

WEB

Date 27.11.20
Pays France
Rubrique Tech / Smartmotion
Auteur Louis Neveu



<https://bit.ly/38qWQjh>

L'avionneur français Mauboussin mise sur l'hydrogène pour commercialiser à l'horizon 2026 l'Alcyon M3c, un avion de ligne régional de six places. Doté d'une motorisation hybride, il aura la capacité de décoller et d'atterrir sur de courtes distances et pourra parcourir 1.500 kilomètres à 370 km/h.

La France fut pionnière de l'aviation et au-delà des exploits des aviateurs français de la première moitié du XX^e siècle, il demeure toujours quelques constructeurs de cette époque mythique. L'un d'eux est [Mauboussin](#), du même nom que le célèbre joaillier. Dans les années 1930, l'avionneur avait conçu le PM-X, un monoplace détenteur de nombreux records à son époque. Mauboussin, c'est aussi le créateur du [Fouga Magister](#), le jet école de l'armée de l'air qui a longtemps été employé pour la patrouille de France. Aujourd'hui, l'avionneur cherche à renouer avec sa gloire du passé en misant sur la motorisation [hybride](#) et notamment l'[hydrogène](#). C'est ce [combustible](#) qui est désormais promu par le gouvernement français et initié par [Airbus](#) dans sa stratégie de développement. Et Mauboussin se lance à son tour sur ce créneau avec son projet d'avion Alcyon M3c. Propulsé par une motorisation [hybride](#) hydrogène, l'[aéronef](#) sera capable de transporter six personnes et disposera d'un rayon d'action de 1.500 kilomètres en croisant à 370 km/h.

Des hélices au bout des ailes

Destiné à être un avion de ligne régional, l'Alcyon M3c aura également la particularité d'avoir la capacité de pouvoir décoller et atterrir très court. Ce sera ce qu'on appelle un *Hydrogen Short Take-Off & Landing aircraft* ou HSTOL. Sur le côté technique, Mauboussin ne livre pas beaucoup de détails, sinon que la structure est composée de [bois](#) et de fibres et résines biosourcées. Les volets qui servent à la fois à assurer un [décollage](#) et un atterrissage courts seront dotés de [becs](#) et volets à double fente pour augmenter l'hypermotivité. Sur les images de synthèse on peut voir que les moteurs contrarotatifs sont placés au bout des ailes, une architecture très étonnante que n'explique pas le constructeur.

Au niveau du dièdre de l'aile, est placé ce qui semble être des réservoirs à hydrogène. La [certification](#) et la commercialisation de l'avion sont prévues pour 2026. En attendant, l'avionneur planche déjà sur l'hybridation de son avion biplace en tandem, l'[Alérion M1h](#) équipé d'une motorisation de 110 ch. Il sera dans un premier temps hybride/thermique, pour évoluer vers une motorisation alimentée par hydrogène. Le premier vol de cet avion hybride est programmé pour 2022 avec une version à hydrogène pour 2024.