

# Survoler les Préalpes dans le premier avion électrique

Le Pipistrel Velis Electro a élu domicile dans les hangars de l'aérodrome d'Epagny fin février. Nous embarquons dans le premier avion entièrement électrique certifié au monde pour contempler la Gruyère depuis les cieux.

ANN-CHRISTIN NÖCHEL

**IMMERSION.** «C'est bon, vous êtes prête à vivre l'expérience?» En posant le casque sur mes oreilles, après m'être installée dans la cabine du petit biplace, j'ai tout à coup un doute sur la chose. Peut-on faire confiance à deux batteries au lithium-ion avec une autonomie d'à peine une heure? Michel Scyboz, chef d'école et responsable des instructeurs de l'aérodrome de la Gruyère, est tout à fait détendu. «Depuis que le Pipistrel est arrivé, j'ai effectué une soixantaine de vols dessus», confie-t-il. «J'aime beaucoup cet avion, la sensation de planer est omniprésente et le pilotage est très fin.» Me voici quasiment rassurée. Le moteur s'enclenche, l'hélice tourne, nous voilà en bout de piste. Le seul bruit qui nous parvient est celui du vent.

Le flambant neuf Velis Electro est l'œuvre du fabricant slovène Pipistrel. Son moteur électrique a été certifié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) à la mi-mai 2020, une première mondiale. L'avion a ensuite pu effectuer son vol inaugural l'été passé, à l'aérodrome d'Ecuvillens, après l'accord de l'Office fédéral de l'aviation civile.

## Le plus léger possible

La ligne épurée de l'appareil rappelle la technologie d'un planeur, Michel Scyboz nous explique: «Il est fabriqué en fibre de carbone, pour être le plus léger possible. Le moteur de 60 kilowatts pèse à peine une trentaine de kilos, contre 80 pour un moteur à fioul. Le plus lourd et encombrant, ce sont les batteries. Une à l'avant et une à l'arrière, de 72 kilos chacune.» Quant au poids des passagers, il ne doit pas dépasser les 180 kilos. «On arrive à



Pour la plupart des jeunes visiteurs de ce samedi, c'était leur baptême de l'air. PHOTOS ANTOINE VULLIQUOD

une charge totale de 600 kilos au décollage, ce qui équivaut à un modèle à essence.»

Après une vérification minutieuse de la check-list conçue spécialement pour le Pipistrel, nous voilà lancés à toute allure sur la piste cabossée de l'aérodrome. Très vite, l'avion prend de la hauteur, puis, comme par magie, se met à planer. Nous glissons dans un ciel dégagé, à près de 150 km/h. «En vitesse de croisière stabilisée, on est plutôt à 180 km/h», indique notre pilote expert, instructeur depuis une trentaine d'années. Le bruit est désormais bien présent, une vibration constante. «Il est plus silencieux de l'extérieur que de l'intérieur.»

Les Vanils sont englués dans des nuages d'altitude. Michel Scyboz décide de changer d'itinéraire. «Direction Montreux!»

Quelques turbulences font tanguer l'appareil et le cœur, en tout cas le mien. Nous survolons le Niremont et Les Paccots, avant de nous faufiler jusqu'au lac Léman.

Plus rien ne bouge, nous voilà suspendus dans l'atmosphère. «Je peux tout lâcher maintenant!» rigole le pilote.

voler bien plus haut, jusqu'à 3800 m, «mais le problème c'est l'autonomie, parce qu'il faut bien redescendre.»

## L'avenir de l'aviation

«Sur mon ordinateur de bord, je peux voir le pourcentage de batterie restant. Lorsqu'il descend en dessous

«Il est fabriqué en fibre de carbone, pour être le plus léger possible. Le moteur de 60 kilowatts pèse à peine une trentaine de kilos, contre 80 pour un moteur à fioul.»

MICHEL SCYBOZ

Oui, enfin, pas tout, quand même. Un 360 degrés au-dessus du lac et c'est déjà le retour. Nous sommes à environ 1500 m d'altitude. Le Pipistrel peut

de 30%, le voyant orange s'allume pour indiquer qu'on est sur la réserve.» D'ailleurs, le voici qui clignote. «Ça tombe bien, on arrive à l'aérodrome.»

