



SOMMAIRE

Septembre 2023

- Piper PA-42 Cheyenne
- Ole Yeller
- Eather One
- Fuselage intégré
- Dernière course à Reno
- ZeroAvia et l'hydrogène
- Direct Fly Alto
- Ram Air Turbine
- Bell FCX-001
- Bye Aerospace eFlyer 800

PIPER PA-42 CHEYENNE

Les PA-31T et PA-42 Cheyenne étaient des bi-turbopropulseurs créés par Piper. Fiables et rapides, ils connurent un succès mérité.

Cheyenne I

À la fin des années soixante, les ingénieurs de Piper remplacèrent les moteurs à pistons du PA-31P Pressurized Navajo par deux turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada PT6A-28. L'appareil vit alors sa puissance totale passer de 850 à 1.240 chevaux. Cette nouvelle mouture fut commercialisée cinq ans plus tard sous l'appellation PA-31T Cheyenne. Elle pouvait accueillir jusqu'à six passagers et franchir un peu plus de 2.700 kilomètres à 393 km/h.



Cheyenne II

Elle fut suivie par une version améliorée baptisée PA-31T Cheyenne II. Le fuselage de celle-ci fut ensuite agrandi pour donner naissance au PA-31T2 Cheyenne II XL qui était propulsé par deux PT6A-135 de 750 chevaux chacun.

Cheyenne III

Le 18 mai 1979, Piper fit voler le PA-42-720 Cheyenne III pour la première fois. La cellule de ce dernier avait été allongée d'environ un mètre par rapport au modèle précédent ce qui lui permettait de transporter jusqu'à neuf personnes dans le plus grand confort. De plus, son empennage avait été entièrement redessiné. Le stabilisateur horizontal auquel le gouvernail de profondeur était fixé se trouvait à présent au sommet de la dérive. Ses turbines PT6A-41 de 720 chevaux portaient sa vitesse de croisière à 523 km/h et son plafond à plus de 35.000 pieds. D'autre part, le rayon d'action de cette variante atteignait 4.207 kilomètres, soit 1.500 kilomètres de plus que le PA-31T. La production des exemplaires de série commença le 30 juin 1980. Ces derniers bénéficiaient de démarreurs plus efficaces et de bords d'attaque dégivrés grâce auxquels

ils pouvaient affronter le mauvais temps. Quelques années plus tard, une déclinaison désignée PA-42-720R Cheyenne III fut ajoutée au catalogue de l'avionneur. Elle se différenciait par des turbines capables de fournir la même puissance mais à des niveaux de vol supérieurs.



Cheyenne IV

Le PA-42-1000 Cheyenne IV prit l'air au cours de l'année 1983. Cette ultime version se distinguait par ses hélices quadripales et ses turbopropulseurs Garrett TPE331 qui développaient 1.000 chevaux. Ces groupes motopropulseurs permettaient à l'aéronef de dépasser les 650 km/h, soit un peu plus de 400 miles à l'heure, ce qui lui valut d'être rebaptisé Cheyenne 400 quelques années plus tard.

OLE YELLER

Le P-51D numéro 44-74739 fut assemblé par North American Aviation en 1944. Sept ans plus tard, l'US Army Air Corps le remit à la Royal Canadian Air Force. Il rejoignit alors l'Escadron 402 sur le terrain de Stevenson Field, dans le Manitoba.



Cavalier Mustang

Réformé en 1959, il fut récupéré par James Defuria, le patron d'Intercontinental Airways. La Federal Aviation Administration lui attribua alors l'immatriculation N8672E. En 1960, l'appareil fut cédé à la société Aero Enterprises et emménagea sur l'aéroport

d'Elkhart, dans l'Indiana. L'année suivante, il devint la propriété de Midwest Airways, une compagnie basée à Cincinnati, dans l'Ohio. En 1962, celle-ci l'envoya chez Trans Florida Aviation où il fut porté au standard Cavalier. Après cette transformation, les agents de la FAA le réimmatriculèrent N151Q. En 1963, l'avion fut repris par Angels Aviation. Il retrouva donc le soleil de Floride en s'installant sur l'aéroport municipal de Zephyrhills. Un an plus tard, il fut acheté par le Space Systems Laboratory. En 1967, ce dernier le vendit à Trans Florida Aviation qui entreprit de le restaurer.

