



SOMMAIRE

Octobre 2020

- Piper Cherokee
- Airlony Skylane
- Chantier à Thise
- Nouvel hélicoptère pour le CHU de Rouen
- Atterrissage forcé pour l'Éraole
- Réserve opérationnelle de l'Armée de l'Air
- Velocity V-Twin
- Bye Aerospace eFlyer 2
- Saint-Ex : un prince dans sa citadelle
- Rappel des gestes barrières

PIPER CHEROKEE

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



PA-28 Cherokee

La production de ce nouvel appareil débuta en 1961. Les premiers exemplaires de série furent désignés PA-28-150 "Cherokee"; le second numéro reflétant la puissance de leur mécanique. Piper proposa ensuite les variantes PA-28-160 et PA-28-180. En 1963, l'avionneur ajouta le PA-28-235 "Cherokee Pathfinder" à son catalogue. Premier six cylindres de la marque, ce dernier avait été

créé pour concurrencer le Cessna 182 "Skylane". Désirant étoffer sa gamme, Piper développa ensuite un biplace d'instruction baptisé PA-28-140 "Cherokee Cruiser". Ce dernier reçut toutefois une mécanique de 150 chevaux ainsi qu'une banquette arrière avant sa commercialisation.

PA-28R Arrow

En 1967, Piper lança le PA-28R-180 "Arrow" qui se différenciait par son train d'atterrissage rétractable. Équipée d'une hélice à pas variable et d'un quatre cylindres à injection, l'option PA-28R-200 apparut deux ans plus tard. Les versions "Arrow II" et "Arrow III" qui suivirent avaient été modifiées de façon à augmenter leur poids brut. Le PA-28R-201T "Turbo Arrow III" fut introduit en 1976. Il était propulsé par un moteur six cylindres de 200 chevaux équipé d'un turbocompresseur. En 1978, le constructeur présenta le PA-28RT-201 "Arrow IV" qui se différenciait par son empennage en "T".

PA-28 Archer

L'Archer vit le jour en 1972. Ce nouveau PA-28-180 bénéficiait de plusieurs améliorations: aile de plus grande envergure, gouvernail de profondeur élargi et fuselage allongé de 12

centimètres. Cette dernière transformation offrait un bien meilleur confort aux passagers se trouvant à l'arrière. L'Archer fut suivi par le PA-28-181 "Archer II" en 1975, puis par le PA-28-181 "Archer III" en 1994.



Autres variantes

Au fil du temps, d'autres modèles comme le PA-28-151 "Cherokee Warrior" et le PA-28-236 "Dakota" furent créés. Le PA-28 fut même décliné en bimoteur sous la désignation PA-44 "Seminole". Il servit également de base au développement du PA-32 "Cherokee Six".

Le F-GPJV d'Éole Air Passion est un PA-28-140 "Cherokee Cruiser". Il est propulsé par un Lycoming O-320 de 150 chevaux.

AIRLONY SKYLANE

Airlony

Créée par Petre Lonsky au milieu des années quatre-vingt-dix, Airlony est une entreprise spécialisée dans la fabrication d'avions ultra-légers. Basée en République Tchèque, dans la ville de Štětí, elle a déjà assemblé plus de cent trente appareils. Cette production se répartit entre le Highlander et le Skylane.



Highlander

Le Highlander était un biplan doté d'une voilure en bois entoilé. Son fuselage était en revanche constitué de matériaux composites. Il abritait un cockpit ouvert susceptible

d'accueillir un pilote et son passager. L'engin pouvait recevoir différentes motorisations dont les puissances variaient entre 80 et 120 chevaux. Ces dernières lui permettaient d'atteindre une vitesse de croisière de 160 km/h ainsi qu'une vitesse maximale de 188 km/h. Conçu pour la voltige aérienne, son prototype avait volé pour la première fois en 1998, au-dessus de Mělník. L'entreprise n'était hélas jamais parvenue à décrocher la certification l'autorisant à exercer cette discipline. Elle l'avait donc abandonné pour se concentrer sur le Skylane.

