



Mars 2024

- Airbus A340
- Agusta Westland AW189
- Zones interdites
- Projet commun
- Quest Kodiak
- Auxiliary Power Unit
- CycloTech CycloRotor
- Hyper Sting
- White Lightning
- Blue Fury

AIRBUS A340

L'Airbus A340 était un appareil long-courrier qui, selon sa version, pouvait embarquer jusqu'à 380 passagers et franchir 14.800 kilomètres sans escale. Ce quadriréacteur fut produit à 377 exemplaires avant de céder la place au modèle A380.



A-340

En 1986, le constructeur européen choisit d'ajouter un quadriréacteur à son catalogue. Destiné à concurrencer le Boeing 747, cet appareil pris son envol le 25 octobre 1991. Deux ans plus tard, il s'offrit une belle publicité en réalisant un tour du monde durant lequel il

parcourut 38.346 kilomètres en 48 heures et 22 minutes. Cet exploit fut largement salué par la presse internationale et permit à Airbus d'établir le premier record mondial de son histoire.

A-340-200

Le modèle A340-200 disposait de quatre turboréacteurs CFM International CFM56-5C4 grâce auquel il pouvait croiser à Mach 0,82 soit 870 km/h. Étant le plus petit modèle de la gamme, il ne pouvait accueillir que 239 voyageurs. En mode charter, cette capacité atteignait toutefois les 375 personnes.

A340-300

La série des A340-300 se distinguait par un fuselage de 63,60 mètres autorisant l'installation de 295 place assises en configuration standard dont 12 en première classe, 42 en classe affaires et 241 en classe économique. En configuration dense, elle pouvait recevoir jusqu'à 440 sièges.

A340-500

Équipé de réacteurs Rolls-Royce Trent 500, l'A340-500 croisait à Mach 0,83. Il profitait d'une voilure de plus grande dimension, d'un fuselage allongé de 3,30 mètres et d'une plus

grande capacité d'emport de carburant. Il pouvait donc assurer les liaisons commerciales longue distance telles que les vols ralliant Los Angeles et Singapour.



A340-600

La version A340-600 bénéficiait d'un fuselage mesurant 75,30 mètres de long. Elle était ainsi capable de transporter 380 passagers sur environ 14.600 kilomètres. Pour accroître la sécurité au sol, les ingénieurs l'avaient doté de deux caméras dont une fixée sur le train avant. Son train principal était pour sa part doté de trois jambes à l'instar des modèles A340-300 et A340-213X. En effet, sa masse maximale pouvait atteindre 380 tonnes lors du décollage.

AGUSTA WESTLAND AW189

L'Agusta-Westland 189 est un hélicoptère de transport polyvalent développé par la firme italo-britannique en 2010. Dérivé du modèle AW149, il est désormais assemblé par le groupe Leonardo Finmeccanica dans son usine de Vergiate, près de Milan.



Création

Au début des années deux mille, la firme Agusta Westland et la société Bell Helicopters Company ont commercialisé un appareil de taille moyenne désigné AB139. Équipé de deux Pratt & Whitney Canada PT6C-67C de 1.531 chevaux, cet engin était capable de

croiser à 306 km/h. De plus, sa cabine pouvait embarquer jusqu'à quinze personnes en fonction de sa configuration. En 2005, le constructeur américain a toutefois décidé de quitter le programme. L'hélicoptère a donc été rebaptisé AW139. L'année suivante, les ingénieurs ont agrandi son fuselage pour donner naissance au modèle AW149. Animé par une paire de General Electric CT7-2E1 délivrant 1.980 chevaux chacun, ce nouvel appareil était en mesure de transporter dix-huit personnes sur environ 800 kilomètres. Ajouté au catalogue en 2009, il a rencontré un tel succès que la marque a voulu concevoir un dérivé encore plus performant.

