



SOMMAIRE

Décembre 2021

- Beechcraft Beechjet
- Airbus H175
- CubCrafters XCub
- North American Sabreliner
- Biocarburant chez Safran
- CFM International RISE
- Ironman
- Regent Seaglider
- BRM Aero Bristell
- Ailes de Légende

BEECHCRAFT BEECHJET

Le Beechjet était un biréacteur d'affaires capable d'accueillir jusqu'à sept passagers et deux membres d'équipage. Issu du programme Mitsubishi MU-300, il n'avait malheureusement pas survécu à la crise financière de 2009.



Mitsubishi

En 1977, le bureau d'étude de Mitsubishi Heavy Industries se mit à travailler sur un petit biréacteur destiné au marché américain. L'efficacité des ingénieurs japonais permit au premier de ses prototypes de prendre l'air dès le 29 août 1978. Désigné MU-300 Diamond, cet appareil disposait de Pratt &

Whitney Canada JT15D qui lui permettaient d'atteindre une vitesse de croisière de 820 km/h. Capable de monter à 45.000 pieds, il pouvait également franchir plus de 3.000 kilomètres sans se ravitailler. En 1981, le constructeur nippon parvint à le faire certifier par la Federal Aviation Administration. L'usine de Nagoya se mit aussitôt à expédier des voilures et des fuselages jusqu'à San Angelo où s'effectuait l'assemblage final.

Beechcraft

Constatant que l'aéronef peinait à trouver preneur, la direction de Mitsubishi choisit d'abandonner le projet et le centre de production texan. Ceux-ci furent donc repris par la Beech Aircraft Corporation en 1985. L'avionneur du Soleil Levant n'était toutefois pas complètement hors-jeu puisqu'il continuait à fournir les cellules nécessaires au montage des nouveaux appareils. Ces derniers bénéficièrent de différentes améliorations qui aboutirent à l'obtention d'une seconde certification délivrée au printemps de l'année suivante. Ils furent ensuite commercialisés sous l'appellation Model 400 Beechjet. En 1989, leur production fut répartie entre les sites de Salinas en Californie et de Wichita au Kansas.



Hawker

Quatre ans plus tard, le groupe Raytheon, qui possédait Beechcraft, racheta la société britannique Hawker Siddeley. Ses dirigeants décidèrent alors de fusionner les deux firmes sous le nom Raytheon Aircraft Company. Les Beechjet devinrent ainsi des Raytheon 400 Bizjet. Les marques d'origines finirent par réapparaître en 2002. La fabrication des machines à hélices fut confiée à Beechcraft et celle des biréacteurs à Hawker. Le Bizjet fut donc renommé Hawker 400. En 2008, l'entreprise dévoila les premières esquisses du Hawker 450XP. Celui-ci devait être équipé de turboréacteurs Pratt & Whitney PW535D mais fut abandonné l'année d'après en raison d'un contexte économique plus que défavorable.

CUBCRAFTERS XCUB

Société

La CubCrafters Incorporation fut créée par Jim Richmond en 1980. Basée à Yakima, dans l'État de Washington, cette société assurait l'entretien et la restauration des Piper PA-18 "Super Cub". En 1997, Jim décida de produire une version améliorée de cet appareil. Il se mit donc à en modifier les plans tandis qu'une entreprise spécialisée agrandissait son petit atelier. Situé sur l'aéroport de McAllister, ce dernier abrita ainsi la construction du premier CC18-180 "Top Cub". Certifié par la Federal Aviation Administration au mois de décembre 2004, ce monoplan à aile haute était plus performant mais également plus facile à piloter que l'original.

Modèles

Trois ans plus tard, CubCrafters fit voler le prototype du CC11-100 "Cub Sport". Équipé d'un quatre cylindres Teledyne Continental O-200 délivrant 100 chevaux, il était capable de croiser à 163 km/h. En 2011, la société se mit à vendre le Carbon Cub EX, un aéronef destiné aux constructeurs amateurs. Vendu

sous forme de kit, il était particulièrement léger. Cette caractéristique lui permettait de se contenter d'un moteur de 100 chevaux pour afficher d'excellentes performances. Il pouvait toutefois recevoir un Lycoming O-360 de 180 chevaux ou un Engine Components International "Titan" 340 de même puissance.