Skylane

Le Skylane a réalisé son premier tour de piste au mois de juillet 2003. Fortement inspiré par le Cessna 182, il est équipé d'une aile haute abritant deux réservoirs de 42 litres. Propulsé par un Rotax 912 de 80 chevaux, il est capable de franchir jusqu'à 1.500 kilomètres sans escale. De plus, cette mécanique lui permet de croiser à 235 km/h lorsqu'elle adopte un régime de 5.700 tours/minute. Dotée de sièges confortables, sa cabine bénéficie d'une soute à bagages particulièrement spacieuse. De ce fait, le Skylane est un avion idéal pour voyager. Sur la version de série, qui dispose d'une

instrumentation analogique, le compensateur de profondeur et les volets sont électriques. Les différentes options autorisent l'ajout d'un glass cockpit, d'un GPS, d'une radio, d'un transpondeur, d'un parachute de secours ou encore d'une hélice tripale Duc "Flash Inconel".



Caractéristiques

Longueur	: 6,65 mètres
Envergure	: 8,95 mètres
Hauteur	: 2,00 mètres
Surface alaire	: 10,57 m ²
Masse à vide	: 273 kilos
Masse maximale	: 450 kilos
Rayon d'action	: 1.500 kilomètres
Vitesse maximale	: 235 km/h
Finesse	: 15

CHANTIER À THISE

Les hangars de l'aérodrome de Besançon/Thise sont actuellement en cours de rénovation. Les travaux devraient s'achever en fin d'année.



Construction

L'aérodrome de Thise fut créé en 1934 grâce à une subvention du Ministère de l'Air. Trois ans plus tard, il fut sélectionné par les militaires pour devenir le terrain de dégagement des bases de Dole, Dijon et Luxeuil. Deux hangars de type Eiffel furent

alors érigés au Nord de la piste 06/24. Conçus par l'ingénieur Fernand Aimond, ils couvraient une surface d'environ 4.800 m².

Classement

En 1980, la commune de Thise hérita de la plate-forme. Cette dernière accueillait alors le premier aéroclub du département, fondé en 1937, ainsi qu'un centre de vol à voile. En 2007, les abris destinés aux aéronefs fêtèrent leur soixante-dixième anniversaire. Étant les derniers hangars de ce type situés sur un aérodrome civil, ils rejoignirent alors l'inventaire des monuments historiques. Au fil du temps, ces joyaux du patrimoine aéronautique français finirent hélas par se dégrader.

Rénovation

Quatre-vingts ans après leur construction, les cathédrales d'acier prenaient l'eau et menaçaient de s'effondrer. Pour les sauver, la Mairie parvint à mobiliser la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, le Conseil Départemental et la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Elle reçut également le soutien du Loto du Patrimoine qui versa 140.000 euros au projet de rénovation. La facture totale s'élevait quant à

elle à près de 3 millions d'euros en raison des opérations de désamiantage.



Chantier

Le chantier a déjà permis de restaurer le hangar Ouest où quelques 7.000 m² de tôles ondulées ont été remplacés. Durant les travaux, les appareils résidant sur place sont hébergés au sein d'un abri provisoire. Le terrain héberge notamment deux Wassmer WA52 "Europa", un biplan Platzler Kiebitz B11, un Zlin "Savage", un hélicoptère ultra-léger Heli-Sport CH77 "Ranabot" ainsi que de nombreux planeurs.

Merci à Alain Zutter qui a eu l'idée de ce reportage et qui a assuré le transport aérien entre Montbéliard et Besançon.

NOUVEL HÉLICOPTÈRE POUR LE CHU DE ROUEN

Le Centre Hospitalier Universitaire de Rouen a récemment annoncé qu'il allait remplacer son Eurocopter EC135 par un Leonardo AW109 "Trekker". Gros plan sur cet appareil.



Prédécesseur

En 1965, les ingénieurs d'Agusta commencèrent à étudier un nouvel appareil désigné A.109. Reposant sur un train d'atterrissage tricycle escamotable, celui-ci devait être propulsé par un Turboméca "Astazou" XII. Hélas, le marché tendait à s'orienter vers les hélicoptères biturbines. Le

bureau d'études fut donc contraint de revoir ses plans afin de greffer deux Allison 250-C20 sur la cellule de son prototype. Équipé d'un rotor quadripale, celui-ci effectua son premier tour de piste le 04 août 1971.

Variantes

Les premiers exemplaires de série furent commercialisés en 1976 sous la désignation A.109A. Ils pouvaient embarquer jusqu'à six passagers dans un confort des plus satisfaisants mais peinaient à séduire. Ils cédèrent donc rapidement la place à une version améliorée baptisée A.109A Mk.II ainsi qu'au A.109A Mk.II "Max" spécialisé dans les évacuations sanitaires. Le constructeur proposa ensuite le A.109C, une variante allongée capable d'accueillir huit voyageurs et deux membres d'équipage. Quelques temps plus tard, celle-ci fut remplacée par le A.109E "Power" qui pouvait recevoir des Turboméca "Arrius" 2K1 ou des Pratt & Whitney "PW206C". En 1988, les ingénieurs firent voler le prototype du A.109S "Grand" qui se distinguait notamment par son nouveau rotor principal. Douze ans plus tard, les sociétés Agusta et Westland fusionnèrent. L'engin fut donc rebaptisé AW109S "Grand".

