EOLE AIR PASSION

NEWSLETTER

SOMMAIRE

Novembre 2021

- Beechcraft Beechliner
- SIAI Marchetti SF.260
- Ascendance Flight Technologies Atea
- Sonex Aircraft Subsonex
- Jetoptera J2000
- L'hydrogène à Lyon
- Seuls face à l'Alaska
- Tecnam P2010
- Honda HA-420 Hondajet
- Britten-Norman Islander

BEECHCRAFT BEECHLINER

Le Beechcraft 1900 est un avion de ligne régional capable d'embarquer dix-neuf passagers. Il s'agit du troisième aéronef de ce type produit par le constructeur après les modèle 18 "Twin Beech" et 99 "Airliner".

1900

À la fin des années soixante-dix, la Beech Aircraft Corporation lança l'étude d'un appareil susceptible de concurrencer le British Aerospace "Jetstream" et le Swearingen "Metro". Les ingénieurs s'appuyèrent alors sur les plans du Super King Air pour proposer le modèle 1900 dont le prototype prit l'air le 03 septembre 1982. Ce dernier disposait d'une cabine pressurisée accessible au moyen de deux portes. La première était située derrière le cockpit et la seconde l'arrière du fuselage. La propulsion de l'engin était assurée par deux Pratt & Whitney Canada PT6A-65B de 1.100 chevaux qui lui permettaient d'atteindre vitesse de croisière de 510 km/h à 20.000 pieds. Certifié par la Federal Aviation Administration le 22 novembre 1983, le Beechliner fut commercialisé au début de l'année suivante. Il ne tarda toutefois pas à être remplacé par le 1900C.

1900C

Plus fonctionnelle, cette variante possédait une large porte "cargo" qui remplaçait la passerelle arrière. Les compagnies aériennes pouvaient ainsi l'utiliser pour transporter du fret après avoir retiré les deux rangées de sièges de sa cabine. Bien pensées, celles-ci se démontaient très facilement. Quelques temps plus tard, les ingénieurs décidèrent d'offrir une plus grande autonomie à leur création. Le 1900C perdit alors ses réservoirs traditionnels au profit d'une aile dite "humide". L'augmentation du volume de carburant embarqué permettait à l'avion de franchir 700 kilomètres sans escale avec dix-neuf voyageurs à son bord et jusqu'à 2.300 kilomètres à vide.

1900D

En 1991, il céda la place au 1900D qui se distinguait par sa cabine rehaussée. Les passagers pouvaient ainsi rejoindre leur place sans se courber, un confort non-négligeable pour les personnes de grande taille. Bordée de winglets, sa voilure portait une paire de PT6A-67D délivrant une puissance de 1.279 chevaux chacun. De plus, son tableau de bord était agrémenté d'instruments de vol électroniques. Sa production s'acheva en 2002, lorsque la clientèle s'orienta vers les jets régionaux.

MARCHETTI SF.260

Le SF.260 est un biplace de tourisme et d'entrainement créé par Stelio Frati au milieu des années soixante. Dérivé du Falco F.8L, il est actuellement produit par Finmeccanica.

F.8L

En 1955, la société Aviamilano se mit à produire le F8L "Falco", un biplace de sport et de tourisme créé par Stelio Frati. Cet appareil en bois était équipé d'un moteur quatre cylindres Lycoming O-290 de 135 chevaux qui entrainait une hélice à pas fixe. En 1957, ce groupe motopropulseur fut remplacé par un Lycoming O-320 de 150 chevaux et une hélice à vitesse constante. Cette modification permit d'augmenter efficacement les performances de l'avion.

F.250

En 1960, l'ingénieur commença à travailler sur le F.250, un aéronef biplace reprenant la ligne du Falco. Il se différenciait toutefois par sa cellule entièrement métallique et les réservoirs portés par ses ailes. Son prototype était doté d'un six cylindres Lycoming O-540 fournissant 260 chevaux. Il réalisa son premier vol le 15 juillet 1964 mais fut détruit le 07 novembre de l'année suivante.

F.260

En 1966, Aviamilano fit voler le F.260, une version améliorée qui se distinguait notamment par son pare-brise incliné. Ne parvenant pas à lancer la production de celle-ci, l'avionneur en céda la licence à la Società Idrovolanti Alta Italia Marchetti.