Déclinaison

Désignée AW189, cette variante a réalisé son premier vol le 21 décembre 2011 au départ de l'usine italienne de Cascina Costa. Sa cabine, qui réunit un maximum de dix-neuf sièges, est surmontée de deux General Electric CT7-2E1. Ces moteurs génèrent une puissance unitaire de 2.000 chevaux qui permet à l'aéronef d'atteindre une vitesse de croisière de 278 km/h ainsi qu'une vitesse maximale de 313 km/h. L'AW189 dispose de réservoirs d'une capacité totale de 2.063 litres. Celle-ci peut être portée à 2.569 litres grâce à l'ajout

d'une cuve ventrale. L'hélicoptère peut alors franchir une distance de 907 kilomètres sans escale. Par ailleurs, il bénéficie d'une boîte de transmission principale qui a été conçue de manière à pouvoir fonctionner cinquante minutes sans huile. Cet appareil est donc particulièrement bien adapté aux opérations extracôtières telles que le ravitaillement des plates-formes pétrolières, la recherche et le sauvetage en mer.



Certification

Le modèle AW189 a été certifié par les agents de l'European Union Aviation Safety Agency en 2014 et par ceux de la Federal Aviation Administration l'année suivante. Propriétaire de la firme Agusta Westland depuis 2016, Leonardo Finmeccanica est ainsi parvenu à le distribuer dans le monde entier. À ce jour, elle en a vendu plus de soixante-dix exemplaires.

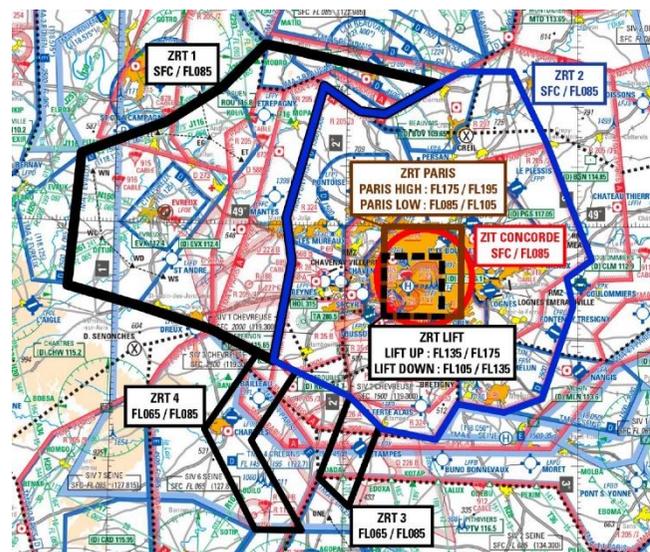
ZONES INTERDITES

Le Service de l'Information Aéronautique est régulièrement amené à publier des cartes qui signalent l'activation de zones réglementées ou interdites de survol. Les pilotes doivent impérativement respecter ces dernières s'ils ne souhaitent pas être sanctionnés.

aérien, et ce, pour une durée déterminée. Les aéronefs ne sont donc pas autorisés à y circuler librement durant cette période. Pour la traverser, leurs pilotes doivent obtenir une autorisation auprès du contrôleur aérien civil ou militaire. En cas de réponse positive, ils sont contraints de maintenir un contact radio permanent avec celui-ci. De plus, ils doivent respecter ses consignes relatives au code transpondeur, à la vitesse, à l'altitude, et au cap à afficher. La liste des ZRT est publiée sur le complément aux cartes aéronautiques, un document édité par le SIA. Leur activation est quant à elle diffusée sous la forme d'un NOTAM ou d'un SUP AIP.