Appareil

Le AW109 "Trekker" est une déclinaison de ce dernier. Certifié par l'European Union Aviation Safety Agency le 26 décembre 2017, il a été commercialisé au cours du premier trimestre 2018. Le Trekker se démarque par ses patins et son tableau de bord "glass cockpit".



Hôpital

En juillet 2021, un exemplaire rejoindra le Service d'Aide Médicale Urgente de Rouen. En effet, le personnel soignant emprunte actuellement un Eurocopter EC135 du groupe Babcock et le contrat signé entre la société et le centre hospitalier arrive à son terme. Le nouvel appareil sera à la fois plus puissant et plus spacieux tout en offrant une autonomie de vol supérieure.

ATTERRISSAGE FORCÉ

Le mercredi 16 septembre, Raphaël Dinelli a été contraint d'effectuer un atterrissage d'urgence sur la commune du Puech, dans l'Hérault. Son Éraole a effectivement été victime d'un problème technique.



Communiqué

Le communiqué de presse édité deux jours plus tard apportait quelques précisions sur cette mésaventure : "D'après les premiers éléments, une surchauffe d'un élément du groupe électrogène de cet avion électrique multi-hybride l'aurait privé d'une des sources d'énergie et contraint à poursuivre son vol exclusivement avec l'énergie accumulée

dans ses batteries et l'énergie solaire des panneaux. Ces énergies résiduelles ont permis à l'avion de tenir le vol en mode dégradé pendant encore 40 minutes laissant ainsi au pilote et au contrôle aérien le temps de trouver des solutions de déroutement. Sur un terrain peu hospitalier, l'Éraole s'est posé à plat sur une distance record de 22 mètres entre le point d'impact et celui d'immobilisation mais a été endommagé. Protégé par la structure de l'habitacle qui, construite sur les modèles de la Formule 1, est restée intacte, Raphaël Dinelli sort indemne de l'incident. L'enquête est en cours et fournira des informations additionnelles précieuses sur les performances de vol qui contribueront à faire progresser la technologie tout à fait révolutionnaire de l'Éraole".

Pilote

Le pilote a ajouté ceci : "Cet incident est un test grandeur nature qui prouve une fois de plus les qualités exceptionnelles des performances aérodynamiques du prototype Éraole, de la structure de son fuselage et, surtout, de sa chaîne de traction dont les sources d'énergie multiples ont permis de voler pendant encore 40 minutes là où un

avion classique aurait connu une issue fatale sur un terrain identique. Cet événement me conforte dans l'idée que les choix technologiques faits sont les bons et qu'Éraole représente l'avion du futur".



Traversée

Raphaël Dinelli compte réparer son appareil avant de poursuivre ses essais aériens. Il devrait ensuite traverser la Méditerranée à son bord. L'ingénieur compte ensuite l'utiliser pour franchir l'Atlantique Nord. Compte tenu de sa vitesse, l'Éraole pourrait effectuer ce vol en une soixantaine d'heures. Cet exploit pourrait être suivi par la commercialisation d'une version biplace à destination des écoles de pilotage.

Pour plus d'informations sur l'Éraole, consultez notre édition d'août 2020.

RÉSERVE OPÉRATIONNELLE

Au fil du temps, la réserve opérationnelle est devenue une composante essentielle de l'Armée de l'Air. Constituée d'anciens militaires et de volontaires issus du civil, elle assure notamment la protection des bases aériennes.



Missions

Les hommes et les femmes qui rejoignent la réserve opérationnelle de l'Armée de l'Air sont intégrés aux Sections de Réserve et d'Appui (SRA). Ces dernières participent à la défense des bases aériennes en renforçant le dispositif des Escadrons de Protection. En

cas de crise majeure, elles peuvent également être amenées à porter assistance et secours aux populations civiles. De plus, les réservistes ayant l'expérience nécessaire ont la possibilité, s'ils le souhaitent, de prendre part à des opérations militaires sur le territoire national ou à l'étranger.