Ole Yeller

En 1971, l'avion fut réimmatriculé N51RH après avoir été acquis par Robert Anderson Hoover. À cette occasion, il reçut une livrée jaune flanqué du logo North American Rockwell. Il participa ensuite à de nombreux meetings aériens entre les mains expertes de son pilote. Le 08 septembre 1984, il fut malheureusement victime d'un incendie qui ravagea l'une de ses ailes. Il fut alors remis en état grâce au sponsoring d'Evergreen International. L'aéronef reprit l'air au mois d'août 1986 sous le nom Ole Yeller. En 1997, Bob Hoover le revendit à John Bagley.

Ce dernier le rapatria aussitôt à Rexburg, dans l'Idaho. Peu après, l'appareil participa aux National Championship Air Races de Reno sous le numéro 47. En 2006, il décrocha la cinquième place en volant à la vitesse moyenne de 591 km/h.



Bob Hoover

En 1962, North American Aviation avait acquis le Cavalier Mustang immatriculé N2251D. Cet appareil fut le premier P-51 de couleur jaune piloté par Bob Hoover mais il n'était pas baptisé Ole Yeller. Connut pour ses présentations en vol remarquables, l'as américain s'est éteint le 25 octobre 2016 à l'âge de quatre-vingt-quatorze ans.

EATHER ONE

Depuis plusieurs années, la recherche se concentre sur les technologies permettant à l'aviation de s'affranchir du pétrole. Le designer Michal Bonikowski propose pour sa part une solution innovante basée sur la friction de l'air.



Principe

Également connue sous le nom de triboélectricité, l'électrisation par frottement est un phénomène électrostatique qui apparaît lorsque deux corps de nature différente sont soumis à un effort mécanique. Dans ce cas, les électrons présents à la

surface du premier se déplacent à la surface du second pour y demeurer. L'effet triboélectrique peut donc être obtenu par la friction de l'air sur une surface. C'est en partant de ce principe que Michal Bonikowski a imaginé un aéronef baptisé Eather One.

Contraintes

Durant les phases de décollage et d'atterrissage, la vitesse serait toutefois trop faible pour que le frottement du vent relatif puisse générer suffisamment d'électricité. L'inventeur prévoit donc d'installer des batteries capables d'assurer le relais. Il lui faudra également développer les nanogénérateurs triboélectriques chargés de convertir l'énergie mécanique en énergie électrique.

Avantages

Cette propulsion révolutionnaire permettrait à l'appareil de voler quasi-infiniment sans émettre la moindre particule polluante. Ne consommant pas l'électricité stockée dans ses batteries durant le vol en croisière, ce dernier afficherait un coût d'exploitation nettement inférieur à l'ensemble de ses concurrents. De plus, les lignes de l'Eather One sont conçues pour limiter la résistance à

l'air tout en offrant un maximum de place aux passagers. L'avenir nous dira si ce bel oiseau est en mesure de prendre son envol.



Giravion

Parmi ses nombreuses réalisations, Michal Bonikowski a déjà dessiné le Fusion Copter FC4. Ce gyrocoptère possède une cellule quadriplace s'achevant par une poutre et un empennage bi-dérive. Reposant sur un train d'atterrissage tricycle fixe, ce fuselage est flanqué de deux nacelles abritant des Rotax 912. Ces moteurs quatre cylindres, qui délivrent une puissance unitaire de cent chevaux, entraînent des hélices bipales propulsives. La sustentation de cet autogire est quant à elle assurée par deux rotors contrarotatifs coaxiaux.

FUSELAGE INTÉGRÉ

Les appareils à fuselage intégré présentent de nombreux avantages, notamment en termes de réduction de la consommation. Les constructeurs aéronautiques travaillent donc sur des avions de lignes reprenant ce type d'architecture.



Architecture

Le fuselage intégré se situe à mi-chemin entre l'aile volante et le fuselage tubulaire classique. Il est composé d'un corps central qui génère de la portance et s'étire vers l'aile. Cette solution technique permet d'améliorer les performances aérodynamiques de l'avion en réduisant sa traînée et son poids.