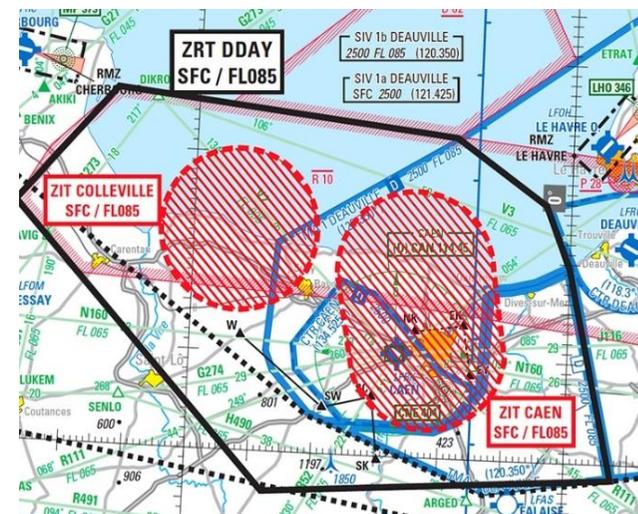
ZIT

La Zone Interdite Temporaire est une partie de l'espace aérien dans laquelle les aéronefs n'ont plus le droit de circuler durant une période plus ou moins longue. Créée pour des raisons de sûreté aérienne, elle permet de renforcer la protection de certains sites sensibles. La ZIT est complètement interdite aux appareils effectuant un vol à vue mais reste perméable, sous conditions, aux avions de ligne qui volent aux instruments. La liste des ZIT est publiée par le SIA et sur les cartes aéronautiques.



ZRT

La Zone Réglementée Temporaire peut être mise en place autour d'un bâtiment ou d'un secteur à risque durant un événement qui requiert une régulation très stricte du trafic



ZDHS

La Zone de Défense Hautement Sensible remplace la Zone Militaire Sensible. C'est donc un secteur où la circulation aérienne civile est interdite en permanence. Les aéronefs ne peuvent la franchir qu'en de rares occasions s'ils y sont autorisés par l'autorité qui la gère. En cas de survol interdit, le pilote, le parachutiste ou le parapentiste encourt une forte amende et une peine d'emprisonnement. Lorsque son comportement semble hostile, des mesures spécifiques sont mises en œuvre avant qu'un coup de semonce ne soit tiré. Si cette ultime sommation n'est pas suivie d'effet, les militaires qui assurent la sécurité de la ZDHS peuvent employer la force.

PROJET COMMUN

L'avionneur Mitsubishi Heavy Industries et la société ZeroAvia ont décidé de s'associer pour produire un appareil régional équipé de piles à hydrogène. Dérivé du CRJ-700, ce dernier pourra transporter une soixantaine de personnes sur environ neuf cents kilomètres.



Projet

Le groupe Mitsubishi et la firme ZeroAvia ont récemment publié un communiqué de presse annonçant qu'elles venaient de valider les études techniques préalables à l'assemblage d'un prototype. Cet appareil recevra deux propulseurs à hydrogène de type ZA2000RJ délivrant une puissance unitaire de deux

mégawatts, soit quelques deux mille sept cents chevaux. Ces moteurs, qui tireront leur énergie d'une paire de piles à hydrogène HTPEM, entraineront des hélices propulsives réunissant cinq ou sept pales.

Prototype

L'aéronef expérimental sera basé sur le CRJ-700, un biréacteur de transport régional développé par la société Bombardier à la fin des années quatre-vingt-dix. Le constructeur québécois a effectivement cédé l'ensemble de la série Canadair Regional Jet au nippon Mitsubishi Heavy Industries il y a trois ans. Le modèle original, qui a réalisé son premier vol le 27 mai 1999, était une version étirée du CRJ-200 capable d'embarquer soixante-dix voyageurs. Il pouvait croiser à 818 km/h sur quelques trois mille kilomètres grâce à ses turboréacteurs General Electric CF34. Le prototype qui verra prochainement le jour accueillera dix passagers de moins et verra son rayon d'action divisé par trois, mais il volera sans recourir à un carburant fossile, et donc, sans émettre la moindre particule polluante. Après le Piper PA-46, le Dornier 228 et le Bombardier Q400, les équipes de ZeroAvia s'appêtent donc à relever un nouveau défi qui profitera autant au secteur

aéronautique qu'à la nature. Leur travail est d'ailleurs régulièrement salué par les experts de l'aviation décarbonée.



