuvent déroger à cette règle.

Dans ce cas, ils sont autorisés à descendre jusqu'à 150 pieds QFE tout en restant à plus de 150 mètres de toute personne, véhicule, obstacle ou navire en surface.

### Survol particulier

Les parcs nationaux, les réserves naturelles, les hôpitaux, les centres de repos, les usines et les exploitations particulières sont signalés sur la carte aéronautique. Les monomoteurs à pistons peuvent les survoler à condition de maintenir une altitude supérieure à 1.000 pieds QFE. S'ils effectuent un vol parallèle et à proximité d'une autoroute, ils doivent également se trouver à plus de 1.000 pieds.

### Survol d'agglomération

Lorsqu'ils survolent un rassemblement de personnes, un troupeau d'animaux ou une agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1.200 mètres, les monomoteurs à pistons doivent maintenir une altitude minimale de 1.650 pieds. S'ils passent au-dessus d'un groupe comptant plus de 10.000 individus ou d'une agglomération mesurant entre 1.200 et 3.600 mètres de large, leur altitude doit être d'au moins 3.300 pieds. Quand ils survolent un groupe réunissant plus de 100.000 individus ou une ville

mesurant plus de 3.600 mètres de large, leur altitude doit être supérieure à 5.000 pieds. Le non-respect de ces règles expose à des sanctions. Les plus faibles sont 450 euros d'amende, dix jours d'emprisonnement et le retrait temporaire de la licence. Les plus sévères vont bien au-delà et peuvent conduire au retrait définitif de la licence.



### Survol de Montbéliard

Des cartes présentent les trajectoires que les avions doivent suivre lorsqu'ils décollent ou atterrissent à Montbéliard. La zone rouge matérialise le secteur où les nuisances sonores se font le plus ressentir. Il convient donc de respecter les différentes altitudes et les cap indiqués. Vous pouvez accéder à ces cartes ici : [Cartes trajectoires LFSM](#)

## L'AÉRONAUTIQUE RECRUTE

Le secteur aéronautique recrute et forme des milliers de personnes à travers toute la France. Une belle opportunité pour les jeunes en quête d'un premier emploi comme pour les personnes en reconversion.



### Activité

L'industrie aéronautique française enregistre une forte hausse d'activité depuis plusieurs mois. Les carnets de commandes des firmes qui la composent sont effectivement remplis pour les dix prochaines années. Les besoins en termes de ressources humaines sont donc importants et pérennes chez Dassault, Safran, Airbus et leurs sous-traitants. Ceux-ci doivent œuvrer de concert pour assurer la

production et la livraison d'appareils neufs aux compagnies aériennes mais également travailler sur la future génération qui se veut totalement respectueuse de l'environnement. Les bureaux d'études se mettent ainsi à chercher des ingénieurs capables de relever le défi de la propulsion à hydrogène.

### Recrutement

Le Groupement des Industries Françaises de l'Aéronautique et du Spatial a lancé un site internet dédié au recrutement dès l'année dernière. Nommé l'Aéro Recrute, celui-ci présente toutes les offres d'emploi, les métiers et les actualités de la filière. Les profils recherchés s'étendent du certificat d'aptitude professionnelle au doctorat et couvrent différents secteurs tels que la production, la maintenance, la gestion de projet, les essais, la recherche et le développement. Tous les candidats sont les bienvenus, pour peu qu'ils soient sérieux et motivés. D'autre part, le prochain Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace mettra l'accent sur la décarbonation, la formation et le recrutement dans l'aviation. Cet événement se déroulera sur l'aéroport de Paris-Montigny le Bourget du lundi 19 au dimanche 25 juin 2023.



### Présentation

De leur côté, les écoles et les centres de formation organisent des portes ouvertes à destination des lycéens et des bacheliers qui veulent s'orienter vers l'aérien. Ceux-ci peuvent alors découvrir leur futur lieu d'apprentissage, les programmes et les diplômes proposés puis échanger avec les étudiants et les enseignants. D'autre part, des entreprises spécialisées dans le travail temporaire mettent en place des journées de job dating à destination des personnes valides ou en situation de handicap. Ces dernières assistent à des présentations et participent à des ateliers avant de rencontrer les professionnels du secteur aéronautique. Pour finir, certaines agences Pôle Emploi accompagnent les demandeurs d'emploi en leur mettant en relation avec les recruteurs ou en leur offrant la possibilité de se former.