Avantages

Elle permettrait ainsi d'économiser 20 % de carburant sur chaque vol. D'autre part, les ingénieurs comptent placer les moteurs sur le dos de leurs créations respectives ce qui diminuera sensiblement le bruit perçu au sol. La forme particulière des aéronefs à fuselage intégré permet également d'augmenter la capacité d'emport. Des engins commerciaux capables d'embarquer entre 400 et 800 passagers pourraient donc voir le jour au cours des prochaines décennies.

Inconvénients

Certains détracteurs estiment toutefois qu'il est peu probable que cette configuration soit retenue sur ce type d'aéroplanes. Ils pointent notamment la disposition en amphithéâtre des sièges qui éloigne certains voyageurs du centre de gravité. En effet, ces derniers seraient davantage malmenés par les turbulences. De plus, la faible quantité de hublots perturberait sans nul doute les personnes sujettes à la claustrophobie. D'un point de vue technique, la seule difficulté liée au fuselage intégré est sa pressurisation : la structure circulaire des fuselages classiques demeure plus résistante et donc plus adaptée à celle-ci. Cela n'a toutefois pas

découragé les constructeurs qui ne sont pas avares en matière d'innovation. Airbus a ainsi dévoilé les premières esquisses d'un gros porteur de ce type en septembre 2020. Troisième aéroplane de la gamme Zero Emission, celui-ci devrait recevoir des moteurs fonctionnant à l'hydrogène ce qui le rendrait entièrement propre.



Affaires

Au mois de mai 2022, Bombardier a présenté la maquette d'un avion d'affaires disposant d'un fuselage intégré. D'après ses calculs, l'engin offrirait une réduction de carburant de 50 % par rapport à ses concurrents. La société canadienne a donc lancé un programme d'essais en vol au moyen d'un drone piloté à distance.

DERNIÈRE COURSE À RENO

Les National Championship Air Races auront lieu dans le Nevada du 13 au 17 septembre. Il s'agira certainement de la dernière édition accueillie par la plateforme de Reno Stead. Les organisateurs sont déjà à la recherche d'un nouveau circuit.



Compétition

L'histoire de ce championnat a débuté il y a un peu plus de cent ans, lorsque Ralph Pulitzer a choisi de sponsoriser une course aérienne pour promouvoir son journal. Cette dernière s'est déroulée le 25 novembre 1920 au-dessus de Long Island et a rencontré un immense succès auprès du public américain.

Les organisateurs ont donc décidé de la reconduire chaque année à travers différents États. Elle s'est cependant déroulée neuf fois à Cleveland, entre 1929 et 1939, car ses nouveaux financeurs résidaient dans l'Ohio. Malgré leur popularité, les National Air Races ont été abandonnées en 1949 après qu'un Mustang se soit écrasé. Par chance, William Stead les a ressuscitées sur le Sky Ranch de Reno en 1964.

Économie

Depuis cinquante-neuf ans, cette compétition se tient donc dans le Nevada. Une véritable manne qui a rapporté plus de 750 millions de dollars à l'économie locale en attirant plus d'un million de spectateurs au cours des dix dernières années. Cela n'a pas empêché l'autorité aéroportuaire d'annoncer qu'elle ne souhaitait plus l'accueillir pour des raisons financières. Ses dirigeants estiment en effet que les courses nuisent fortement à l'activité du site. Rappelant les accidents de 2011, 2014 et 2022, ils ont ensuite précisé qu'elles constituaient un risque non-négligeable pour la sécurité publique. La Reno Air Racing Association se voit donc contrainte de quitter le Stead Airport à l'issue de la rencontre qui se tiendra du 13 au 17 septembre. Situé au

milieu d'un plateau désertique culminant à 1.538 mètres d'altitude, celui-ci permettait aux moteurs d'atteindre leurs performances maximales. C'est ainsi que le P-51 Dago Red était parvenu à dépasser les 810 km/h lors de la finale de 2003.



Déménagement

Dans un communiqué publié il y a quelques mois, les organisateurs ont fait savoir qu'ils étaient déjà en quête d'un nouveau circuit pour 2024. D'après certaines sources, ils ont réussi à nouer de très bons contacts avec les responsables de plusieurs sites. La seconde évolution du championnat consistera sans doute à créer une huitième catégorie qui sera réservée aux aéronefs dotés d'une propulsion électrique. Affaire à suivre.