SF.260

Les premiers appareils de série furent commercialisés sous la dénomination SF.260. La compagnie Marchetti proposa ensuite une variante militaire destinée à l'entrainement des futurs pilotes de chasse. Désignée SF.260M, cette dernière prit son envol le 10 octobre 1970. Elle possédait un train d'atterrissage renforcé, une dérive plus haute et de nouveaux bords d'attaque. Le succès fut au rendez-vous puisque la Force Aérienne Belge en commanda trente-six exemplaires. En 1974, la Federal Aviation Administration certifia le SF.260B. Destiné au marché civil, ce dernier reprenait les améliorations de l'avion d'entrainement.

F-260

En 1997, la SIAI Marchetti fut absorbée par Aermacchi. Les aéronefs devinrent aussitôt des F-260E. Cinq ans plus tard, le constructeur fut intégré au groupe Finmeccanica. La production se poursuivit alors avec le SF-260EA que le Pérou, le Qatar et le Venezuela commandèrent en grand nombre pour assurer la formation de leurs pilotes militaires.

ASCENDANCE ATEA

Ascendance Flight Technologies est une start-up fondée par quatre anciens ingénieurs d'Airbus. Installée à Toulouse, elle compte déployer son taxi volant lors des prochains Jeux Olympiques.

Appareil

Baptisé Atea, cet avion hybride électrique reprend le concept architectural du Ryan Vertifan. Il est effectivement doté de trois rotors qui lui permettent de décoller et d'atterrir à la verticale. Les deux premiers sont abrités par la voilure tandis que le troisième s'intègre dans le fuselage, en amont du cockpit. Ces propulseurs restent actifs jusqu'à ce que l'appareil atteigne une vitesse horizontale suffisante pour que l'aile garantisse la sustentation. La traction est en revanche assurée par une hélice tripale à vitesse constante.

Hybridation

Pour animer cet engin, Ascendance Flight Technologies a développé un système de propulsion hybride électrique désigné Sterna. Celle-ci permet de réduire les émissions de carbone de 80% tout en divisant le niveau de bruit par quatre. Cet ensemble modulaire peut être alimenté par un large panel de sources d'énergies allant du kérosène au biocarburant en passant par les carburants synthétiques. Les ingénieurs ont également prévu sa possible association à une pile à combustible alimentée par de l'hydrogène. Il serait ainsi totalement propre.

Emploi

Dans un premier temps, la propulsion hybride de l'Atea lui permettra de transporter jusqu'à cinq passagers sur plus de quatre cents kilomètres. L'aéronef sera donc en mesure de remplir différentes missions telles que les évacuations sanitaires, le transport de passagers, la surveillance aérienne et les visites touristiques. Il a d'ailleurs été conçu de manière à respecter les contraintes et les exigences de la réglementation SC-VTOL de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.

Financement

Troisième avionneur implanté à Toulouse, après Airbus et Aura Aero, Ascendance Flight Technologies vient d'obtenir dix millions d'euros auprès d'un groupe d'investisseurs. Cette somme servira notamment à construire et tester le prototype de l'Atea. S'il tient ses promesses, celui-ci devrait rapidement entrer en production. Il pourrait donc assurer une partie des déplacements urbains lors des prochains Jeux Olympiques qui se tiendront à Paris du 26 juillet au 11 août 2024.

SONEX AIRCRAFT SUBSONEX

Le SubSonex est un microjet conçu par John Monnett. Destiné à la construction amateur, il est vendu sous forme de kit.

Société

Passionné par les courses aériennes, John Monnett décida de créer son propre racer en 1970. Quelques années plus tard, il se mit à vendre les plans des avions qu'il concevait. En 1982, l'américain connut son heure de gloire grâce au Monex qui décrocha deux records mondiaux de vitesse en dépassant les 298 km/h. En 1998, il fonda la société Sonex Aircraft afin de commercialiser un nouvel appareil sous forme de kit. Baptisé Sonex, celui celui-ci fut rapidement rejoint par le Waiex, le Xenos et l'Onex.

