Il y a 9 ans, Airbus avait enterré leur projet: aujourd'hui le révolutionnaire avion hybride de ces 4 ingénieurs qui "décolle comme un hélicoptère" est prêt à s'envoler

Publié aujourd'hui à 10h18

Lire dans l'app

BFM Business
Matthieu Heyman

Partager



Ajouter BFM à vos sources préférées sur Google

L'entreprise Ascendance, qui a dévoilé cet appareil entièrement assemblé jeudi 19 novembre, affirme avoir déjà reçu plus de 630 lettres d'intention d'achat pour cet avion hybride à décollage et atterrissage vertical.

Publicité

À l'aérodrome du Muret, en Haute-Garonne, l'heure est à la fierté ce jeudi 19 novembre. Ascendance Flight Technologies dévoile Ata, un avion présenté comme "doublement hybride" et comme le premier appareil européen natif en hybride par le PDG et cofondateur de l'entreprise, Jean-Christophe Lambert.

Publicité

> ***"Il décolle comme un hélicoptère et il vole comme un avion, donc il a cette hybridation entre l'hélicoptère et l'avion conventionnel. Et puis il a cette hybridation de motorisation, parce qu'il associe deux sources d'énergie, donc il y a deux révolutions, c'est pour ça que cet avion est unique", explique-t-il à BFM Business.***

Dans ce hangar, la structure en carbone de l'appareil étonne avec ses huit rotors, intégrés dans ses deux ailes. Devant cet avion révolutionnaire, de 14 mètres d'envergure pour 9 mètres de long et qui pourra accueillir jusqu'à 6 personnes, Jean-Christophe Lambert raconte "le moment d'émotion" que cette présentation constitue pour lui et son équipe d'une centaine de collaborateurs, huit ans après avoir créé son entreprise.

Publicité

L'hybridation "va impacter durablement l'aviation"

Remontons le temps: il y a environ 10 ans, Jean-Christophe Lambert et les trois cofondateurs d'Ascendance travaillaient encore chez Airbus. Au sein du mastodonte européen de l'aviation, ils travaillent sur le projet E-Fan qui visait alors à créer un avion à propulsion électrique. En 2017, le programme est abandonné, mais pas qu'on doive décourager ces quatre salariés d'Airbus. Ils comprennent alors que l'hybride électrique "va impacter durablement l'aviation", à l'inverse du "tout électrique qui est trop limité". Moins cher, moins énergivore et moins bruyant: chez Ascendance, on n'a aucun doute que l'aviation du futur sera hybride.

Les rotors de l'avion Ata, présenté par Ascendance sur l'aérodrome de Muret. © BFM Business

Portés par cette conviction, ils quittent Airbus et montent leur entreprise Ascendance. L'entreprise s'est agrandie depuis les premiers dessins en 2018 à quelques kilomètres au sud-ouest de Toulouse. Par la taille déjà, avec le recrutement de 100 ingénieurs qui travaillent sur un site de 1.200 m². Mais aussi par l'expérience emmagasinée sur le banc d'essai installé sur leur site à l'aérodrome du Muret. Ascendance y totalise 1.000 heures d'essai sur ce qui ressemble à un squelette d'avion où câbles et batteries y sont installés. Il s'agit d'un véritable laboratoire d'innovation pour "se confronter à un maximum de configurations", expose Clément Dinel, directeur de l'hybridation, au milieu du banc d'essai.

Clément Dinel, directeur de l'hybridation chez Ascendance, au Muret en Haute-Garonne. © BFM Business

"On va y asseoir nos concepts, on a déposé 140 brevets sur l'hybridation", se félicite-t-il. De l'innovation, Ata en est bourré, assure Ascendance. "C'est le catalyseur de l'aviation de demain", résume Jean-Christophe Lambert.

> ***"Il a une nouvelle architecture, il a une nouvelle aérodynamique, il a une propulsion distribuée, il a une propulsion hybride, il a des commandes de vol électriques. Donc il intègre toutes les technologies qui vont aller sur les avions de demain", prédit-il.***

Parmi ces innovations figure en très bonne position Sterna la plateforme de propulsion modulaire qui permet d'hybrider l'avion.