ZEROAVIA ET L'HYDROGÈNE

ZeroAvia est née il y a un peu plus de six ans. L'entreprise compte toutefois parmi les leaders de la propulsion à hydrogène. Elle a ainsi noué d'excellentes relations avec les acteurs du transport aérien qui souhaitent décarboner leurs activités.

Fondateur

En 1997, Val Miftakhov a décroché un master en science après avoir suivi les cours du prestigieux Institut de Physique et de Technique de Moscou. Il a aussitôt quitté la Russie pour s'installer dans le New Jersey et préparer un doctorat en philosophie au sein de l'Université de Princeton. Débordant d'ambition, le jeune homme a ensuite travaillé quelques temps pour un cabinet de conseil avant de rejoindre une multinationale spécialisée dans les moteurs de recherche web. Ses nombreux talents et sa grande faculté d'adaptation lui ont rapidement permis d'évoluer jusqu'au poste de directeur du service recherche et développement. Portant un vif intérêt aux choses de l'air, Miftakhov s'est alors interrogé sur l'avenir du transport aérien dans un monde éprouvé par

le dérèglement climatique. Au terme d'une profonde réflexion, il a décidé de concevoir ses propres solutions techniques basées sur l'hydrogène et les piles à combustible. C'est ainsi que la société ZeroAvia a vu le jour au printemps 2017 sur l'aéroport d'Hollister.



Entreprise

Ses ingénieurs ont d'abord créé le ZA250, un groupe motopropulseur capable de fournir une puissance continue de 250 kilowatts. Ce dernier réunit un moteur électrique et une pile à combustible fonctionnant grâce à de l'hydrogène gazeux. Il a été testé avec succès par un PA-46R-350T Matrix puis par un PA-46-350P Mirage, deux variantes du Piper Malibu. La start-up californienne a ensuite fait l'acquisition d'une paire de Dornier 228 pour tester le ZA600. Ces

bimoteurs disposeront ainsi d'une puissance totale de 1.200 kilowatts qui devrait leur permettre de transporter une quinzaine de passagers sur environ 500 nautiques, soit 925 kilomètres.

Partenaires

ZeroAvia travaille aux côtés de Mitsubishi Heavy Industries et DeHavilland Canada pour électrifier des appareils affectés au transport aérien régional. Qu'il s'agisse d'avions neufs ou rétrofités, ces derniers devraient recevoir des ZA2000. Cette version délivrera une puissance unitaire comprise entre 2.000 et 5.000 kilowatts qui leur permettra d'embarquer entre cinquante et quatre-vingt-dix voyageurs. La direction d'Alaska Air Group souhaite donc remplacer les turbopropulseurs de ses Dash-8 par ces ensembles électriques. Cette opération fera passer leur rayon d'action de 2.000 à 800 kilomètres mais ils n'émettront plus aucune particule de dioxyde de carbone. L'emploi d'hydrogène liquide pourrait remédier à ce problème mais il demeure plus complexe. Le bureau d'études de ZeroAvia a encore trois ans devant lui pour plancher sur la question. En effet, le ZA2000 ne devrait pas être certifié avant 2026.

DIRECT FLY ALTO

La société tchèque Direct Fly a récemment lancé la production de l'Alto NG. Cet élégant biplace peut être livré sous forme de kit ou en prêt à voler.



Création

En 2008, Direct Fly a dévoilé le modèle Alto, un biplace pouvant entrer dans la classe Light Sport Aircraft comme dans la catégorie Ultra-Léger Motorisé. Le fuselage de celui-ci pouvait reposer, selon les désirs du client, sur un train classique ou tricycle. Il était désigné Alto TW dans le premier cas et Alto TG dans le second. Ses capots protégeaient un Rotax 912UL de 80 chevaux, un Rotax

912ULS de 100 chevaux ou un Jabiru 3300 de 120 chevaux. Fiable et bien pensé, cet avion avait rapidement connu le succès puisque quarante-et-un exemplaires ont été vendus entre 2008 et 2015. L'année dernière, la firme a mis un terme à sa production au profit d'une nouvelle version.