Nouveauté

Le CC19-180 "XCub" a été certifié par la Federal Aviation Administration au mois de juin 2016 et par l'European Aviation Safety Agency en décembre 2017. Dérivé du Carbon Cub EX, il affiche un poids plume de 552 kilogrammes à vide. L'avion peut recevoir deux groupes motopropulseurs différents. Le premier réunit un Lycoming O-360 de 180 chevaux et une hélice bipale Hartzell "Trailblazer". Le second regroupe un Lycoming IO-390 de 215 chevaux et une tripale Hartzell "Pathfinder". Dans cette

configuration, il peut atteindre une masse maximale de 1.043 kilogrammes. Il est alors capable de décoller et d'atterrir sur cinquante-deux mètres.

Performances

La vitesse de croisière maximale du "XCub" est fixée à 230 km/h. Son pilote peut toutefois se maintenir en l'air durant près de huit heures en réduisant son allure à 160 km/h. L'appareil peut ainsi parcourir plus de 1.300 kilomètres sans escale. De plus, ses pneus basse pression lui permettent d'emprunter des pistes sommaires. La version "NXCub" dispose quant à elle d'un train d'atterrissage tricycle qui facilite son utilisation. Le modèle de base peut également reposer sur des flotteurs Wipline 2100 qui, grâce à leurs roues escamotables, le transforment en machine amphibie. Lors de sa commercialisation, les qualités de vol et la flexibilité d'utilisation du "XCub" ont été saluées par Dave Hirschman de l'Aircraft Owners and Pilots Association. Cette publicité a permis à la CubCrafters Incorporation d'en écouler une vingtaine d'exemplaires en quelques mois. Ces derniers étaient alors vendus 297.500 dollars, soit 264.775 euros.

BIOCARBURANT CHEZ SAFRAN

Au mois de septembre, Safran Helicopter Engines a entamé une campagne d'essais inédite. En effet, celle-ci vise à étudier l'impact du biocarburant sur un turbomoteur. À terme, elle pourrait donc valider l'emploi de ce combustible par les hélicoptères.



Expérimentation

C'est sur son site de Bordes, dans les Pyrénées-Atlantiques, que le motoriste a donné le coup d'envoi de cette expérience le 08 septembre 2021. Ses ingénieurs ont alors réalisé une première mondiale en utilisant cent pour cent de carburant aviation durable pour alimenter un Makila 2. Ce test initial

s'est déroulé grâce au BEARCAT, le Banc d'Essai Avancé pour la Recherche en Combustion et en Aérothermique des Turbomachines. Propriété du centre de recherche et de technologie Safran Tech, cet équipement ultra-moderne permet d'en apprendre davantage sur les différents phénomènes physiques intervenant au sein des moteurs.

Carburant

Le biocarburant sélectionné pour cette campagne d'essais est produit par la société Total Energies à partir d'huiles de cuisson usagées. Désignés Sustainable Aviation Fuels (SAF) par les anglo-saxons, les carburants durables constituent une véritable solution pour réduire l'empreinte carbone du secteur aérien. En effet, les études font état d'une diminution des émissions pouvant atteindre 90% selon le type de déchets dont ils sont issus. Les moteurs Safran sont tous certifiés pour fonctionner avec un mélange alliant kérosène et biocarburant en proportions égales. En ne brûlant que du combustible vert, le motoriste estime que le Makila 2 verra ses rejets de dioxyde de carbone réduits de 80% sur l'ensemble de son cycle de vie.