Prototypes

En 2009, l'entreprise dévoila le JSX-1, un microjet propulsé par un réacteur de type PBSTJ-100. Générant une poussée d'un kilonewton, ce dernier précédait un empennage papillon. La cellule en aluminium reposait quant à elle sur un train d'atterrissage monotrace. Dès les premiers essais de roulage, on se rendit compte que cet accessoire ne permettait pas de contrôler l'engin de manière efficace. Sonex Aircraft assembla donc un second prototype qui possédait un fuselage élargi, un parachute balistique de secours ainsi qu'un train tricycle escamotable. L'aéronef fut alors renommé JSX-2. Le 10 juillet 2014, Bob Carlton lui fit prendre l'air pour la première fois au-dessus d'Oshkosh, dans le Wisconsin.

Appareil

Le SubSonex affiche une masse à vide de 227 kilogrammes. Sa petite turbine est alors suffisante pour lui permettre d'atteindre les 386 km/h. Celle-ci peut toutefois brûler jusqu'à 68 litres de kérosène par heure de vol. L'avion possède donc un réservoir de 150 litres grâce auquel il peut franchir 772 kilomètres avec trente minutes de réserve. Robuste et bien conçu, il est capable de supporter des facteurs de charge compris entre +6 et -3G. Il décroche à 93 km/h tandis que sa vitesse maximale est fixée à 462 km/h. Vendu 114.000 dollars, le kit de construction rapide nécessite environ 450 heures de travail. L'exemplaire présenté sur les photographies est la propriété de Paul Dye. Le rédacteur en chef du magazine Kitplanes l'a assemblé lui-même en 425 heures, hors travaux de peinture, sur une période de quatre-vingt-cinq jours.

Variante

Au mois de juillet 2019, Sonex Aircraft a annoncé qu'elle comptait proposer une version biplace du SubSonex. Désignée JSX-2T, celle-ci pourrait recevoir un Pratt & Whitney TJ-150 en option.

JETOPTERA J2000

La société Jetoptera travaille actuellement sur un démonstrateur technologique baptisé J2000. Équipé d'un système de propulsion fluidique, il devrait être particulièrement silencieux.

Société

Jetoptera est une start-up spécialisée dans l'étude de modes de transports novateurs. Établie à Edmonds, dans l'État de Washington, elle mise sur l'essor des taxis volants. Conscients des nuisances sonores que ce type d'aéronef pourrait générer au cœur des villes, ses ingénieurs ont décidé d'orienter leurs recherches sur la diminution du bruit. Ils sont ainsi parvenus à créer un système de propulsion fluidique inspiré des ventilateurs sans hélice.

Propulsion

Basé sur la mise sous pression de l'air, le Fluidic Propulsive System (FPS) présente de nombreux avantages. Tout d'abord, son principe de fonctionnement améliore l'efficience de la propulsion de dix pourcents. Ensuite, sa consommation de carburant est moitié moins élevée que celle d'un petit réacteur. Pour finir, son architecture atypique le rend trente pourcents plus léger qu'un turbopropulseur ou qu'un turboréacteur. Le fonctionnement du FPS est identique à celui des ventilateurs sans pales. De d'air est éjecté au travers d'une fine ouverture encadrant une forme géométrique creuse. Ce flux est alors amplifié par l'effet Coandă ce qui produit une poussée comparable à celle d'un réacteur.

Génération

Dans un premier temps, la génération du flux d'air sera assurée par un turbomoteur brûlant du kérosène. En effet, la densité énergétique des batteries actuelles n'atteint que 260 Watt-heure par kilogramme alors qu'il en faudrait 1.500 au J2000 pour prendre son envol. Par la suite, celui-ci pourrait toutefois recevoir une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène.

Appareil

Comme tous les taxis aériens, le J2000 est un aéronef à décollage et atterrissage vertical. Il se distingue par son plan canard à persiennes et son aile jointe rectangulaire. Il est capable de transporter deux personnes sur 322 kilomètres à la vitesse de 300 km/h. Si le succès est au rendez-vous, le J2000 pourrait donner naissance à une version quadriplace baptisée J4000.

L'HYDROGÈNE À LYON

L'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry s'apprête à devenir le site pilote du déploiement de l'hydrogène aérien en Europe. Une station de distribution y sera opérationnelle dès 2023.