Évolution

Baptisée Alto NG, celle-ci affiche une masse à vide de 320 kilogrammes pour une masse maximale au décollage de 600 kilogrammes. Elle reçoit un quatre cylindre Rotax 912 de 1.352 cm³ qui délivre 100 chevaux à 5 800 tours par minute. Cette mécanique lui permet de croiser à 180 km/h, soit 97 nœuds, et d'atteindre une vitesse maximale de 260 km/h. Équipé de volets performants, l'Alto NG peut décoller en 410 mètres et se poser sur une distance de 295 mètres. Une fois déployés, ces dispositifs hypersustentateurs abaissent la vitesse de décrochage à 76 km/h. Son fuselage, qui peut supporter des facteurs de charge compris entre +4 et -2g, abrite un réservoir de carburant de 92 litres qui lui confère une très bonne autonomie. L'aéronef peut être muni, en option, d'un parachute balistique de secours à extraction pyrotechnique de type Galaxy GRS, d'un

système de remorquage pour tracter les planeurs, de freins hydrauliques et d'un trim de profondeur électrique.



Configuration

L'Alto NG est disponible en prêt à voler dans une configuration type et dans un unique schéma de peinture. Destiné aux novices, le kit rapide comprend une cellule complète dans laquelle ceux-ci doivent installer les instruments de bord ainsi que les organes mécaniques et électriques. Le kit de base s'adresse en revanche aux aviateurs qui bénéficient d'une solide expérience en construction. Il réunit l'ensemble des pièces d'aluminium qui constituent le fuselage, la voilure et l'empennage. Pour assembler ces dernières, l'outillage d'atelier standard suffit.

RAM AIR TURBINE

L'éolienne de secours est un accessoire qui peut être déployé de manière automatique ou manuelle en cas d'avarie. Elle utilise alors la puissance du vent relatif pour fournir de l'énergie électrique à l'avion.



Rôle du système

Plus connue sous l'appellation Ram Air Turbine, l'éolienne de secours est présente sur la plupart des appareils commerciaux ainsi que sur un grand nombre d'aéronefs militaires. En cas de panne, elle permet d'alimenter les différentes commandes de vol, les circuits hydrauliques et les principaux instruments.

Fonctionnement classique

Les pales de l'éolienne de secours transmettent leur mouvement de rotation au rotor d'un alternateur qui délivre de l'électricité. Ainsi, plus la vitesse de l'avion chute, plus la production d'énergie diminue. Sur quelques Ram Air Turbine, une pompe hydraulique remplace l'alternateur. L'énergie délivrée par celle-ci est ensuite employée pour alimenter des générateurs électriques. Aux prémices de l'aviation, les éoliennes embarquées pouvaient être utilisées pour fournir du courant ou entraîner la pompe à carburant. Associées à un régulateur de pas, elles permettaient également d'assurer les mouvements effectués par les hélices à vitesse constante.



Autres applications

Les avions spécialisés dans le travail agricole disposent d'une Ram Air Turbine. Cette dernière anime les pompes centrifuges qui mettent leur système d'épandage en pression. Une éolienne embarquée peut être installée à l'avant d'une nacelle militaire abritant un canon Vulcan M61A1 ou un ensemble de brouillage électronique de type AN/ALQ-99.

Production électrique

Généralement, les Ram Air Turbine affichent un diamètre d'environ 80 centimètres et délivrent entre 5 et 70 kilowatts. La plus grande de toutes équipait l'Airbus A380. Son diamètre atteignait 1,63 mètre.

BELL FCX-001

Le Bell FCX-001 est un concept permettant d'entrevoir ce que pourrait être l'hélicoptère de demain. Les innovations technologiques dont il bénéficie pourraient ainsi voir le jour sur différents appareils de série au cours des prochaines années.



Genèse

En 2016, la direction de Bell Helicopter s'est interrogée sur l'avenir de l'hélicoptère au sein du transport aérien. Dans un futur proche, celui-ci pourrait effectivement disparaître au profit des drones et taxis volants électriques. L'entreprise a donc demandé à ses meilleurs ingénieurs d'imaginer un appareil préfigurant

l'avenir des giravions. Durant six mois, ces derniers ont ainsi œuvré en tenant compte des émissions sonores et des rejets de dioxyde de carbone. Leurs travaux ont donné naissance au FCX-001, un appareil capable d'embarquer huit passagers en configuration standard et douze en mode charter. Sa maquette grandeur nature a été dévoilée lors du salon Heli-Expo qui s'est tenu à Dallas au mois de mars 2017.