Un dernier regard sur le lac de la Gruyère, puis c'est le grand plongeon. «Le plus difficile avec le Pipistrel, c'est l'atterrissage. L'avion, en planant, prend pas mal de vitesse.» Selon Michel Scyboz, c'est ce qui limite pour l'instant son utilisation comme outil de formation pour les élèves pilotes. Ce à quoi il sera prioritairement destiné, en plus de sa vocation touristique. Une dizaine d'écoles helvétiques souhaitent déjà acquérir le bolide des airs.

Le prix d'un tel achat? «Il faut compter entre 150 000 fr. et 200 000 fr. Le Pipistrel a rejoint la flotte d'Epagny, car la Société d'aviation de la Gruyère a conclu un accord avec la plateforme de vente en ligne QoQa.ch. Son offre, un vol en avion électrique en Gruyère, a eu un énorme succès: les 500 billets

ont trouvé preneur en vingt-huit minutes.

«Au-delà de l'aspect écologique, il faut dire que les coûts d'entretien du Velis Electro sont très avantageux», complète l'instructeur. En effet, les frais de maintenance sont réduits et un plein en électricité ne coûte que quelques francs, même si la recharge complète dure plus d'une heure. «L'électrique est l'avenir de l'aviation. Les technologies évoluent très rapidement et je suis certain qu'on arrivera à des modèles plus performants, avec une meilleure autonomie.»

Six instructeurs d'Epagny sont déjà formés sur le Pipistrel et, lorsque nous sortons de la cabine de l'appareil, les regards curieux des pilotes nous cueillent. «Alors, c'était comment?» Mon grand sourire se passe de mots. ■



L'avion Velis Electro, dont «le plein en électricité ne coûte que quelques francs», précise Michel Scyboz.

## Pilotes en herbe à Epagny

**JOURNÉE.** Sous un soleil bienvenu, les 21 jeunes venus de la région et d'ailleurs ont pu découvrir différentes facettes de l'aviation ce samedi à Epagny. Visite de l'aéronef, discussions avec des parachutistes, explication du fonctionnement d'un planeur et aussi un peu de théorie: il y en avait pour tous les goûts. «C'est le comité du groupe de vol à moteur de la Gruyère qui a organisé cette journée. La première de ce genre en Suisse romande!» Christian Scyboz, vice-président du comité et pilote aguerri, est très fier de l'engouement qu'a suscité l'idée, et ce même sans pub. «Il y a eu beaucoup de bouche-à-oreille, mais surtout des adolescents qui s'intéressaient déjà à l'aviation et qui avaient envie d'en apprendre plus.»

Les jeunes sont attentifs tout au long de la matinée et parcourent l'aérodrome par petits groupes. Ils posent beaucoup de questions, parfois déjà bien techniques. «Comment ça fonctionne exactement un parachute de secours?» Toutes les personnes présentes pour les encadrer, dont plusieurs instructeurs, sont là bénévolement. «On veut partager notre passion et donner envie aux jeunes», glisse Christian Scyboz.

### Leur tout premier vol

Après un pique-nique, les jeunes ont droit à un briefing: ils vont pouvoir effectuer chacun au moins un vol durant l'après-midi, pour la plupart c'est leur tout premier. Cinq avions sont mis à leur disposition, des biplaces

ainsi que des quadriplaces, leur permettant de se poser sur l'aérodrome d'Ecuvillens. L'excitation est palpable. «C'est mon rêve depuis que j'ai quatre ans», avoue Thomas. Les instructeurs, en pédagogues, expliquent toutes les étapes nécessaires avant le décollage et la check-list à vérifier.

A la fin de la journée, les étoiles brillent dans les yeux des adolescents, un peu de fatigue aussi. «C'était un très beau moment, tout s'est parfaitement bien passé. On espère pouvoir organiser d'autres journées comme celle-ci par la suite, peut-être avec plus de monde... et motiver les filles à nous rejoindre, elles sont encore trop peu nombreuses à piloter», conclut Christian Scyboz. ACN