Turbomoteur

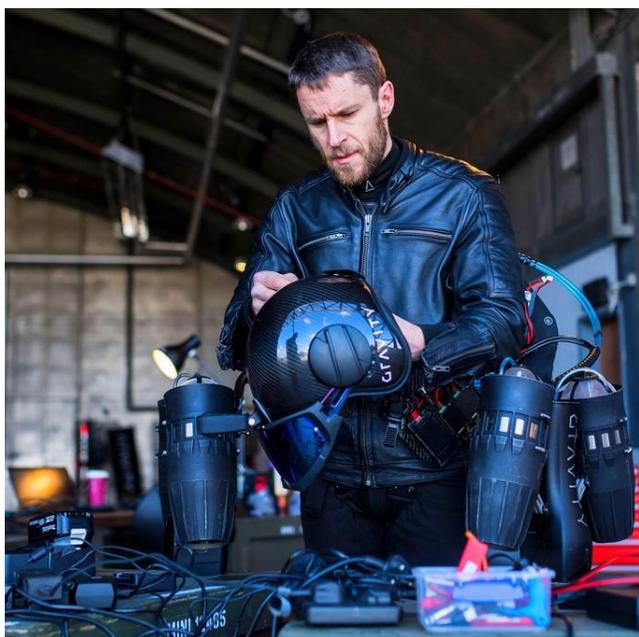
Développé à la fin des années quatre-vingt-dix, le Makila 2 est un turbomoteur destiné aux hélicoptères lourds affichant une masse comprise entre 9 et 12 tonnes. L'entreprise considère qu'il est le plus performant et le plus fiable de sa catégorie. Il est capable de délivrer une puissance au décollage allant de 1.800 à 2.100 chevaux et peut fonctionner 4.000 heures entre chaque révision. Airbus Helicopters l'a donc choisi pour propulser les modèles H215, H225 et H225M Caracal.



Les dernières versions du Makila 2 sont associées à un Full Authority Digital Engine Control (FADEC) qui allège la charge de travail de l'équipage tout en renforçant la sécurité en vol.

IRONMAN

À dix-huit ans, Richard Browning choisit de marcher dans les pas de son père en devenant ingénieur en aéronautique. Manquant d'enthousiasme à l'égard des cours qu'il suivait, il se réorienta cependant vers des études de géologie. Une fois diplômé, il rejoignit les Royal Marines en tant que réserviste et décrocha son béret vert. Sa passion pour le vol l'amena ensuite à développer le Daedalus Mk.I.



Recherche

Comme Yves Rossy, Richard Browning rêvait de voler librement. Il imagina donc la "jetsuit", une combinaison équipée de petits turboréacteurs. Fixés au niveau des bras, ces derniers étaient alimentés en carburant par le sac à dos du pilote. Le Britannique réalisa ses premiers essais au mois de mars 2016 dans la campagne bordant Salisbury. L'année suivante, il fonda la société Gravity Industries Limited et rebaptisa son équipement Daedalus Mk.I. Au moins d'août 2018, ce dernier lui permit d'établir un premier record du monde de vitesse en atteignant 51 km/h.

Renommée

Le 30 juillet 2019, Richard Browning décolla d'un bateau de la Royal Navy pour effectuer une démonstration. Réalisée au-dessus de la Solent, une mer située entre l'île de Wight et les côtes anglaises, cette démonstration s'acheva par un atterrissage en douceur. Cette présentation permit à l'inventeur de se faire connaître du grand public et lui valut le surnom "Ironman". Franky Zapata lui ravit la vedette cinq jours plus tard en traversant la Manche à bord de son Flyboard Air. Ce jour-là, le Marseillais adopta une vitesse de

croisière de 165 km/h. Il put ainsi franchir les trente-cinq kilomètres qui séparent la Côte d'Opale de Saint-Margaret-at-Cliffe en vingt-deux minutes.



Record

Le 15 novembre de la même année, Richard Browning pulvérisa son propre record en dépassant les 136 km/h. Il demeurait donc moins rapide que le Français mais son système offrait une plus grande stabilité. Les responsables des Marines britanniques continuèrent donc à soutenir ce projet, espérant qu'il aboutisse un jour à une application militaire opérationnelle.

BRM AERO BRISTELL

Le Bristell est un aéronef ultra-léger conçu par l'entreprise tchèque BRM Aero à la fin des années deux mille. Destiné au vol local et au voyage, c'est un appareil fiable et rapide.



Appareil

Le Bristell fut conjointement développé par Milan Bristela et son fils Martin. Désignée "Bristell Classic", la version de base reposait sur un train tricycle fixe. Elle vola pour la première fois au cours du mois de mars 2011. Propulsée par un Rotax 912ULS de 100 chevaux, elle pouvait atteindre une vitesse de croisière de 214 km/h. La version Ultra-Léger Motorisé était dotée d'une voilure

de 8,13 mètres tandis que sa masse maximale n'excédait pas 472 kilogrammes. La version Light Sport Aircraft recevait pour sa part une aile mesurant 9,13 mètres d'envergure tandis que sa masse maximale atteignait 600 kilogrammes.