## ASSOCIATION ECOFLY

Julien Kling a créé l'association EcoFly au mois de novembre 2022. Celle-ci permet aux écoles de pilotage de compenser leurs vols en subventionnant la plantation d'arbres.



### Objectif

De nombreuses compagnies aériennes ont choisi de compenser leurs émissions de gaz carbonique en finançant le reboisement de certaines zones naturelles. Le coût de cette opération est compris dans le tarif des billets qu'elles mettent en vente. Julien Kling, un pilote privé volant sur ultra-léger motorisé et avion de tourisme, a eu l'idée d'appliquer ce système à l'aviation légère. Pour cela, il a

fondé l'association EcoFly et développé deux formules distinctes. Réservée aux écoles de pilotage, la première peut être intégrée à un logiciel de réservation. Conçue pour les particuliers, la seconde passe par le site internet [ecofly.fr](http://ecofly.fr). Elle permet aux aviateurs de compenser leurs heures de vol motorisé et aux vélivoles de compenser leurs heures de remorquage.

### Plantation

Les sommes récoltées sont ensuite confiées à Reforest'Action, une association française qui finance et supervise des projets aux quatre coins de la Terre. Ceux-ci consistent à recréer, restaurer ou préserver des massifs forestiers pour renforcer la biodiversité ainsi que les différents services écosystémiques tels que le stockage de dioxyde de carbone, la filtration de l'eau et la stabilisation des sols. Ils participent donc activement à la résurrection des millions d'hectares de forêts que les incendies détruisent chaque année à travers le monde. Ils favorisent également la réintroduction d'espèces protégées dans leur milieu naturel, le développement socio-économique des populations locales ainsi que la production de ressources alimentaires et énergétiques pour ces dernières.



### Fonctionnement

Chaque année, l'école de pilotage transmet la liste détaillée des appareils qui composent sa flotte à Ecofly. Elle indique ensuite le nombre d'heures de vol réalisées par chacun d'eux. Les spécialistes de l'association se chargent alors de calculer ses émissions de carbone et convertissent celles-ci en nombre d'arbres à planter pour les compenser. Pour finir, l'école verse la somme nécessaire à l'achat des végétaux qui seront installés par Reforest'Action. Elle bénéficie ainsi du label Ecofly qui atteste de son engagement pour la préservation de l'environnement et la lutte contre le réchauffement climatique. Si vous souhaitez compenser vos émissions à titre personnel, n'hésitez pas à contacter EcoFly grâce à cette adresse : [contact@ecofly.fr](mailto:contact@ecofly.fr).

## BIOCARBURANT ALGAL

La compagnie américaine United Airlines a récemment annoncé qu'elle allait débloquer cinq millions de dollars pour Viridos. Cette firme californienne développe effectivement un biocarburant à base d'algues susceptible de remplacer le kérosène.



### Enjeu

D'après les spécialistes, la consommation d'énergie va augmenter de 50% au cours des trente prochaines années. Certes, de nombreux progrès ont été réalisés dans le solaire et dans l'éolien mais ces puissances renouvelables ne sauraient à elles seules

répondre aux besoins futurs. D'autant que le transport lourd, qu'il soit terrestre, maritime ou aérien, nécessite une densité d'énergie très élevée. Les recherches se concentrent donc sur les combustibles liquides tels que l'hydrogène et les biocarburants qui peuvent limiter le réchauffement climatique s'ils sont employés à grande échelle.

### Carburant

Installée dans un bâtiment du Torrey Pines Science Park de La Jollia, la société Viridos réunit de nombreux experts en génomique. Ceux-ci travaillent depuis plusieurs années sur un carburant durable qui devrait réduire les émissions de dioxyde de carbone de 70% par rapport au kérosène. Ce combustible est fabriqué à partir d'une huile de microalgues finement sélectionnées pour leurs différentes propriétés. Pour croître, ces végétaux font appel au principe de photosynthèse. Ils se servent ainsi de la lumière du soleil et absorbent du dioxyde de carbone avant de rejeter de l'oxygène. Étant cultivés dans de l'eau salée et au sein d'une installation dédiée, ils ne concurrencent absolument pas les ressources naturelles indispensables aux populations locales. D'autre part, Viridos est parvenue à multiplier sa productivité par

sept, entre 2018 et 2022, en améliorant ses méthodes de fabrication. Elle pourrait donc facilement commercialiser sa création dans les prochains mois.



