

PÉGASE LA PREMIÈRE VOITURE VOLANTE 100% FRANCE

La start-up strasbourgeoise innovante Vaylon, fondée en 2010, lance un nouveau moyen de transport qui s'affranchit des contraintes du terrain. Pouvoir se déplacer rapidement, sur terre ou dans les airs, de manière autonome et en toutes circonstances, tel est l'objectif de «Pégase, le buggy volant». Après 5 ans de recherches, ce véhicule léger polyvalent, alternativement routier ET volant a été doublement homologué pour des usages routiers et ULM. Coup de projecteur sur une idée un peu folle, une nouvelle manière de se déplacer assurément en dehors des sentiers battus.



Photos
Crédit VAYLON
Aurélien Surzur

La voiture volante arrive!

Ce projet est né il y a une quinzaine d'années dans l'esprit un brin original de Jérôme Dauffy, avec pour objectif de construire une voiture qui réaliserait le bon vieux rêve du sieur Jules Vernes, faire le tour de la Terre en 80 jours! Par la suite, le projet retiendra l'attention de la Direction Générale de l'Armement, au moment où elle étudiait, justement, la faisabilité d'une voiture convertible en engin volant: les grands esprits se rencontrent! Aujourd'hui, Pégase n'a guère d'équivalent malgré un design assez similaire à celui de son concurrent américain, le «Maverick Flying Car».

Les applications du Pégase sont largement militaires (reconnaissance, sauvetage, infiltration ou exfiltration...), mais aussi civiles, à l'occasion de missions humanitaires ou de surveillance, de contrôle de zones (frontalières et côtières), de réseaux ferrés, électriques, de champs de pétrole, de réserves animalières... tout en restant bien moins cher et plus discret qu'un hélicoptère: 100 000 €, «seulement»!

*Oser,
c'est penser
que rien
n'est impossible!*

Quatre roues, deux places, une carrosserie ouverte (mais qui, dans certaines versions, pourra être fermée), des capacités tout-chemin, tout-terrain, une vitesse de circulation sur route de 100 km/h max. grâce à la consommation de sans-plomb 98... Une voiture, indéniablement, mais avec quelques particularités: une hélice, une voile de parapente, un parachute de sécurité.

Grâce à l'hélice fixée à l'arrière de son châssis, la voiture en question (300 kg à vide et 450 kg de masse maximale) peut soudain se mettre à voler, durant environ trois heures, propulsée par un moteur d'ULM (de marque Rotax, la référence dans le monde de l'ULM,

modifié pour délivrer 20 CV au sol et 100 CV en l'air) et une voile de parapente de 38 m².

Le Pégase décolle du fameux plancher des vaches en 50 à 100 mètres, puis vole entre 60 et 80 km/h jusqu'à plus de 3000 m, pour enfin atterrir – en silence, contrairement au décollage... – sur une distance de 10 à 30 mètres, s'affranchissant ainsi des contraintes liées aux aérodrômes.

Voilà donc sa plus grande originalité: avoir obtenu l'homologation en qualité de véhicule terrestre pouvant circuler sur voie publique ET en qualité d'aéronef, catégorie ULM! Par ce double agrément, Pégase constitue réellement une première en Europe.

Comment conduit-on un tel hybride?

Jérémy Foiche, le co-fondateur de Vaylon (admirateur de J. Vernes lui aussi?) décrit la manœuvre en quelques mots, comme une évidence: «*Quand vous décidez de décoller, vous sortez la voile, vous l'accrochez derrière, vous enclenchez une vitesse spécifique pour indiquer au véhicule qu'on passe en mode vol et en moins de 100 mètres, vous décollez. En l'air, c'est simple, avec deux suspentes, vous tirez par exemple à droite pour aller à droite, comme avec un parapente motorisé.*»



Un brevet de pilotage pour voitures volantes

Grâce à Pégase, est-il envisageable de survoler les bouchons aux heures de pointe, ce grand fantasme des automobilistes citadins? «Non», répond clairement Jérôme Dauffy. *Le Pégase répond aux normes des ULM qui ne sont pas autorisés à voler à proximité des villes. Mais l'objectif est de pouvoir se déplacer presque partout dans le monde.* Toujours ce grand rêve à la Jules Vernes!

Gageons que, très bientôt, beaucoup de monde aura, au moins une fois dans sa vie, l'envie de piloter une voiture volante. La moindre des choses sera, auparavant, d'apprendre à la maîtriser car une fois en l'air, n'oublions pas que toutes les perceptions sont modifiées: il faut gérer la notion supplémentaire de profondeur puisqu'on monte, on descend..., il faut aussi savoir se repérer en altitude car depuis le ciel, tout s'écrase, plus rien n'est vu de la même façon. Le futur conducteur d'un Pégase devra donc être titulaire du brevet pilote paramoteur, qui nécessite une vingtaine d'heures de vol, en plus d'un solide permis B!

Et peut-être sommes-nous proches d'un nouveau permis qui pourrait être baptisé «AA»: automobilistes aériens?

En attendant, sachez que du 13 au 17 juin 2016, vous aurez l'occasion de découvrir la marque Vaylon au salon Eurosatory, et peut-être pourrez-vous assister – car la chose est envisagée – à des démonstrations du Pégase. ■

Jean-Jacques Pelletier