Déclinaisons

L'année suivante, BRM Aero ajouta le "Bristell RG" à son catalogue. Ce LSA bénéficiait d'un train d'atterrissage rétractable qui améliorait légèrement sa vitesse de pointe. Il fut suivi par un Ultra-Léger Motorisé à train classique fixe baptisé "Bristell TDO". Comme le "Bristell Classic", ce dernier pouvait être équipé d'un longeron renforcé qui portait sa masse maximale à 600 kilogrammes et lui permettait d'entrer dans la catégorie Light Sport Aircraft.

Évolutions

L'avionneur travailla ensuite sur le "Bristell B23". Répondant aux exigences de la certification CS-23/FAR-23, ce biplace offrait une charge utile de 315 kilogrammes pour une masse maximale de 750 kilogrammes. En plus d'un Rotax 912iS, son prototype était équipé d'un parachute balistique de secours. Principalement destiné au voyage, il

possédait trois soutes à bagages : une de 15 kilogrammes dans le fuselage et une de 20 kilogrammes dans chaque demi-aile. De plus, le B23 avait été conçu pour être agréé VFR de jour et de nuit avant d'être certifié IFR. Ce superbe appareil donna ensuite naissance au "Bristell B8", un dérivé à aile haute pouvant être propulsé par un Rotax 912iS de 100 chevaux, un Rotax 914 de 115 chevaux ou un Rotax 915iS de 135 chevaux.



Caractéristiques

Longueur	: 6,45 mètres
Envergure	: 8,13 mètres
Hauteur	: 2,28 mètres
Surface alaire	: 10,50 m ²
Masse à vide	: 290 kilos
Masse maximale	: 472 kilos
Vitesse maximale	: 270 km/h
Vitesse de décrochage	: 52 km/h

AIRBUS H175

L'Airbus H175 est un hélicoptère de transport civil conjointement développé par Airbus et l'Aviation Industry Corporation of China.



Coopération

Au mois de décembre 2005, la société Eurocopter et le groupe Aviation Industry Corporation of China se rapprochèrent pour lancer le développement d'un nouvel hélicoptère. Il fut alors décidé que les ingénieurs des deux entités travailleraient simultanément sur une maquette numérique de l'appareil. Celui-ci serait ensuite produit à Marignane sous la désignation EC-175 ainsi qu'à Harbin sous l'appellation chinoise AC352.

Appareil

Le prototype de l'Eurocopter EC-175 réalisa son premier vol à Marignane le 04 décembre 2009. Affichant une masse maximale de 7,8 tonnes, il était propulsé par deux Pratt & Whitney Canada PT6C délivrant 1.776 chevaux chacun. Entraînant un rotor Spheriflex à cinq pales, ces turbomoteurs lui permettaient de croiser à 285 km/h et d'atteindre une altitude de 6.000 mètres. Il était aussi capable de transporter jusqu'à dix-huit passagers sur quelques 1.259 kilomètres. Son poste de pilotage biplace disposait de quatre écrans multifonction et d'un écran central optionnel. Il était également muni d'un pilote automatique quatre axes et d'une commande actionnant le système de flottaison d'urgence. De plus, sa cellule avait été spécialement traitée pour résister à la corrosion saline. Il était donc apte aux opérations maritimes telles que le sauvetage en mer ou l'approvisionnement des plateformes pétrolières. Pour finir, les ingénieurs avaient pris en compte l'aspect environnemental durant sa conception. L'EC-175 employait ainsi de nombreux matériaux recyclables et affichait un niveau de nuisances sonores nettement inférieur aux normes établies par l'OACI.