Propulsion

Le FCX-001 est doté d'une propulsion hybride qui réunit des turbomoteurs et des moteurs électriques. Les premiers possèdent des aubes de compresseur mobiles qui limitent efficacement la consommation. De plus, ils peuvent être alimentés par du biocarburant afin de réduire l'empreinte écologique de l'aéronef. La sustentation de celui-ci est assurée par un rotor à géométrie modulable qui augmente les performances tout en abaissant le niveau de bruit. En effet, ses cinq pales en matériaux composites sont munies d'extrémités articulées qui s'adaptent automatiquement aux différentes phases de vol. La force de cette voilure tournante est contrée par les soufflantes électriques qui sont intégrées à la poutre. Remplaçant

l'habituel rotor anti-couple, ces dernières améliorent la sécurité au sol et participent à la réduction des émissions sonores.



Cellule

Légèrement plus grand qu'un Bell 412, le FCX-001 offre une vue imprenable aux voyageurs grâce à ses immenses surfaces vitrées. De plus, sa cabine repose sur un train d'atterrissage rétractable pouvant absorber les chocs les plus rudes lors de l'atterrissage. Sa proue abrite un cockpit monoplace dépourvu de tableau de bord. Les informations nécessaires au pilote lui sont transmises par un casque de réalité augmentée. Ce dernier contrôle l'engin à l'aide de commandes électriques asservies à un petit joystick et quelques boutons disposés sur les accoudoirs de son siège.

BYE AEROSPACE EFLYER 800

La société Bye Aerospace travaille sur un avion électrique capable de concurrencer les bi-turbopropulseurs tels que le Beechcraft King Air. Plusieurs compagnies aériennes ont déjà exprimé leur intérêt à son égard.



Bye Aerospace

Fondée par George Bye en 2007, la société Bye Aerospace est spécialisée dans le développement et la production d'avions électriques. Elle est établie sur le Centennial Airport, une immense plate-forme située près de Denver, dans le Colorado. En 2010, l'entreprise s'était rapprochée de la Cessna Aircraft Company dans le but d'électrifier un modèle 172 Skyhawk. Au bout de deux ans

de travail, ses ingénieurs étaient ainsi parvenus à faire voler un aéronef n'émettant aucune particule de dioxyde de carbone. Bien que concluante, cette expérience n'avait pas débouché sur la production en série d'une variante. Bye Aerospace avait alors entrepris d'améliorer le monoplace PC-Aero Elektra One puis sa version biplace.

eFlyer 2

Au fil du temps, elle est ainsi parvenue à créer l'eFlyer 2, un avion de tourisme électrique à la fois fiable et performant. Cet appareil a réalisé son premier tour de piste le 10 avril 2018. Propulsé par un moteur de 90 kilowatts, il est capable d'atteindre une vitesse maximale de 250 km/h. À plus faible allure, son ensemble de batterie lithium-ion lui permet de se maintenir en l'air durant près de trois heures trente ce qui lui confère une autonomie satisfaisante. Bye Aerospace a lancé l'assemblage du premier exemplaire de série en mars 2021. La firme n'a donc plus qu'à décrocher sa certification auprès de la Federal Aviation Administration pour honorer les centaines de commandes qui lui ont été transmises ces derniers mois. Ses équipes planchent déjà sur une version quadriplace désignée eFlyer 4.



eFlyer 800

Elles développent également l'eFlyer 800, un bimoteur destiné au transport régional et à l'aviation d'affaires. Celui-ci pourra accueillir six passagers en configuration standard ou douze personnes en configuration haute densité. En adoptant une vitesse de 520 km/h, il sera en mesure de parcourir 926 kilomètres sans rechargement. De plus, son avionique sera compatible avec un système d'atterrissage automatique d'urgence qui le rendra plus sûr que l'ensemble de ses concurrents. Il a ainsi séduit les sociétés de copropriété Jet-it et JetClub qui ont récemment signé un accord d'achat avec Bye Aerospace. De son côté, Rheinland Air Service a pris une option pour cinq exemplaires. La firme germanique assurera également le support technique européen.

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 Licence) ou du PPL (Private Pilot Licence).



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, Maikel van der Heijden, Jaka, Stuart Schofield, David Lednicer, Bill Shull, Bruce Leibowitz, Mark Kryst, Alexander Listopad, Nikolay Enin, Gregg Stansbery, Honeywell Aerospace, Keith Breazeal, James Goggin, Taster Flight.