Collaboration

Mené par les sociétés Airbus, Air Liquide et Vinci Airports, ce projet décisif impliquera l'ensemble des acteurs de la plateforme. Les compétences intrinsèques de ces derniers devraient ainsi permettre de développer un réseau de distribution à la fois fiable et efficace. Cette expérience s'inscrit dans le programme européen de décarbonisation et de transition énergétique des transports. Il s'agit donc d'un premier pas vers le renouveau de l'aviation commerciale et son intégration dans un monde respectueux de l'environnement.

Installation

Les installations érigées sur l'aéroport de Lyon assureront plusieurs rôles. Elles permettront non seulement de fournir de l'hydrogène en permanence mais également de le produire et de le stocker sur place. La sécurité autour de ces opérations sera évidemment étudiée avec le plus grand soin par les ingénieurs et spécialistes d'Air Liquide.

Déploiement

Les premiers essais auront lieux en 2023 avec une station offrant de l'hydrogène gazeux. Celui-ci sera employé par les différents poids-lourds circulant sur le tarmac tels que les camions, les autobus et les véhicules de piste. La distribution d'hydrogène liquide à destination des avions débutera quelques années plus tard pour devenir massive à l'horizon 2030. Si tout se déroule comme prévu, Vinci Airports fera alors bâtir des installations similaires sur l'ensemble des plateformes qu'elle gère en Europe. L'aventure de l'hydrogène aérien a donc bien commencé.

Plateforme

Lyon Satolas est le quatrième aéroport français derrière Roissy Charles-de-Gaulle, Orly et Nice Côte-d'Azur. Desservi par l'autoroute A432 et une gare TGV, il s'étend sur près de 2.000 hectares. Ses deux pistes parallèles en asphalte adoptent une orientation 17/35. La première affiche une longueur de 4.000 mètres alors que la seconde se limite à 2.670 mètres. L'activité de ce terrain rhodanien n'a cessé d'augmenter depuis son inauguration en 1975. Il a ainsi accueilli quelques 11 millions de passagers en 2018.

SEULS FACE À L'ALASKA

L'émission "Seuls face à l'Alaska" relate le quotidien d'aventuriers qui ont fait le choix de vivre en pleine nature. Deux d'entre eux emploient des avions lorsqu'ils doivent rejoindre la civilisation.

Familles

Marty Meierotto réside dans un chalet avec sa femme Dominique et leur fille Noah Jane. Sa famille subsiste en vendant la fourrure des animaux qu'il capture. Pour se rendre sur sa ligne de trappe, le chasseur utilise son propre appareil, un Piper PA-18 Super Cub. De son côté, Morgan Beasley vit avec Margaret Stern dans une ravissante ferme. Ces amoureux de la nature possèdent deux chiens, quatre chevaux et différents animaux. Lorsqu'ils doivent effectuer des déplacements trop lointains pour les équidés, ils utilisent un Stinson 108. Morgan a également volé sur Cessna 150 Taildragger.

Appareils

Le Piper PA-18 Super Cub est un aéroplane idéal pour Marty. Il est effectivement capable de décoller et d'atterrir en 230 mètres. De plus, son train principal peut être équipé de skis ou de pneumatiques basse pression. Ces derniers lui permettent de regagner la terre ferme en empruntant n'importe quel terrain dégagé. Les téléspectateurs ont d'ailleurs pu voir l'Alaskien poser cet avion au bord d'une rivière, sur un banc de galets.

Passionné par les avions Stinson, Morgan possède un modèle 108. Cet avion à aile haute dispose d'une cabine spacieuse qui permet au pilote d'embarquer trois passagers ou une quantité non-négligeable de marchandises. Propulsé par une bipale Sensenich et un Franklin six cylindres de 150 chevaux, il peut franchir une distance de 800 kilomètres à 105 nœuds, soit 194 km/h. Morgan a également eu recours à un Cessna 150 équipé d'un train classique, une conversion réalisée au moyen d'un kit STC.

Contraintes

Comme tous les aviateurs qui arpentent la chaine d'Alaska, Marty et Morgan affrontent des conditions météorologiques délicates. Ils se montrent donc particulièrement attentifs à leurs paramètres de vol.