Périodes

Les candidats sélectionnés se voient proposer un premier contrat dont la durée varie entre 1 et 5 ans. Les périodes de réserve sont en moyenne de 25 jours par an. Elles peuvent toutefois être prolongées jusqu'à 210 jours si nécessaire. Considérées comme une activité professionnelle à temps partiel, elles constituent un véritable parcours qualifiant. En effet, l'Armée de l'Air s'engage à former ses réservistes dans le domaine opérationnel ou dans celui du soutien.

Conditions

Pour rejoindre les rangs de la réserve opérationnelle de l'Armée de l'Air, les volontaires doivent tout d'abord prendre contact avec le Centre d'Information et de Recrutement des Forces Armées (CIRFA) le plus proche de leur domicile. Ces derniers doivent posséder la nationalité française,

être âgés de plus de 17 ans, être en règle au regard du service national (JAPD ou JDC) et présenter un casier judiciaire vierge. Leur aptitude physique est ensuite évaluée par un médecin des armées.



Anciens Militaires

Les anciens militaires ayant œuvré au sein de l'Armée de l'Air peuvent bénéficier de ce dispositif à condition de ne pas avoir atteint la limite d'âge de leur grade dans la réserve.



ARMÉE DE L'AIR

CIRFA

29 Boulevard Richelieu

90000 Belfort

03 84 98 43 08

VELOCITY V-TWIN

Velocity Aircraft

En 1984, Danny Maher eut l'idée de se lancer dans la construction aéronautique en proposant une version quadriplace du Rutan Model 61 "Long-EZ". Il fonda alors la société Velocity Aircraft sur l'aéroport municipal de Sebastian, en Floride. Son prototype y effectua son premier vol au cours de l'année suivante. En 1992, l'américain décida toutefois de revendre son entreprise à Scott et Duane Swing. Trois ans plus tard, les deux frères commercialisèrent l'engin sous la désignation Velocity Model 173 "Standard Elite". En 2011, celui-ci donna naissance à la version agrandie Velocity XL, à la variante cinq places Velocity XL-5 ainsi qu'à la déclinaison turbocompressé Velocity TXL-5. Vendus sous forme de kits, ces appareils pouvaient être équipés d'un train d'atterrissage fixe ou escamotable.

V-Twin

Les Swing travaillèrent ensuite sur le V-Twin, un dérivé bimoteur qui prit l'air le 13 mars 2012. Propulsé par des quatre cylindres Lycoming IO-320 de 160 chevaux, l'aéronef

pouvait croiser à 320 km/h et franchir 2.500 kilomètres sans escale. Sa cabine en matériaux composites accueillait un pilote et quatre passagers dans le plus grand confort. Sa poupe était surmontée d'une grande dérive tandis que sa proue portait un empennage de type canard. En fonction de la configuration choisie, le cockpit pouvait recevoir jusqu'à trois écrans associés à une avionique Garmin G1000. Le V-Twin fut officiellement présenté le mois suivant lors du salon Sun'N'Fun de Lakeland.



Hemp Earth

En 2014, les frères Swing ont été contactés par Derek Kesek, le directeur d'Hemp Earth. Spécialisé dans la production de chanvre, le Canadien souhaitait employer cette fibre pour fabriquer un V-Twin. Celle-ci demeure effectivement plus légère que les matériaux traditionnels tout en étant dix fois plus

résistante que l'acier. De plus, sa culture ne nécessite que très peu d'eau. Elle n'a donc pratiquement pas d'impact sur l'environnement, ce qui permettrait à la construction aéronautique de s'inscrire dans une démarche de développement durable. Hemp Earth l'a déjà utilisée pour réaliser différents composites naturels. L'appareil expérimental sera ainsi constitué à 75% de produits biologiques. Son fuselage et ses ailes ont été achevés au mois d'août 2019. Kesek prévoit d'y ajouter deux moteurs diesel consommant de l'huile de chanvre concentrée. Associés à ce puissant hydrocarbure, ces derniers devraient autoriser une vitesse de croisière de 340 km/h. De grands groupes industriels se sont intéressés à l'aéroplane car son fuselage est quasiment indétectable par les radars. Écolo et pacifiste, l'homme d'affaires a cependant décliné leurs offres.



BYE AEROSPACE EFLYER 2

Fondée par George Bye en 2007, la société Bye Aerospace est spécialisée dans l'aviation électrique. Elle est établie sur le Centennial Airport, un immense terrain d'aviation situé dans la proche banlieue de Denver, au Colorado. Elle travaille actuellement sur un biplace de sport et de tourisme nommé "eFlyer 2".