Potentiel

L'emploi de l'hydrogène n'est pas sans poser quelques problèmes notamment en matière de stockage du gaz sous sa forme liquide. L'étude menée par Mitsubishi et ZeroAvia prouve cependant qu'il est tout à fait possible de faire voler un avion de moins de quatre-vingts places avec des piles à combustible. D'après les spécialistes du transport aérien, plus de mille quatre cents exemplaires de la série CRJ pourraient ainsi être rétrofités. De son côté, la direction de ZeroAvia assure qu'un bon compromis entre l'autonomie et la charge utile a été trouvé ce qui garantit la viabilité du projet.

QUEST KODIAK

Le Kodiak est un appareil à décollage et atterrissage court développé par la Quest Aircraft Company à la fin des années quatre-vingt-dix. Aujourd'hui fabriqué par le groupe Daher, ce monomoteur est capable d'opérer à partir de pistes non-aménagées.



Conception

L'ingénieur Evan Mortenson a débuté l'étude du Kodiak en 1999. Son objectif était de créer un utilitaire fiable et économique qui puisse accueillir neuf passagers en plus du pilote. L'avion, qui a réalisé son premier vol le 16

octobre 2004, est animé par un Pratt & Whitney Canada PT6A-34 qui délivre une puissance continue de 700 chevaux et 50 de plus lors du décollage. Ce turbopropulseur est associé à une hélice quadripale à vitesse constante autorisant une vitesse de croisière de 322 km/h. Particulièrement robuste, le fuselage du Kodiak est constitué d'un ensemble de pièces en aluminium rivetées. Il se trouve flanqué d'une large porte cargo qui facilite le chargement des marchandises.

Production

L'avion a été certifié par la Federal Aviation Administration au mois de mai 2007. Les premiers exemplaires de série ont donc pu être livrés en janvier de l'année suivante. Les clients ont la possibilité de commander une version hydravion qui reçoit des flotteurs en aluminium ou en fibre de carbone. Produits par Aerocet, ceux-ci sont disponibles avec ou sans roues. En 2010, la société Wipaire Incorporation est parvenue à obtenir une certification de type supplémentaire qui lui permet d'installer des flotteurs Wipline 7000. Le Kodiak Series II a été ajouté au catalogue en 2018. Il dispose de joints de portes plus étanches qui empêchent efficacement le vent et les gaz d'échappement de pénétrer dans

l'habitacle. Son avionique Garmin G1000NXi est associée à trois écrans affichant les instruments, la vision synthétique, la carte mobile, les terrains à proximité, le trafic aérien et les conditions météorologiques.



Compagnie

La Quest Aircraft Company a été reprise par Daher en 2019. Trois ans après, le groupe a présenté le Kodiak Series III qui se distingue par une cabine plus confortable et des capacités opérationnelles accrues. Dans la foulée, il a ajouté le Kodiak 900 à son catalogue. Cette ultime variante est animée par un Pratt & Whitney Canada PT6A-140A de 900 chevaux. Ses qualités de vol la rendent très populaire auprès de la clientèle. Les carnets de commandes de Daher n'en finissent donc pas de se remplir.

AUXILIARY POWER UNIT

Plus connu sous l'abréviation anglaise APU, le groupe auxiliaire de puissance est un turbogénérateur chargé de produire de l'énergie lorsque l'avion se trouve au sol. Il permet ainsi d'alimenter les différents systèmes de bord en électricité lorsque les réacteurs ne sont pas en fonctionnement.



Architecture

Le groupe auxiliaire de puissance réunit une turbine à gaz, un alternateur ainsi qu'un compresseur. La partie turbomoteur entraîne l'alternateur par le biais d'une boîte à engrenages. Ce dernier produit ainsi 115 volts

de courant alternatif. Le compresseur d'air est pour sa part directement relié à l'axe principal du turbomoteur. La puissance pneumatique qu'il délivre permet de démarrer les réacteurs et de conditionner l'air de la cabine.