### Filtre

La compagnie United Airlines finance aussi les travaux de la société Svante à hauteur de quinze millions de dollars. Ses ingénieurs ont effectivement conçu des systèmes qui peuvent filtrer l'atmosphère pour en extraire le CO<sub>2</sub>. De plus, ces équipements sont capables de retenir 95% du dioxyde de carbone émis par les sites industriels. Il est alors possible d'utiliser le gaz pour produire du carburant durable pour les différents moyens de transport.

## PARACHUTE POUR HÉLICOPTÈRE

Les ingénieurs de Curti Aerospace ont choisi d'installer un parachute balistique de secours sur le Zephyr. Ce type d'équipement demeure rarissime sur les voilures tournante alors qu'il se généralise sur les avions de tourisme.



### Société

En 2013, Curti Aerospace s'est lancée dans l'étude d'un hélicoptère léger de nouvelle génération. Forte d'une expérience de trois décennies dans la production de composants destinés à l'industrie aéronautique, elle a rapidement convaincu la firme allemande Junkers Profly et le motoriste tchèque PBS

de la rejoindre sur ce projet. La société transalpine a également bénéficié du soutien de plusieurs acteurs régionaux, nationaux et européens qui ont participé au financement de celui-ci. Elle est ainsi parvenue à faire voler le prototype du Zephyr en 2017.

### Turbomoteur

Ce petit biplace dispose d'un turbopropulseur PBS TS100 qui lui permet de franchir 319 kilomètres à la vitesse de 160 km/h. Détaillée à 141 chevaux, cette mécanique en délivre initialement 100 de plus. Elle garantit ainsi les performances et la sécurité à toutes les altitudes et quelle que soit la température ambiante. De plus, son FADEC lui permet d'afficher un rendement optimal dans toutes les conditions de vol.

### Parachute

Conforme aux exigences CS-27 de l'EASA, le Zephyr dispose d'un parachute balistique de secours. Cet accessoire est abrité dans un conteneur aérodynamique qui prend place au sommet du rotor principal. En cas d'avarie, le pilote tire sur une poignée et un système pyrotechnique éjecte la voile. Celle-ci se déploie et ramène l'appareil au sol. Les différents tests réalisés grâce à un prototype

piloté depuis le sol ont démontré que ce parachute était pleinement efficace à partir de 150 mètres.



### Concurrent

La société tchèque Galaxy GRS a développé un équipement similaire pouvant s'adapter à plusieurs hélicoptères légers tels que le Dynali H3 EasyFlyer, le Mosquito Aviation XE et l'Heli-Sport CH-7 Kompress. Celui-ci est toutefois placé sous le rotor principal. En cas d'activation, le système pyrotechnique propulse le parachute à l'horizontale, sur l'un des côtés de l'appareil. Lorsque la voile s'ouvre, la sangle qui la relie à celui-ci se glisse entre les pales. Étant attachée à une boucle d'acier placée sous le rotor principal, elle peut tourner au même rythme que lui sans risquer d'être sectionnée.

## VERTIPORTS À MONTRÉAL

Il y a quelques temps, alors que Volocopter célébrait le premier vol de son prototype quadriplace, l'entreprise québécoise VPorts annonçait qu'elle envisageait de construire un réseau de vertiports à Montréal.



### Infrastructure

Ayant la possibilité de décoller et d'atterrir à la verticale, les aéronefs électriques qui endosseront le rôle de taxis volants pourront opérer à partir d'hélisturfaces et d'héliports. Tout du moins, dans un premier temps, car la hausse de leurs activités prévue par les spécialistes nuirait rapidement à cette cohabitation. D'autre part, les plateformes

urbaines dédiées aux voilures tournantes sont rarissimes, même au cœur des plus grandes métropoles. La firme québécoise VPorts souhaite ainsi créer un vaste réseau de vertiports à Montréal.

### Étude

Elle a donc commandé une étude détaillée à la société Innovitech. Experte en innovations technologiques, celle-ci devra évaluer les contraintes liées à la législation, les besoins en termes d'infrastructures et la viabilité financière du projet. Les principaux sites retenus pour l'édification des plateformes spécifiques se situent à proximité du Technoparc qui borde l'aéroport international de Montréal, de l'aéroport de Longueuil et de celui de Mirabel.

