L'incroyable buggy volant de Vaylon prêt au décollage commercial

**Vaylon lance la commercialisation de Pegase Mark II, son buggy volant. Il vise le marché militaire et civil. Objectif, produire dans cinq ans 150 véhicules volants par an.**

**C'est un type de véhicule futuriste - un buggy volant -, qui aurait eu largement sa place dès 1981 dans le premier "Mad Max" du réalisateur George Miller. Plus de 30 ans plus tard, la startup alsacienne Vaylon, créée en 2010, a imaginé et développé ce type de véhicule, baptisé Pegase et qui s'affranchit des contraintes du terrain... en volant. Nouvel objectif du PDG et fondateur Jérôme Dauffy, fabriquer en série dès l'année prochaine la première voiture volante homologuée dans le monde entier.**

## **Lancement de la commercialisation à Eurosatory**

**Le rendez-vous d'Eurosatory, le plus grand salon de défense terrestre qui ouvre ses portes ce lundi, s'annonce donc comme très important pour Vaylon. La startup va annoncer cette semaine la commercialisation de la nouvelle version de son buggy volant, le Pegase Mark II développé depuis 2014 en étroite coopération avec les forces spéciales françaises (1er RPIMa) à partir d'un prototype acheté. Résultat, *"le nouveau véhicule n'a rien à voir avec l'ancien",* précise Jérôme Dauffy, qui présentera également son programme au Paris Air Forum, organisé le 21 juin à la Maison de la Chimie par La Tribune.**

***"Nous souhaiterions ouvrir le carnet de commandes à Eurosatory mais, raisonnablement, nous attendons des commandes plutôt en 2017. Pour les gagner, nous nous tournons vers l'exportation"*, confirme Francis Rodriguez, directeur des ventes et de la commercialisation. C'est pour cela que d'ici fin 2016, Vaylon prévoit de faire toute une série de démonstrations à Fort Bragg aux Etats-Unis, une des bases des forces spéciales américaines qui se monteraient intéressées, précise-t-il. D'autres suivront dans plusieurs pays. Le prix du Pegase Mark II s'élève à environ 100.000 euros. Pour autant, la startup tricolore devrait croiser le fer avec deux PME américaines, qui ont elles déjà commercialisé leur véhicule plus lourd que Pegase.**

## **Un marché à 80% civil**

**Vaylon vise le marché militaire, qui pourrait représenter environ 20% de ses ventes, et surtout le marché civil. Qui pourrait acheter ce véhicule dont le coût d'utilisation est faible (60 euros par heure) ? Des ONG, des gouvernement (sécurité civile, douane, surveillance des frontières...), des entreprises comme des postes africaines et, enfin, des opérateurs dans le tourisme. Vaylon a déjà quelques touches, voire des lettres d'intention. Il est question de l'achat d'un deuxième exemplaire par les forces spéciales.**

**Francis Rodriguez est en contact avec un entrepreneur français de Las Vegas, qui serait intéressé par le Pegase Mark II pour longer le grand canyon et survoler le désert. Il séduit également des opérateurs dans le tourisme en Turquie et aux Emirats Arabes Unis. Enfin, une poste africaine seraient intéressée par ce véhicule pour livrer le courrier de deux villes séparées par un fleuve large d'environ 18 km.**

## **150 véhicules produits par an**

***"Notre objectif est de produire 150 véhicules par an d'ici à cinq ans"*, précise Jérôme Dauffy. Le PDG de Vaylon se dit prêt à livrer avant la fin de l'année si des commandes arrivent rapidement. La startup, qui s'est installée à Montargis (Loiret), peut compter sur ses trois partenaires industriels pour lancer la fabrication en série en France : Poclain Véhicules, Peugeot Scooters, qui fournit Vaylon en pièces détachés et le moteur "route", et Danielson, spécialisé dans la motorisation. L'organisation industrielle reste toutefois encore à formaliser. Jérôme Dauffy souhaiterait notamment installer un centre de R&D, d'essais en vol et de formation sur l'ancienne base aérienne de Brétigny.**

**Outre la France, Vaylon a ciblé cinq pays pour fabriquer en partenariat avec un industriel local le Pegase Mk2 dans les cinq grandes régions du monde : Etats-Unis ou Mexique en Amérique du Nord ; Brésil en Amérique latine ; Indonésie ou Singapour en Asie, Afrique du Sud en Afrique et, enfin, Arabie Saoudite ou Emirats Arabes Unis au Moyen Orient.**

## **Une homologation ULM?**

**Dans la nouvelle version Mark II développée et testée par les forces spéciales françaises, *"les pilotes ne sont plus assis côte à côte mais en tandem, ce qui améliore l'assiette en vol*, explique Jérôme Dauffy. N*ous avons également changé le groupe motopropulseur pour qu'il soit homologué aux normes antipollution euro 6 (routes)"*. La nouvelle version pèse par ailleurs plus de 25% de moins que l'ancien prototype. Enfin, le PDG de Vaylon vise une homologation du Pegase dans la catégorie des ULM. Pour cela, la version Mark II doit encore maigrir pour peser 450 kilos (contre 650 kilos aux Etats-Unis).**

**Sans le soutien de la direction générale de l'armement (DGA), qui a investi 700.000 euros dans le développement du programme (coût total entre 2 et 3 millions d'euros), Pegase n'aurait sans doute pas vu le jour. Entre l'idée et la fabrication de la version Mark II, il aura fallu six ans à Jérôme Dauffy pour commercialiser Pegase Mark II: deux ans pour définir le concept, deux ans pour trouver le financement (DGA, Oseo) et deux ans pour développer, tester et fabriquer le véhicule.**

## **Un véhicule inédit**

**Ce véhicule est doté d'une double capacité, celle de rouler sur tout type de terrain (100 km/heure vitesses maximale) et celle de se transformer en une voiture volante (70 à 80 km/h) pouvant s'élever jusqu'à 3.000 mètres d'altitude, selon les recommandations forces spéciales. *"A une quinzaine de kilomètres de la cible, les militaires coupent le moteur et dérivent silencieusement vers leur objectif. Puis il peuvent repartir par la voie terrestre"*, fait observer le patron de Vaylon.**

**Grâce à sa légèreté, sa garde au sol importante et son système de suspensions, le véhicule est doté de bonnes capacités de franchissement tout-terrain. En configuration vol, le Pégase s'affranchit des pistes d'aérodromes et peut ainsi décoller sur une distance de 50 à 100 mètres, et atterrir (10 à 30 mètres) sur tous les terrains lesté d'une charge utile de 160 kilos conformément à la réglementation ULM. Pegase Mark II a une autonomie de près de trois heures.**