Lancement

Le 06 février 2013, ce prototype parvint à établir deux records mondiaux de vitesse ascensionnelle en atteignant 3.000 mètres en 3 minutes et 10 secondes puis 6.000 mètres en 6 minutes et 54 secondes. Ces exploits homologués par la FAA offrirent une belle publicité à l'engin. En janvier 2014, Eurocopter devint Airbus Helicopters. Dans la foulée, l'EC-175 fut certifié et rebaptisé H175. La compagnie belge Noordzee Helikopters Vlaanderen, qui en avait déjà commandé dix, signa alors un nouveau contrat pour six appareils supplémentaires. Le 08 septembre 2015, le Hong Kong Government Flying Services choisit d'en acheter sept afin de remplacer ses Aérospatiale AS-332 "Super Puma" de recherche et de sauvetage. Les trois premières machines furent livrées au mois de juin 2018.

NORTH AMERICAN SABRELINER

En 1956, l'US Air Force se mit à chercher un appareil capable d'assurer des missions d'entraînement et de liaisons. North American Aviation en profita pour soumettre le projet NA-246/NA-265 sur lequel elle travaillait depuis quelques temps. Celui-ci concernait un biréacteur très performant empruntant l'aile du chasseur F-86 "Sabre".



Prototype

Officieusement désigné XT-39, le prototype de ce dernier vola pour la première fois le 16 septembre 1958. Il était alors propulsé par deux turboréacteurs General Electric J85 qui

lui permettaient d'atteindre une vitesse de croisière d'environ 800 km/h. Le XT-39 bénéficiait également d'un grand rayon d'action puisqu'il pouvait franchir plus de 4.000 kilomètres sans escale. Les exemplaires de série reçurent toutefois des réacteurs Pratt & Whitney JT12 délivrant une poussée de 13 kN.

Aviation militaire

Les aviateurs ne tardèrent pas à commander différentes variantes capables de transporter jusqu'à sept passagers. Ils reçurent notamment des T-39A destinés à la formation des pilotes, des CT-39A spécialisés dans le transport de fret et des T-39B qui assuraient les formations radar. De leur côté, les marins achetèrent des CT-39E pour l'acheminement des hommes et du matériel ainsi que des T-39D qui servirent à former les futurs navigateurs-bombardiers.

Aviation civile

En parallèle, North American commercialisa plusieurs versions civiles. Il y eut tout d'abord le Sabreliner 40 qui pouvait accueillir onze voyageurs, le Sabreliner 60 qui embarquait un passager supplémentaire et le Sabreliner 65 propulsé par deux Garrett TFE731. Les

déclinaisons qui suivirent furent équipées d'un fuselage réhaussé, d'une nouvelle aile ou de moteurs plus puissants.



Caractéristiques

Longueur	: 13,41 mètres
Envergure	: 13,56 mètres
Hauteur	: 4,88 mètres
Surface alaire	: 31,79 m ²
Masse à vide	: 4,1 tonnes
Masse max	: 8,0 tonnes

Performances

Vitesse maximale	: 885 km/h
Vitesse de croisière	: 800 km/h
Plafond	: 12.000 mètres
Rayon d'action	: 4.000 km

CFM RISE

Le motoriste CFM International travaille actuellement sur le RISE, un turboréacteur à soufflante non-carénée qui s'avère prometteur. Celui-ci pourrait assurer la jonction entre les moteurs contemporains et les futurs propulseurs à hydrogène.

CFM International

Avec 70% de parts de marché, CFM International est le leader mondial des fabricants de moteurs destinés aux appareils de plus de cent places. Cette coentreprise franco-américaine a été fondée au mois de septembre 1974 par General Electric Aircraft Engines (GEAE) et la Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA). Trente-et-un ans plus tard, cette dernière a fusionné avec la Société d'Applications Générales d'Électricité et de Mécanique (SAGEM) pour donner naissance au groupe Safran.

CFM CFM56

Premier turboréacteur conçu et produit par la firme, le CFM56 a effectué son premier tour de piste en février 1977, sous l'aile d'un

McDonnell Douglas YC-15. Fiable et puissant, il a rencontré un véritable succès auprès de la clientèle deux ans plus tard lors de sa commercialisation. Les ingénieurs l'ont alors décliné en différentes versions dont les puissances s'évaluaient entre 82 et 151 kilonewtons. En 2014, le motoriste en avait écoulé plus de vingt-six mille exemplaires.



