

MATCH AVENIR

ILS INVENTENT L'ÉPOQUE

Cent deux ans après les précurseurs de l'Aéropostale, les Suisses de l'Elektropostal veulent symboliquement faire entrer l'aviation dans une ère nouvelle, en ralliant Casablanca depuis Lausanne, grâce à un appareil 100 % électrique. Nous sommes montés à bord pour une courte étape et nous l'avons constaté d'en haut : le futur est pour bientôt !

**MATCH
AVENIR**

RAPHAËL DOMJAN cofondateur de l'Elektropostal

Paris Match. Quelle est l'idée de la société que vous avez fondée avec Hervé Berardi, le président, et dont vous êtes le pilote ?

Raphaël Domjan. Elle est très romantique. Saint-Exupéry, Mermoz et les pionniers de l'Aéropostale nous ont fait rêver. De nos jours, les jeunes s'interrogent, ils n'ont plus vraiment accès à ce rêve, car le trafic aérien est intense et polluant. De leur point de vue, il ne sera plus possible de faire du parachutisme, de voler dans les mêmes conditions, donc on voyagera moins. C'est un peu triste. Nous essayons d'ouvrir un nouveau chapitre de l'aviation. Pour donner de l'espoir et montrer à la jeune génération, soucieuse de l'environnement, que l'on pourra voler sans émettre de gaz à effet de serre. Et de manière beaucoup moins bruyante. Nous refaisons donc un des parcours de ces pionniers avec des avions électriques. Les performances sont encore modestes mais, il y a cent ans, ils en étaient à ce stade. Cette fois, les progrès seront beaucoup plus rapides.

Quelle est la différence en termes de pilotage ?

Les performances sont très semblables à celles d'un avion thermique. Il existe encore deux problèmes : l'autonomie et le fait qu'il n'y ait quasiment pas d'infrastructures. Il faut faire venir notre propre chargeur à chaque étape, donc avoir des voitures électriques qui nous suivent pour les transporter. Mais, dans quinze à trente ans, l'aviation sera propre : électrique ou hydrogène.

Quel est le calendrier pour cette transition aérienne ?

Dans les cinq prochaines années, cela ira très vite. À ce stade, les appareils électriques permettront de voler deux heures. C'est l'autonomie moyenne dans la plupart des aéroclubs. Dans la foulée, les infrastructures vont être déployées. Déjà 250 le seront en Europe cette année. Jusqu'à présent, il n'y avait pas d'avions, donc pas de nécessité d'avoir des chargeurs. Maintenant, nous avons des biplaces et bientôt des 4-places. D'ici cinq ans, on pourra les utiliser pour faire du parachutisme. Pour les vols commerciaux, le futur s'inscrira avec l'hydrogène. Et comme il y a une véritable volonté politique, cela peut aller très vite. D'ici dix ans, je pense.

Traversera-t-on un jour l'Atlantique en avion électrique sur Air France ?

Pour les 50 places, ce seront des moteurs électriques. Le vecteur de l'énergie sera l'hydrogène (produit avec de l'énergie renouvelable), qui a 3 fois plus d'énergie que le kérosène et 50 % de rendement dans une pile de ce type, ce qui permettra d'obtenir, proprement, 6 fois plus d'énergie utilisable qu'avec l'essence. Et l'autonomie sera plus grande que ce que l'on a avec de l'énergie fossile. ■ Interview Romain Clergeat

« D'ICI CINQ ANS, ILS AURONT UNE AUTONOMIE DE 2 HEURES »



Notre reporter et Raphaël Domjan
à leur arrivée près d'Orange.

J'ai volé dans l'avion de demain

Ce qui frappe en premier, c'est sa taille. Toute petite... Et sitôt le moteur allumé, l'absence de bruit, bien sûr. À côté de Raphaël Domjan, le pilote qui projette d'atteindre la stratosphère en avion électrique, nous décollons depuis l'aéroport de Valence en quelques mètres à peine. La mise en route n'a guère pris plus d'une minute, roulage compris. Notre destination ? Aix-en-Provence. À 200 kilomètres de là. Nous y attendent les parrains du projet, Jean-François Clervoy, ancien spationaute et patron de Novespace, et Bertrand Piccard.

L'avion semble facile, tout doux à manœuvrer. Il y a du « jouet » dans cet Alpha Electro. Avec ce que cela implique d'incertitudes pour le passager à mesure que l'altitude s'élève... En apercevant les montagnes devant nous, on ne peut s'empêcher de demander si la puissance sera suffisante pour les franchir. Raphaël Domjan sourit et tranquillise. Y compris quand on voit s'afficher (10 minutes après le décollage !) sur le cadran de l'autonomie : 20 minutes ! « On prend de l'altitude pour atteindre 3 000 pieds. Donc on tire davantage sur les batteries. C'est normal. Une fois stabilisé là-haut, cela va remonter », affirme-t-il. De fait, notre altitude de croisière atteinte, le chiffre grimpe à 37 minutes d'autonomie. On est rassuré, même si l'on ne peut s'empêcher de penser que l'on est parti depuis moins de 13 minutes (l'avion est donné pour 50 minutes d'autonomie). Il devient clair, à mesure que le vol se déroule, qu'il est risqué de continuer jusqu'à Aix-en-Provence. Raphaël consulte sa carte, repère une minuscule piste inutilisée au Plan de Dieu, près d'Orange, et avertit les contrôleurs. L'atterrissage s'effectue sur très peu de mètres. On a un peu le sentiment d'être des « bush doctors » en Australie, au milieu de nulle part. Au bout de quelques minutes, la voiture « suiveuse » avec le chargeur nous rejoint. Quarante-cinq minutes plus tard, l'avion électrique est prêt à redécoller. ■ RC.



Survol des
volcans d'Auvergne.

Intrigués, deux techniciens sur l'aérodrome du Plan de
Dieu, à Orange, examinent l'avion électrique.