Utilisation

Généralement placé à l'arrière du fuselage, l'APU est capable de démarrer aux températures les plus froides que l'appareil puisse rencontrer en vol, soit -60° Celsius. Par sécurité, cette mise en route peut également s'effectuer jusqu'à une altitude de 43.000 pieds. En cas de panne au sol, les équipes aéroportuaires utilisent un groupe de parc qui fournit une tension électrique ainsi qu'une pression hydraulique. Elles emploient ensuite un groupe de démarrage à air pour lancer les réacteurs.

Remplacement

En brûlant du kérosène, l'APU émet des gaz à effet de serre. Pour réduire son impact sur l'environnement et le climat, les ingénieurs pensent la remplacer par une pile à combustible fonctionnant avec le même carburant. En effet, les tests menés aux États-Unis sur des camions frigorifiques ont prouvé que ce type de générateur était à la fois

beaucoup plus économique et bien moins polluant qu'un groupe électrogène. Lorsque les stations de ravitaillement distribueront de l'hydrogène sur les différentes plateformes aéronautiques mondiales, ce générateur sera donc totalement propre.



Assemblage

Le Groupe Auxiliaire de Puissance est un accessoire dont l'assemblage nécessite de grandes compétences. À l'heure actuelle, il n'est produit que par cinq sociétés : Hamilton Sundstrand et Pratt & Whitney Canada qui appartiennent au groupe UTC, Honeywell à travers sa filiale Garrett Systems, Thales Avionics Electrical Systems et Safran.

CYCLOTECH CR-42

La société autrichienne CycloTech travaille actuellement sur un système de propulsion destiné aux drones et aux taxis aériens. Enregistré sous l'appellation CR-42, celui-ci présente de nombreux avantages.



Origine

Le cyclorotor est une version aérienne du Voith Schneider Propeller. Développé par l'ingénieur Ernst Schneider en 1926, ce propulseur cycloïdal est constitué d'un disque rotatif au bord duquel sont fixées des pales verticales et orientables. Il peut ainsi générer une poussée de manière très rapide, et ce, quelle que soit la direction souhaitée.

Architecture

Le CR-42 mesure 42 centimètres de long pour un diamètre de 35 centimètres. Ressemblant à une petite roue à aubes, il réunit cinq pales horizontales encadrées par deux disques. Il est animé par un moteur électrique grâce auquel il parvient à délivrer une poussée de 247 newton. Pour en évaluer l'efficacité, les ingénieurs en ont fixé deux paires sur un démonstrateur technologique affichant une masse de 80 kilogrammes. Celui-ci a réalisé un vol initial très prometteur le 20 août 2021.

Fonctionnement

Au décollage, le calculateur fait varier l'angle d'attaque des pales de tous les cyclorotors en un point précis de manière à créer une poussée. L'intelligence artificielle peut ensuite déplacer ce point sur certains rotors pour que l'appareil puisse changer de cap. Cette solution permet notamment de maintenir un régime constant de 3.100 tours par minute.

Avantages

Le cyclorotor augmente fortement l'agilité des appareils et leur permet de réagir très rapidement aux rafales et aux vents latéraux. Inédit dans le monde de l'aéronautique, ce système de propulsion offre une vitesse de

croisière très élevée tout en autorisant les décollages et les atterrissages verticaux. Il est à la fois plus compact et plus silencieux que le rotor d'un hélicoptère conventionnel. De plus, sa poussée vectorielle assure une transition parfaitement stable et sans aucune inclinaison entre le vol stationnaire et le vol horizontal.



Application

D'après la direction de CycloTech, le CR-42 peut être employé comme système de propulsion principale ou auxiliaire. Des taxis volants prenant la forme de cyclocoptères pourraient donc voir le jour dans les années à venir. Faisant appel à des batteries ou à des piles à hydrogène, ceux-ci pourraient alors franchir jusqu'à 120 kilomètres sans escale.

HYPER STING

Passionné par l'aéronautique moderne, le designer espagnol Oscar Viñals a imaginé ce que pourrait être le successeur de Concorde. Désigné Hyper Sting, cet appareil futuriste serait capable de voler à 4.000 km/h.