TECNAM P2010

Présenté en 2011 lors du salon aéronautique de Friedrichshafen, le Tecnam P2010 est un quadriplace issu d'une longue lignée d'appareils. Ses origines remontent effectivement au P92 créé par Luigi Pascale au début des années quatre-vingt-dix.

P92

Le modèle P92 effectua son premier tour de piste à Naples le 14 mars 1993. Sa cellule en aluminium réunissait un cockpit biplace et une aile haute haubanée. Particulièrement légère, elle lui permettait d'entrer dans la catégorie ULM de la Fédération Aéronautique Internationale et dans la classe LSA de la Federal Aviation Administration. Équipé d'un Rotax 912ULS de 100 chevaux, l'aéronef était capable de croiser à 210 km/h. En fonction de la version, il pouvait toutefois recevoir un Rotax 912UL de 80 chevaux, un Lycoming O-233 de 100 chevaux ou un Rotax 914 de 115 chevaux. En 2002, l'avionneur fit voler le prototype d'une variante désignée P2004. Cette dernière se démarquait par son aile cantilever.

P2008

Le P2008 quitta la terre ferme le 30 septembre 2008. Cette évolution possédait un fuselage en fibre de carbone ainsi qu'une voilure métallique haubanée. Le modèle de base était animé par un Rotax 912ULS de 100 chevaux tandis que le P2008 TC recevait un Rotax 914 de 115 chevaux. Tecnam commercialisa également le P2008 JC qui répondait aux règles CS-VLA fixées par l'EASA.

P2010

Le P2010 prit son essor le 12 avril 2012. Sa cabine agrandie pouvait accueillir quatre voyageurs, pilote compris. L'accès aux places arrière était facilité par une troisième porte située du côté droit. L'appareil était propulsé par un Lycoming IO-360 de 180 chevaux qui lui permettait de monter à 15.000 pieds et de croiser à 230 km/h sur près de 1.200 kilomètres. Lorsqu'ils passaient commande, les clients pouvaient toutefois sélectionner le Lycoming IO-390 de 215 chevaux.

P2010 TDI

Tecnam a dévoilé le P2010 TDi au mois de mai 2020. Cet aéroplane dispose d'un Continental CD-170 qui délivre 170 chevaux à 2.300 tours/minute. Associé à une hélice tripale, ce moteur diesel porte la distance franchissable à 1.944 kilomètres, soit 722 kilomètres de plus que les versions essence. Son cockpit intègre un Garmin G1000 NXi, un pilote automatique GFCTM 700 ainsi qu'un ensemble Full Authority Digital Engine Control. La gestion de la puissance reprend pour sa part la technologie monomanette.

HONDA HA-420 HONDAJET

Honda Motor Company est une société japonaise qui produit des automobiles, des camions, des motocycles, ainsi que du matériel de bricolage et de jardinage. Depuis 2015, elle assemble également l'avion d'affaires HA-420 "HondaJet".

Genèse

En 1986, les ingénieurs d'Honda Motor Company commencèrent à travailler sur différentes techniques de construction aéronautique. Ils créèrent alors le MH01, un Beechcraft Bonanza doté d'une cellule en matériaux composites. Ils s'associèrent ensuite aux chercheurs de l'Université du Mississipi pour créer le MH02 dont le prototype vola pour la première fois le 05 mars 1993. Cet appareil expérimental était doté d'un empennage en "T" et d'ailes en flèche inversée. Sa propulsion était assurée par deux turboréacteurs Pratt & Whitney JT15D délivrant une poussée totale de 10,6 kN. Après avoir effectué plus de 170 heures d'essais en vol, il fut cédé au Fan Fun Lab du circuit de Motegi, au Japon.