Concurrence chinoise

Mais le chemin est encore long avant que les Français ne puissent voir cet avion révolutionnaire et ses 400 kilos de batteries électriques dans le ciel. Tout d'abord, il faut obtenir les autorisations de l'EASA (European Union Aviation Safety Agency). Les essais vont débuter, d'abord au sol puis à plus grande vitesse sur le roulage. Ensuite, ce sont entre un an et demi et deux ans d'essais en vol. L'avion va d'abord décoller et atterrir de manière conventionnelle avant de se convertir en VTOL (Vertical Take-off and Landing pour avion à décollage et atterrissage vertical).

La salle d'essai des moteurs est photographiée lors de la présentation de l'ATEA, le premier avion européen conçu autour d'un système de propulsion hybride-électrique, sur l'aérodrome de Muret le 19 novembre 2026. © AFP

> ***"On aime dans l'aviation découvrir le domaine de vol, donc tester petit à petit, et on a fait ce choix-là d'y aller de façon incrémentale", justifie Jean-Christophe Lambert.***

Alors, à quoi cet avion d'un nouveau genre pourra-t-il servir ? Avec une autonomie revendiquée de 900 kilomètres à une vitesse de croisière cible à 250km/h, le champ des possibles est vaste : transport d'organes, service médical, surveillance de frontières ou encore se rendre là où la nature rend les trajets complexes. "Le décollage et l'atterrissage vertical permettent quand même une agilité qui est très appréciable", souligne Jean-Christophe Lambert.

Jean-Christophe Lambert, cofondateur et PDG d'Ascendance. © LIONEL BONAVENTURE

Autre application imaginée par Ascendance, le monde de la défense. Ascendance affirme que sa technologie d'hybridation permet d'augmenter l'autonomie et la furtivité d'un drone. L'entreprise collabore avec le droniste en vogue de la région Delair et son DT46 qui équipe l'armée française. Le mois dernier, c'est avec Naval Group qu'un protocole d'accord a été noué pour "développer de nouvelles applications" aux solutions hybrides d'Ascendance.

Mais dans le monde, la concurrence en matière de décarbonation de l'aviation est féroce, surtout aux États-Unis et en Chine. Face à ces deux pays, les 60 millions d'euros levés par Ascendance paraissent bien dérisoires, du propre aveu du PDG de l'entreprise.

> ***"Il est clair que, sur le financement, on parle d'un ratio de 10 à 100, et on est plus proche de 100 que de 10. Il est clair qu'on ne peut pas avoir les mêmes ambitions, ce n'est pas possible", clarifie-t-il.***

SUR LE MÊME SUJET

Safran va lui fournir ses turbogénérateurs électriques TG600: le toulousain Aura Aero multiplie les partenariats industriels pour accélérer le lancement de son avion hybride-électrique

"La Chine a mis les technologies d'hybridation, ces technologies plus électriques, ces nouveaux avions, au cœur de leur plan quinquennal", explique Jean-Christophe Lambert. Le 14 novembre dernier, le CE-25A, avion régional électrique du groupe public chinois Comac, a effectué son premier vol habité. Alors, chez Ascendance, "on attend un signal de la France et de l'Europe pour pouvoir avoir les moyens des ambitions et d'être dans la course avec la Chine et les États-Unis". Avec un argument de poids : avant même d'avoir volé, l'Atea a déjà fait l'objet de plus de 630 lettres d'intention d'achat.

Sujets liés : Aéronautique | Défense | Toulouse

BFM Business

Direct TV BFM Business
Direct Radio BFM Business
Émissions BFM Business
Programme TV & Radio
Canaux TV & Fréquences
Nos dossiers
Evénements
Partenaires
Newsletters BFM Business
Applications mobiles
Archives
Plan du site

Nos services

Cours CAC 40
Code promo
Comparateur
Shopping
Immobilier neuf
Portage salarial
Jeux-concours
Reglements jeux-concours
Annonces légales

En savoir plus

Nous contacter
Devenir annonceur
Recrutement
Mentions légales
Données personnelles
Politique cookie
Paramétrage des cookies
Gérer Utiq
J'exerce mes droits
CGU
Charte de déontologie
Accessibilité : non conforme

Les sites du groupe

BFM
RMC
BFM Business
RMC Sport
BFM Tech
RMC+
BFM Bourse
RMC Life
BFM Locales
RMC Découverte
BFM Alsace
RMC Corse
BFM Côte d'Azur
RMC Story
BFM Dici
Zone Turf
BFM Grand Lille
RMC BFM Drive
BFM Grand Littoral
BFM Lyon
BFM Marseille
BFM Normandie
BFM Toulon Var

© Copyright 2000-2025 BFMTV.com. Tous droits réservés. Site édité par Nextmediatime.