CFM LEAP

Le Leading Edge Aviation Propulsion (LEAP) a débuté son programme d'essais en vol le 06 octobre de la même année. Intégrant de nombreuses innovations technologiques, il permet de réaliser une économie de carburant de 15% par rapport au précédent. Chose inhabituelle dans le monde de

l'aviation, le constructeur en avait déjà vendu près de huit mille avant que le prototype n'ait quitté la terre ferme. Ses principaux acquéreurs étaient Airbus pour le LEAP-1A, Boeing pour le LEAP-1B et Comac pour le LEAP-1C.

CFM RISE

Cherchant à diminuer l'empreinte carbone de ses créations, CFM International s'est ensuite intéressée aux turboréacteurs à soufflante non-carénée. La société travaille donc actuellement sur le Revolutionary Innovation for Sustainable Engines (RISE) qui devrait brûler 20% de kérosène en moins que le LEAP. Cet OpenFan afficherait ainsi les performances d'un turboréacteur et la consommation d'un turbopropulseur. Contrairement aux images d'illustration présentées en amont du projet, son démonstrateur ne possèdera cependant qu'un seul étage de soufflante afin de réduire sa complexité, et donc, la durée de sa mise au point. En effet, la direction espère le commercialiser dès 2035. Il équiperait alors les avions monocouloirs et serait alimenté par du Jet A-1 ou du biocarburant. Une version fonctionnant à l'hydrogène pourrait ensuite voir le jour.

REGENT SEAGLIDER

En juin dernier, la compagnie maritime Brittany Ferries a fait savoir qu'elle venait de signer un accord avec la société Regent pour le développement d'un bateau volant. Gros plan sur cet étonnant véhicule électrique.



Compagnie

Fondée par Alexis Gourvenec en 1972, la société Brittany Ferries est établie à Roscoff, dans le Finistère. Spécialisée dans le transport de passagers et de véhicules entre la France et le Royaume Uni, elle emploie deux mille cinq cents salariés et possède une douzaine de navires qui desservent quatorze lignes. Jusqu'en 2019, elle

transportait quelques deux millions et demi de passagers par an. Hélas, le Brexit et la pandémie ont fortement impacté ses activités. Ainsi, le nombre de ses clients n'a pas excédé les sept cent cinquante mille personnes en 2020.

Appareil

La compagnie bretonne a donc choisi d'innover pour séduire de nouveaux chalands. En juin dernier, elle a signé un accord avec Regent qui doit lui fournir un nouveau type d'appareil à l'horizon 2028. Ce bateau volant alliera la maniabilité d'un ferry, le confort d'un aéroglisseur et la vitesse d'un avion. Il pourra embarquer une cinquantaine de voyageurs qui n'auront pas à souffrir des mouvements de la houle. Ces derniers franchiront ainsi la Manche en un temps record et dans le plus grand calme.

Technique

La transition écologique étant une priorité pour Brittany Ferries, l'oiseau marin sera équipé de huit moteurs électriques alimentés par des batteries. Ces derniers entraineront des hélices à cinq pales qui assureront la propulsion. Le Seaglider sera également muni de foils qui placeront sa coque hors de

l'eau pour faciliter son essor. Sa voilure, optimisée pour profiter de l'effet de sol lui permettra ensuite d'évoluer à quelques mètres de la surface. La direction de Regent estime que cet appareil pourrait atteindre 290 km/h en croisière. La liaison entre Cherbourg et Portsmouth ne durerait ainsi pas plus de quarante minutes.

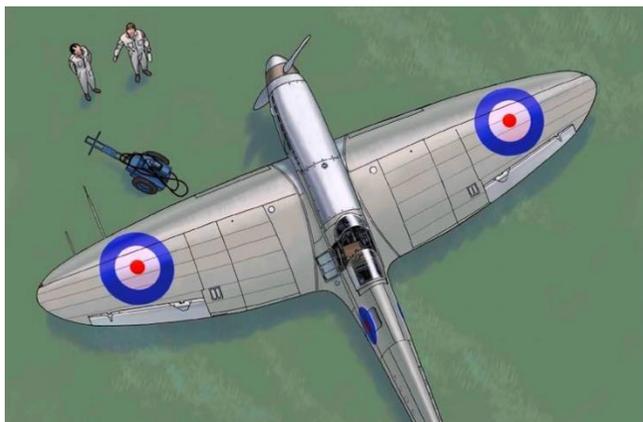


Concurrent

Le projet de l'entreprise américaine risque d'entrer en concurrence directe avec celui de la start-up française Aqualines dont la création foncera à 300 km/h. Si le second se concrétise, un centre d'essais et de production sera érigé près de Bayonne, dans les Pyrénées-Atlantiques. Un écranoplane made in France pourrait donc voir le jour dans les années à venir.