Appareil

Fort de ces expériences, Michimasa Fujino et son équipe étudièrent ensuite un biréacteur d'affaires susceptible d'être commercialisé. Désigné HA-420, ce dernier fut construit au Japon puis réassemblé sur l'aéroport de Greensboro, en Caroline du Nord. C'est là qu'il effectua son premier vol le mercredi 03 décembre 2003, après avoir été immatriculé N420HA par la Federal Aviation Administration. Il possédait un fuselage en matériaux composites alliant structures en nids d'abeilles et panneaux autoraidis. Cette solution permettait de réduire nettement son poids ainsi que son coût de fabrication. De son côté, la cabine pouvait accueillir jusqu'à six passagers dans le plus grand confort. Chacune des ailes en aluminium supportait un réacteur HF120 délivrant une poussée unitaire de 7,4 kN. Conçus par Honda et General Electric Aviation, ces moteurs permettaient à l'engin d'atteindre une vitesse de croisière de 682 km/h ainsi qu'une vitesse maximale de 782 km/h. Ce dernier pouvait également voler à une altitude de 12.500 mètres et franchir 2.000 kilomètres sans escale. De plus, il était capable de décoller sur une piste de 807 mètres et d'atterrir en 694 mètres. Le HondaJet reçut sa certification FAA au mois de décembre 2015 et celle de l'European Aviation Safety Agency en mai 2016.

Production

Honda prévoyait d'assembler quarante HA-420 en 2015, puis soixante exemplaires par an à compter de l'année suivante. Établie sur le Piedmont Triad International Airport, l'usine de Greensboro a toutefois porté cette cadence à quatre-vingts unités quatre ans plus tard en raison du succès de l'appareil.

BRITTEN-NORMAN ISLANDER

Le BN-2 "Islander" est un avion utilitaire léger capable de décoller et d'atterrir sur de courtes distances. Créé au début des années soixante par John Britten et Desmond Norman, il compte parmi les appareils commerciaux les plus vendus en Europe.

Société

En 1954, les ingénieurs John Britten et Desmond Norman fondèrent la société Britten-Norman Limited à Bembridge, sur l'ile de Wight. Spécialisée dans la transformation d'avions de tourisme en appareil d'épandage agricole, cette dernière décrocha rapidement un important contrat au Soudan. C'est ainsi qu'elle fit modifier de nombreux DeHavilland "Tiger Moth" par ses ateliers de Ventnor.

Prototype

Attentifs à l'évolution du marché comme aux besoins de la clientèle, les deux partenaires se rendirent ensuite compte que le transport régional se développait à grands pas. Ils décidèrent alors de créer un bimoteur fiable et robuste capable d'accueillir une dizaine de passagers. Le prototype de ce dernier quitta la terre ferme le 13 juin 1965 grâce à des quatre cylindres Continental IO-360B de 180 chevaux. Manquant légèrement de puissance, ces moteurs cédèrent rapidement la place à des six cylindres Lycoming O-540-E de 260 chevaux.

Appareil

En 1967, l'aéronef fut certifié puis commercialisé sous l'appellation BN-2A "Islander". Capable d'opérer à partir de petites pistes non-préparées, il était également très facile à entretenir. Le succès fut donc au rendez-vous et les carnets de commande de l'entreprise se remplirent très sans mal. Cette première mouture fut notamment suivie par le BN-2A-2 dont les moteurs délivraient 40 chevaux de plus. Le BN-2B "Islander II", qui réalisa son premier vol au mois d'août 1978, bénéficiait pour sa part d'améliorations mineures. Il pouvait croiser à 240 km/h et franchir 1.398 kilomètres à 12.000 pieds avec 60% de la puissance. Volets sortis, sa vitesse de décrochage n'excédait pas 74 km/h. Au niveau de la mer, il ne lui fallait que 370 mètres pour décoller et 300 mètres pour atterrir. Le 02 août 1980, le constructeur fit voler le prototype du BN-2T "Turbine Islander". Il s'agissait d'un BN-2A-26 équipé de deux turbopropulseurs Allison 250-B17C de 320 chevaux.

Production

L'assemblage des premiers BN-2A de série démarra à Bembridge en 1967. Pour faire face à la demande croissante de cet appareil, sa production fut ensuite confiée à la société roumaine Intreprinderea de Reparatii Material Aeronautic.

Dérivé

En 1970, Britten-Norman fit voler un dérivé trimoteur qu'elle baptisa BN-2A Mk.III "Trislander". La production de celui-ci ne cessa qu'en 1980.

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, Berni Müller, Carlos Seabra, Rolando Criniti, Fabrizio Capenti, Paul Dye, Dutch, BaszB, Barry Shipley, Alex I, BizavMen, Alejandro Torres, Andy Davey, Gerhard Gieswein, Asgeir Sigurdsson, Burkhard Domke, Moutain Men History, Jetoptera, Britten-Norman.