### Impact

Le déploiement des taxis aériens est suivi de près par l'European Aviation Safety Agency qui a lancé sa propre étude au printemps 2021. Réalisée dans différentes villes telles que Cranfield en Angleterre, Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne, Amsterdam et Rotterdam aux Pays-Bas, cette dernière visait à déterminer l'impact de ces engins sur la vie des habitants. De son côté, la Federal

Aviation Administration travaille sur une réglementation qui inclura les drones de livraison. Les textes relatifs aux héliports serviront certainement de base à la rédaction des lois sur les vertiports mais ils devront être adaptés car les eVTOL sont beaucoup plus silencieux que les hélicoptères.



### Marché

Avec plus de deux cents prototype en cours de développement, le secteur suscite l'intérêt de nombreux investisseurs. Son avenir reste toutefois incertain et les estimations initiales ont été largement revues à la baisse. En 2018, Morgan Stanley Investment Research estimait qu'il pèserait 45 milliards d'ici la fin de la décennie. Trois ans plus tard, la firme prévoyait une valeur oscillant autour de 12 milliards, soit une baisse de près de 75%.

## MISSION SPATIALE

Il y a deux semaines, une fusée Ariane 5 s'est envolée de Kourou pour permettre à la sonde Juice de rejoindre l'espace. Celle-ci navigue désormais vers Jupiter pour mener une étude scientifique de haute importance.



### Sonde spatiale

En avril 2011, l'Agence Spatiale Européenne a décidé d'enrichir ses connaissances sur les différentes lunes de Jupiter en y envoyant une nouvelle sonde. Baptisée Juice, cette dernière a été conçue et assemblée par le groupe Airbus. Elle embarque de nombreux instruments de mesure et de prise de vues tels qu'une caméra Janus haute résolution,

un télescope millimétrique, un spectromètre infrarouge, un spectrographe ultraviolet, un radar basse fréquence, un magnétomètre et un altimètre laser. Le vendredi 14 avril, une fusée Ariane 5 lui a permis de quitter la Guyane pour rejoindre l'espace et entamer son périple. Pour progresser, Juice utilisera la force gravitationnelle de la Terre à trois reprises avant d'exploiter celle de Vénus. La petite sonde de cinq tonnes atteindra ainsi le système jovien au mois de juillet 2031 après avoir parcouru quelques six cent trente millions de kilomètres.

### Système jovien

Affichant un périmètre équatorial de quatre cent quarante-neuf mille kilomètres, Jupiter est la plus grande des planètes qui orbitent autour du soleil. D'après les astronomes, elle est principalement constituée d'hydrogène sous forme gazeuse, liquide et métallique. Elle rassemble quatre-vingt-douze satellites naturels dont quatre lunes galiléennes. En les scrutant, le télescope Hubble et la sonde Galileo ont détecté des éruptions de glace sur Europe, de la vapeur d'eau dans l'atmosphère de Ganymède ainsi qu'un océan d'eau salée situé à une centaine de kilomètres sous la surface gelée de Calisto.



### Étude scientifique

Juice permettra aux scientifiques de savoir si ces trois astres abritent des formes de vie rudimentaires telles que des bactéries et s'ils pourront accueillir, dans un avenir plus ou moins lointain, des astronautes. La sonde déterminera également la superficie exacte de l'océan de Ganymède et recherchera de l'eau liquide sur Europe et Calisto. Elle étudiera ensuite Io, la composition de sa surface et son activité. Pour finir, elle se concentrera sur l'atmosphère de la géante gazeuse afin d'établir sa composition précise et les processus chimiques qui s'y opèrent. Les données récoltées au cours de cette mission pourraient donc valider différentes théories et prouver l'existence d'une forme de vie extra-terrestre aussi petite soit-elle.

## 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](http://www.eoleairpassion.fr)

**Photographies :** Antoine Gauchet, Chris Gimmillaro, Bill Shull, Dariusz Jezewski, Antoine Roels, Felipe Betancur Montoya, Santiago Correa Laverde, Sergio Mendes, Ricardo Rodrigues, Daniel Pérez, David Bracci, Hawk Wind, Terry Fletcher, D Saint-Sanvain,, Romain Salerno, Nicolas Lejeune, Sparflex, BJ Floor, Alfredo LaMarca, M Gambarini, Eric Feferberg, Dereck Heley