AILES DE LÉGENDE

Les éditions Delcourt viennent de publier le premier tome de la collection Ailes de Légende. Intitulée "Spitfire", cette bande dessinée de 72 pages revient, de manière romancée, sur la création du chasseur.



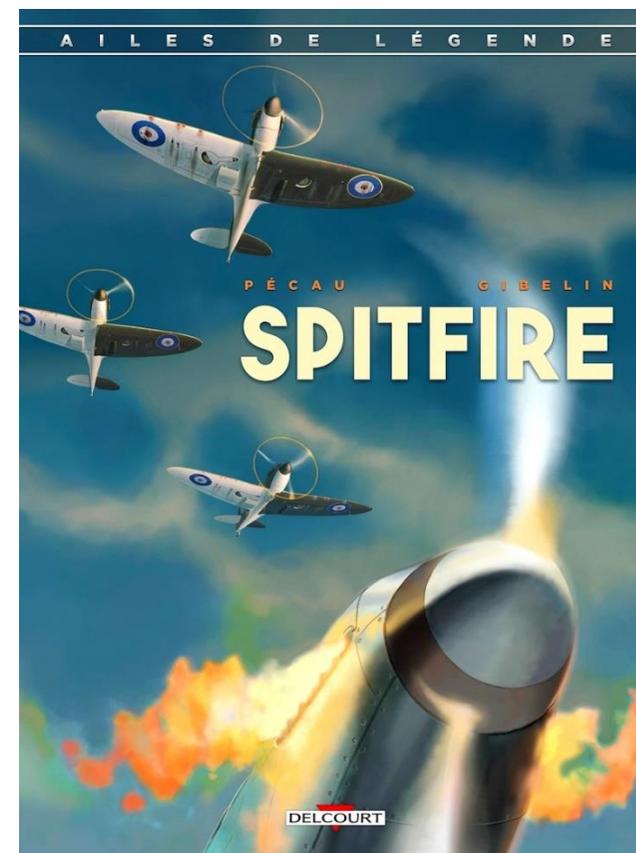
Ouvrage

L'histoire débute le 13 septembre 1931. Ce jour-là, le Lieutenant John Boothman remporte la Coupe Schneider à bord du Supermarine S.6B, un hydravion de course développé par Reginald Mitchell et son équipe. Ce dernier lance alors l'étude d'un chasseur qui, au fil du temps, devient le Type 300. Son prototype effectue un premier tour

de piste à Eastleigh, le 05 mars 1936, aux mains du Capitaine Joseph Summers. Quelques temps plus tard, son puissant moteur Rolls-Royce Merlin lui permet d'atteindre une vitesse de 562 km/h en palier. L'ingénieur poursuit toutefois ses travaux afin d'améliorer les performances de son appareil. Les premiers Spitfire de série sont livrés aux militaires le 04 août 1938. Le récit s'achève deux ans plus tard, à l'aube de la Bataille d'Angleterre.

Collection

Ailes de Légende est une nouvelle collection qui s'intéresse aux avions les plus mythiques. Elle s'ouvre donc sur l'histoire du légendaire Supermarine Spitfire, véritable fer de lance de la Royal Air Force durant la Seconde Guerre Mondiale. Le tome deux sera quant à lui consacré au chasseur bombardier Mitsubishi A6M Zero.



Informations

Titre	: Spitfire
Collection	: Ailes de légende
Scénariste	: Jean-Pierre Pécau
Dessinateur	: Christophe Gibelin
Format	: 240 x 320 mm
Maison d'édition	: Editions Delcourt
Code EAN	: 9782413022596

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, Alejandro Torres, Justin Palmer, Gravity Industries Limited, CubCrafters, Alsatian, David Lednicer, BRM Aero, Airbus Helicopters, Ighsiao, Jonathan Morgan, CFM International, Regent, Safran, Christophe Gibelin, Éditions Delcourt.