Aérodynamisme

L'Hyper Sting est un concept d'avion de ligne supersonique capable de transporter cent soixante-dix personnes à Mach 3,5. Ses lignes effilées résultent d'une étude réalisée au moyen d'outils informatiques spécialisés dans la dynamique des fluides. L'engin profite donc d'une aérodynamique soignée qui lui permet d'afficher les meilleures performances possibles durant l'ensemble du vol. Son aile

trapézoïdale est d'ailleurs précédée par de grandes surfaces mobiles parallépipédiques équipées d'aérofreins. Lors du décollage et de l'atterrissage, ces dernières pivotent vers l'extérieur, sur l'axe de roulis, pour modifier l'écoulement de l'air sur la voilure. La portance de celle-ci est alors augmentée ce qui réduit la vitesse de rotation et la vitesse d'approche.

Propulsion

L'Hyper Sting possède quatre turboréacteurs et trois statoréacteurs qui fonctionnent à l'hydrogène. Les premiers sont utilisés dès le roulage et jusqu'à ce que l'avion atteigne une altitude de 50.000 pieds et une vitesse de 480 nœuds, soit 890 km/h. Au-delà, les seconds prennent le relais pour franchir le mur du son et foncer à plus de 4.000 km/h. Le premier statoréacteur est logé dans la pointe arrière tandis que les deux autres sont placés au cœur des nacelles. De puissants déflecteurs permettent de les alimenter en déviant le flux d'air initialement destiné aux turboréacteurs.

Supersonique

Le nez de l'Hyper Sting adopte une forme singulière qui réduit le bang supersonique au point de le rendre imperceptible depuis le sol. En effet, cet immense appendice porte seize

propulseurs qui diminuent les ondes de choc en agissant sur le flux et la pression de l'air entourant le fuselage et la voilure. De plus, l'aéronef est muni de plans canard qui gèrent son équilibre et assistent les élévons dans les manœuvres sur l'axe de tangage.



Équipement

L'Hyper Sting est équipé d'un système de guidage laser autorisant les atterrissages par mauvais temps. Cet accessoire fournit des informations très précises sur son altitude, sa vitesse, sa position et son angle d'attaque, le tout en temps réel. L'engin possède aussi des cellules solaires à points quantiques qui offrent de l'énergie à ses différents sous-ensembles électriques.

WHITE LIGHTNING

Le White Lightning compte parmi les derniers P-38 maintenus en état de vol. Propriété des Flying Bulls, il participe chaque année à de nombreux meetings aériens.



Conscription

Le P-38L n°44-53254 fut assemblé par les techniciens de l'usine Lockheed de Burbank au cours de l'année 1944. Comme tous les appareils de ce type, il était propulsé par des Allison V-1710 de 1.600 chevaux qui lui permettaient de dépasser les 650 km/h à 25.000 pieds. Sa carrière au sein de l'United States Air Force fut cependant très courte puisqu'il fut réformé dès le mois d'avril 1946.

La fin des combats et l'arrivée de chasseurs plus modernes l'avaient effectivement rendu inutile et obsolète. L'appareil fut alors cédé à la Lilee Products Company et emménagea à Chicago, dans l'Illinois. Quelques temps plus tard, la Federal Aviation Administration lui attribua l'immatriculation civile NX25Y.

Compétition

En 1947, le pilote texan J-D Reed cherchait une nouvelle monture pour s'engager en compétition. Il acheta donc le bimoteur et l'installa à Houston avant de lui offrir une nouvelle peinture et quelques chevaux de plus. Baptisé Sky Ranger, le Lightning était alors en mesure d'atteindre une vitesse maximale de 700 km/h. Il permit ainsi à son propriétaire de terminer second lors des courses de Miami et de Cleveland. Après avoir changé trois fois de mains, l'avion fut repris par Marvin Lefty Gardner en 1977. Il ressortit des ateliers de celui-ci avec une livrée majoritairement blanche qui lui valut le surnom de White Lightning. À son bord, Gardner participa aux Reno Air Races durant de nombreuses années, sous le numéro 25 puis sous le numéro 13. En parallèle, son fils Ladd en assurait la présentation lors de différents meetings aériens. Le 25 juin 2001,

alors qu'il rentrait du Tennessee, ce dernier se rendit compte que le moteur gauche était en feu. Une épaisse fumée ne tarda pas à envahir le cockpit ce qui contraignit le jeune homme à se poser sur le ventre au beau milieu d'un champ. Par chance, il s'en sortit indemne mais l'avion fut très endommagé.