Skyhawk

En 2010, l'entreprise s'était rapprochée de la Cessna Aircraft Company avant de se lancer dans l'électrification d'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. Pour autant, cette expérience n'avait débouché sur aucune commercialisation.



SunFlyer

En 2015, la direction avait signé un accord de licence avec Calin Gologan, le concepteur de l'Elektra One. Produit par PC-Aero, ce monoplace pouvait se maintenir en l'air durant quatre heures. Ses ailes à grand allongement étaient effectivement couvertes de cellules photovoltaïques qui rechargeaient partiellement les batteries pendant le vol. Quelques temps plus tard, Bye Aerospace avait présenté une version améliorée de cet engin. Baptisé "SunFlyer", ce prototype se distinguait notamment par un train d'atterrissage tricycle et une hélice plus performante. Il avait cependant été

abandonné au profit d'une version biplace désignée "SunFlyer 2".

Eflyer 2

Immatriculé N502SF, ce nouvel appareil a effectué son premier tour de piste le 10 avril 2018. Équipé d'une voilure plus étroite et dépourvue de capteurs solaires, il a ensuite été renommé "eFlyer 2". Il est propulsé par un Siemens SP70D qui développe 90 kilowatts lors décollage, soit environ 120 chevaux. Alimenté par six batteries lithium-ion, ce moteur électrique autorise une vitesse maximale de 250 km/h. À plus faible allure, l'aéroplane dispose d'une autonomie de trois heures et demie. Désormais, l'objectif de Bye Aerospace est de décrocher la première certification de la Federal Aviation Administration émise pour un avion électrique. Elle devrait ensuite lancer l'étude du quadriplace "eFlyer 4".



UN PRINCE DANS SA CITADELLE

Le livre "Saint-Ex, un Prince dans sa Citadelle" paraît ce mois-ci dans la collection Cockpit des Éditions Paquet. Enrichie par les textes du journaliste Bernard Chabbert, cette biographie est illustrée d'une main de maître par le dessinateur Romain Hugault. Elle fait le parallèle entre la carrière aéronautique du pilote et son œuvre littéraire.



Bernard Chabbert

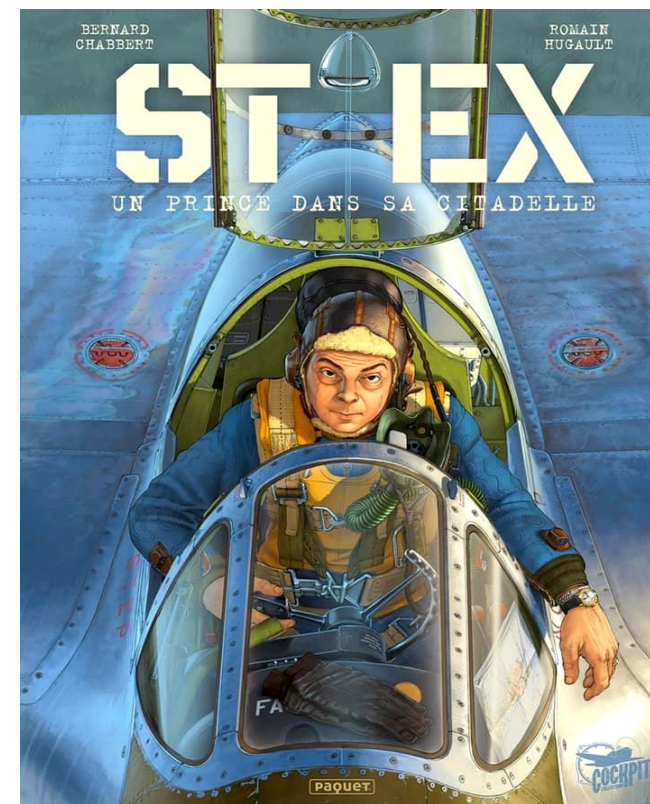
Fils d'un pilote de l'Aéropostale, Bernard Chabbert a commencé à prendre des leçons

de vol dès l'âge de quinze ans. L'adolescent souhaitait alors intégrer l'École Nationale de l'Aviation Civile mais son acuité visuelle était hélas insuffisante. Il s'est donc réorienté vers des études de droit avant d'embrasser une carrière de journaliste. Bernard a ainsi couvert la fin du programme Apollo et le lancement des premières navettes spatiales américaines. Il est également devenu rédacteur pour de grands magazines aéronautiques tels que Pilote et AviaSport. Son parcours l'a ensuite amené à rejoindre l'Amicale Jean-Baptiste Salis puis à commenter le meeting qu'elle organise chaque année sur l'aérodrome de La Ferté-Alais. Bernard s'est aussi essayé à la télévision, d'abord sur France 3 grâce à l'émission "Pégase" puis sur internet à travers la chaîne Aerostar TV.

