

## WEB

**Date** 17.12.20  
**Pays** France  
**Rubrique** Aéronautique  
**Auteur** -



<https://bit.ly/3mNU5MJ>

# Ça plane pour l'hydrogène



Du drone au futur avion de ligne à l'hydrogène, les projets se multiplient dans l'aéronautique. Et les français ont un certain savoir-faire dans ce domaine.

Lors de la présentation du plan de relance pour le secteur aéronautique, en juin dernier, l'Etat a fixé comme objectif de parvenir à un avion neutre en carbone en 2035 au lieu de 2050, notamment grâce au moteur à très haut taux de dilution et au recours à l'hydrogène. Un sacré challenge. Sur une enveloppe globale de 15 milliards, 1,5 milliard va être consacré sur trois ans au Conseil pour la Recherche Aéronautique civile (CORAC) pour de la recherche. Ces aides permettront de développer en France les technologies de réduction de la consommation de carburant, les technologies d'électrification des appareils et les expérimentations de carburants neutres en carbone comme l'hydrogène.

## WEB TV

**Date** 23.02.21  
**Pays** France  
**Heure** -  
**Durée** 00:08:37  
**Émission** Web TV sur l'hydrogène  
**Auteur** Marion Savoy



<https://bit.ly/3qU2qBH>

*Intervention de David Gallezot – président fondateur d'Avions Mauboussin, et Laurent Meillaud – journaliste expert H2, dans l'émission H2H24 - l'actualité de l'hydrogène présentée par Marion Savoy.*

*Sujet : L'hydrogène, vecteur énergétique pour le secteur aéronautique.*

*1<sup>re</sup> partie = intervention de Laurent Meillaud*

*2<sup>e</sup> partie = intervention de David Gallezot (Avions Mauboussin)*

Marion Savoy (MS) : « Nous avons le plaisir de recevoir David Gallezot, polytechnicien, diplômé de Supaéro, pilote, passionné d'aviation et pionnier de la cartographie. Il y a quelques années il fait revivre Avions Mauboussin, un nom qui résonne dans l'Histoire de l'Aviation.

Bonjour David. »

David Gallezot (DG) : « Bonjour Marion. »

MS : « Que s'est-il passé en 2011 ? »

DG : « En 2011 j'ai eu l'opportunité de créer une société pour concrétiser un projet qui me trottait dans la tête depuis un certain temps, d'une aviation plus durable, plus responsable. J'ai donc profité de la création de cette société pour lui donner un nom historique intéressant : « Avions Mauboussin ». Il faut se souvenir que Pierre Mauboussin, quand il a créé cette société en 1928, il avait l'ambition de rendre l'aviation accessible au plus grand nombre en utilisant les plus petites motorisations possibles, grâce à un aérodynamisme très soigné et à une structure très légère. Il se trouve que d'une part ses avions étaient jolis et d'autre part se sont également des paramètres techniques intéressants pour faire de l'aviation avec le minimum d'impact environnemental. »

MS : « Vous êtes installés à Belfort, pourquoi ? »

DG : « Parce qu'on a engagé un partenariat très intéressant avec l'Université de technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM) sur le design de notre 1<sup>er</sup> avion qui s'appelle Alérion et également sur la conception de sa chaîne de traction, que je voulais réaliser à l'époque en technologie hybride avec de l'essence et des batteries remplies d'électricité renouvelable. Et ce sont deux spécialités de l'UTBM. »

MS : « Quelles sont les ambitions d'Avions Mauboussin en matière d'écologie ? »

DG : « Nous voulons chez Avions Mauboussin apporter une mobilité aérienne responsable au plus près des destinations et origines des passagers. Nous avons d'une part la caractéristique d'atterrir et décoller très court et d'autre part, grâce à la motorisation hybride dans un premier temps et hydrogène dans un deuxième temps – le plus rapidement possible on l'espère, on peut se poser en lisière de ville ; on peut également supprimer les nuisances sur les aérodromes existants, on peut accéder à des bases ULM, des aérodromes privés ou des altiports en montagne, permettant de partir et d'arriver exactement où l'on veut, en limitant les temps de transfère et le temps global du transport. »

MS : « Quel est l'autonomie envisagée ? »

DG : « L'autonomie envisagée par nos deux avions va de 600 km pour le 1<sup>er</sup> modèle qui est un biplace à 1500 km pour le 2<sup>e</sup> modèle qui emportera 5 personnes derrière le pilote. »

[suite]

MS : « Aujourd'hui labélisé « Pôle Véhicule du Futur » votre projet ambitionne un premier vol, est-ce que vous avez un calendrier à annoncer ? »

DG : « Nous ambitionnons de faire le 1<sup>er</sup> vol de notre premier avion en 2022 et le 1<sup>er</sup> vol du 2<sup>e</sup> avion – le 6 places - en 2023. »

MS : « En sachant que le 2<sup>e</sup> avion c'est un avions à hydrogène ? »

DG : « Alors les deux avions ont vocation à être transformé en hydrogène le plus rapidement possible, après leur 1<sup>er</sup> vol et leur mise sur le marché, on envisage de réaliser cela aux environs de 2026, entre autre grâce aux aides que l'on reçoit de la puissance publique, notamment le gain qu'on a eu par rapport au plan de relance aéronautique. »

MS : « Est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus ? »

DG : « Nous avons déposé l'année dernière un dossier pour développer une chaîne de traction, que nous appelons hybride-hydrogène - qui est capable de consommer de l'hydrogène partout où il sera disponible sur les aérodromes. Ce projet de développement a été tout récemment sélectionné par le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance pour nous soutenir vers un déploiement d'une première version au sol vers 2023-début 2024 et ensuite envisager des essais en vol, puis une commercialisation. »

MS : « David, comment définirez-vous la mobilité moderne ? »

DG : « La mobilité moderne c'est celle qui à la fois satisfait un besoin de déplacement de la façon la plus confortable, la plus direct, la plus rapide possible, tout en respectant des valeurs environnementales puisqu'il ne s'agit plus de créer des gaz à effet de serre, ni de perturber ou gêner les voisins qui résident à proximité d'un aérodrome ou sur les trajectoires d'approche. »

[...]

MS : « On peut donc espérer que l'hydrogène ouvre de nouveaux horizons à l'aviation. Merci Laurent Meillaud, merci David. On se retrouve très vite pour une prochaine émission H2H24. »

## Avions Mauboussin imagine un avion hybride à hydrogène pour une mobilité interurbaine plus propre