Collection

En 2004, le P-38 fut racheté par les Flying Bulls qui le confièrent aux ateliers d'Ezell Aviation pour une restauration complète. Après avoir traversé l'Atlantique en bateau, l'Éclair Blanc rejoignit l'aéroport de Hambourg où il fut reconditionné. Il en décolla le 09 mars 2009 pour rejoindre celui de Salzburg. Depuis, Raimund Riedmann le fait voler dans de nombreux meetings européens.

BLUE FURY

Depuis son assemblage jusqu'à sa dernière restauration, le TF987 a reçu trois types de moteurs dix-huit cylindres. Gros plan sur l'histoire de cet ancien chasseur embarqué.



Bristol Centaurus

Le Sea Fury numéro TF987 fut produit par l'usine Hawker Siddeley de Kingston, dans la banlieue de Londres, en 1949. Il était alors propulsé par un Bristol Centaurus de 53 litres qui délivrait 2.480 chevaux à 2.700 tours. Ce moteur lui permettait d'atteindre une vitesse maximale de 400 nœuds, soit 740 km/h, à 18.000 pieds. Ces incroyables performances furent rapidement appréciées par les pilotes

anglais de la Royal Navy. L'État-Major ne le réforma donc qu'en 1957, après huit ans de bons et loyaux services. L'appareil retourna ensuite chez Hawker afin d'être porté au standard Mk.20. Il put ainsi rejoindre une unité de l'Armée de l'Air Irakienne en tant que biplace d'entraînement sous le numéro 316. Récupéré par David Tallichet et Ed Jurist, il arriva aux États-Unis et s'installa sur l'aéroport floridien d'Orlando en 1979. Les agents de l'Aviation Fédérale l'enregistrèrent aussitôt sous le code N56SF.

Duplex Cyclone

Au bout de deux ans, la Fureur des Mers fut reprise par le collectionneur John Rogers. Ce dernier la fit restaurer dans sa configuration initiale avant de lui rendre sa livrée d'origine. L'aéronef reprit l'air en 1995 pour s'installer sur le terrain de Saint-Charles, dans l'Illinois. En 1997, il emménagea sur l'aéroport de White City, dans l'Oregon. Brian Reynolds, son nouveau propriétaire, le prêta ensuite à un musée d'Olympia, une petite ville située dans l'État de Washington. Le directeur de la Northwest Helicopters Incorporation finit par le vendre au Canadien Carey Moore à l'aube de l'an deux mille. L'avion trouva alors le gîte et le couvert à Breslau, dans l'Ontario. Le 09

juillet 2001, il mit le cap sur Sarnia afin de participer au salon qui s'y tenait. Pour une raison inconnue, l'engin s'écrasa peu après. Il fut donc confié à un atelier pour une remise en forme. Les mécaniciens lui offrirent alors un moteur Wright R-3350 Duplex Cyclone de 54 litres, les couleurs de la Royal Australian Navy ainsi que les marquages NW115.



Double Wasp

Christophe Jacquard l'acheta dès la fin des travaux. Le Sea Fury embarqua donc sur un navire au mois de juillet 2010 pour rejoindre la Bourgogne. Immatriculé F-AZXJ et basé à Darois, il reçut un Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp de 46 litres et 2.100 chevaux en 2016. Six ans plus tard, il fut démonté et expédié vers le Canada où un nouveau propriétaire l'attendait avec impatience.

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 trois appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement 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, Agusta Westland, Romain Salerno, Petr Hunacek, ZeroAvia