Romain Hugault

Le père de Romain Hugault a été pilote militaire avant de travailler pour la compagnie aérienne nationale. L'artiste a donc évolué au sein de l'aviation jusqu'à obtenir son brevet, à l'âge de dix-sept ans. Sa passion pour le dessin l'a toutefois emporté sur ses rêves de carrière aéronautique. En 2004, il a illustré la bande

dessinée "Le Dernier Envol" avant d'offrir différentes images au livre "Au-delà des nuages". Six ans plus tard, Michel Sardou a fait appel à lui pour réaliser la pochette de l'album "Être une Femme 2010".



Saint-Ex, un Prince dans sa Citadelle
Romain Hugault et Bernard Chabbert
Collection Cockpit des Éditions Paquet

COVID-19

FACE AU CORONAVIRUS : POUR SE PROTÉGER ET PROTÉGER LES AUTRES



**Se laver
très régulièrement
les mains**



**Tousser ou éternuer
dans son coude
ou dans un mouchoir**



**Utiliser un mouchoir
à usage unique
et le jeter**



**Saluer sans se serrer
la main, éviter
les embrassades**

Vous avez des questions sur le coronavirus ?



GOUVERNEMENT.FR/INFO-CORONAVIRUS



0 800 130 000
(appel gratuit)

CORONAVIRUS

Ce qu'il faut savoir 

LES INFORMATIONS UTILES



0 800 130 000 (appel gratuit)

gouvernement.fr/info-coronavirus

COMMENT SE PROTÉGER ET PROTÉGER LES AUTRES ?



Lavez-vous très régulièrement les mains



Toussez ou éternuez dans votre coude ou dans un mouchoir



Utilisez un mouchoir à usage unique et jetez-le

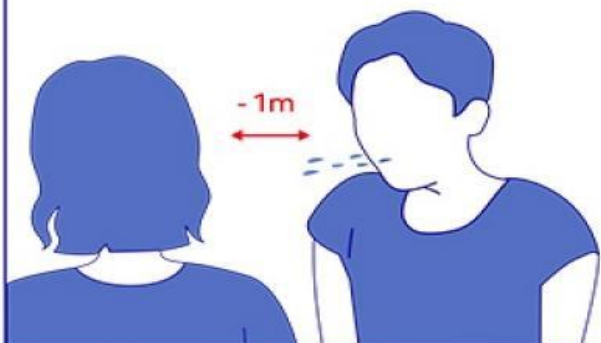


Saluez sans se serrer la main, évitez les embrassades

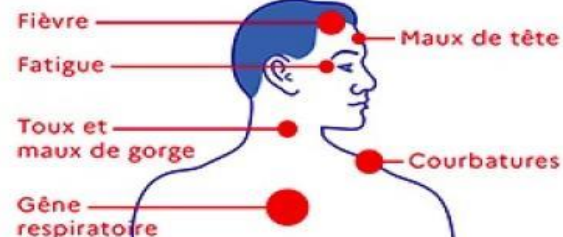
COMMENT SE TRANSMET LE CORONAVIRUS ? (09/03/2020)

• Par la projection de gouttelettes

• Face à face pendant au moins 15 minutes



QUELS SONT LES SIGNES ?



PLAN DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES RISQUES

STADE 1

Cas importés sur le territoire

→ Objectif

Freiner l'introduction du virus



STADE 2

Existence de cas groupés sur le territoire français

→ Objectif

Limiter la propagation du virus



STADE 3

Le virus circule sur tout le territoire

→ Objectif

Limiter les conséquences de la circulation du virus



STADE 4

Accompagnement du retour à la normale

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 six appareils entretenus par des mécaniciens aéronautiques professionnels. L'école dispose effectivement d'un Robin DR401, d'un Aerospool WT-9 "Dynamic", d'un Morane-Saulnier MS-880 "Rallye", d'un Piper PA-28 "Cherokee", d'un Cessna F-172 "Skyhawk" ainsi que d'un motoplaneur Scheibe SF-28 "Tandem Falke".

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