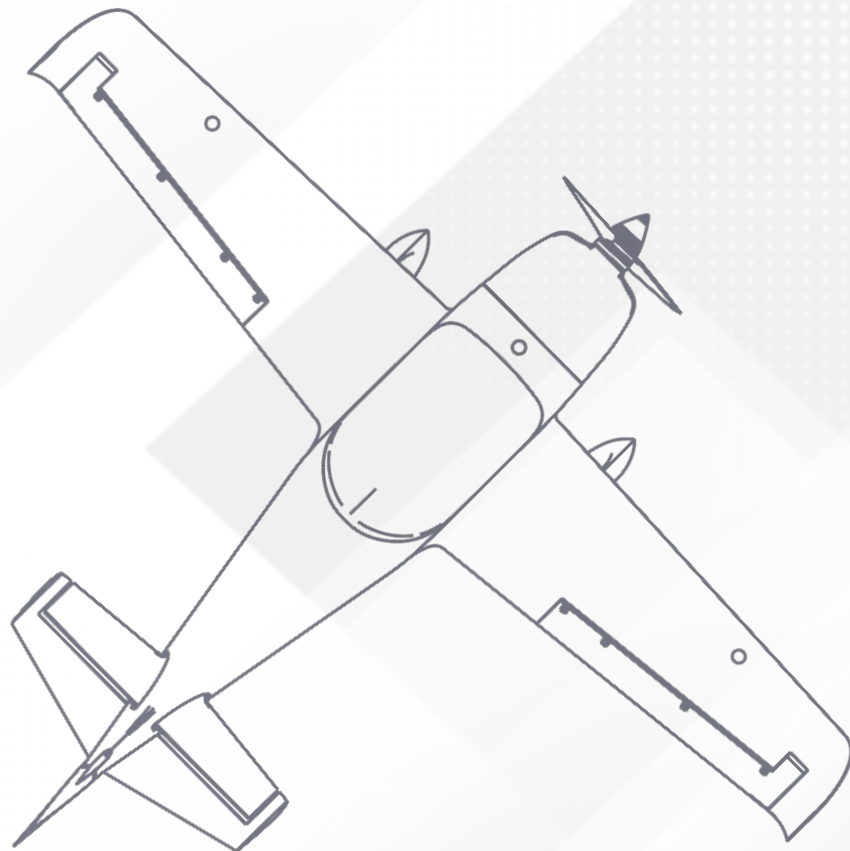




# DOSSIER DE PRESSE

Version française

Avril 2025



# LA GENÈSE D'AURA AERO

## NOS VALEURS & NOS OBJECTIFS



### *AURA AERO CONÇOIT ET FABRIQUE DES AVIONS QUI ACCÉLÈRENT LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN.*

AURA AERO, pionnier de l'aviation décarbonée créé en **2018**, industrialise des technologies de rupture résolument tournées vers l'**aviation de demain**, en combinant le meilleur de l'industrie aéronautique et du digital.

Consciente des enjeux climatiques actuels et à venir auxquels l'aéronautique fait face, la société s'engage pour contribuer à l'atteinte des objectifs de **réduction des émissions de 55% en 2035 et de neutralité carbone en 2050**.

AURA AERO est membre du Comité de Pilotage de l'AZEA, Alliance for Zero Emission Aircraft, une initiative de l'Union Européenne, et fait partie des 16 entreprises fondatrices du groupe de travail européen Future Mobility Taskforce, lancé en janvier 2024.



En complément de ses nombreux actionnaires (chefs d'entreprise, experts aéronautiques...), du fonds d'investissements Innovacom, de la Banque Publique d'Investissement, AURA AERO bénéficie du soutien de la Région Occitanie, qui l'a accompagné dans la phase de pré-industrialisation et de développement de son premier avion, INTEGRAL R, ainsi que dans le développement d'INTEGRAL E et d'ERA.



AURA AERO est également soutenue par l'Etat français (lauréate du Plan France Relance pour l'Automobile et l'Aéronautique et du Programme France 2030) et par l'Europe (lauréate du programme européen EIC Accelerator et du fonds Innovation Fund)..

# UNE GAMME D'AVIONS DESTINÉE À LA **FORMATION**, AU **LOISIR**, À LA **VOLTIGE** & AU **TRANSPORT RÉGIONAL**



Avec le programme **INTEGRAL**, famille d'avions de formation de nouvelle génération à capacité voltige, puis avec **ERA** (Electric Regional Aircraft), avion de transport régional hybride-électrique de 19 places, AURA AERO répond aux enjeux des mobilités d'aujourd'hui et de demain.



# FAMILLE INTEGRAL

La **gamme INTEGRAL**, d'avions biplace de formation à capacité voltige, **se décline en 4 modèles** : R (voltige et loisir - moteur thermique), S (formation - moteur thermique), R-E (voltige et loisir - moteur électrique) et S-E (formation - moteur électrique).

Elle offre des caractéristiques complémentaires suivant les besoins des opérateurs, allie sécurité & hautes performances et assure une efficacité opérationnelle jamais atteinte.

01

## ECO-CONCEPTION

La société conçoit ses avions en anticipant l'impact de leur utilisation et de leur recyclabilité. Elle considère, dès le départ, l'impact environnemental qu'auront les avions tout au long de leur vie et jusqu'à la fin de celle-ci, afin de le réduire au maximum.

02

## ERGONOMIE

Dotés de cockpits spacieux & ergonomiques, les avions de la gamme facilitent le quotidien des pilotes et des instructeurs. Ils sont équipés de sièges et de palonniers ajustables en quelques secondes.

03

## SÉCURITÉ

L'ensemble de la gamme est doté de parachutes de cellule. Les modèles INTEGRAL R & INTEGRAL S sont équipés de réservoirs anti-crash (inédit pour cette gamme d'appareils).

04

## MAÎTRISE DES COÛTS OPÉRATIONNELS

Les avions bénéficient d'une maintenance préventive facilitée par l'approche digitale et le design.

05

## CHOIX DE MATÉRIAUX NOBLES & DURABLES

L'alliance bois-carbone assure légèreté, résistance et facilité de mise en œuvre.

# integral R

MOTORISATION THERMIQUE

## SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Configuration : Biplace / Côte à côte / Train classique

Longueur : 7,26 m (23,82 ft)

Envergure : 8,78 m (28,80 ft)

Masse Maximale Au Décollage (MTOW) : 1 005 kg (2 216 lbs)

Sécurité : Parachute de secours, réservoirs anti déflagration

Moteur : Lycoming AEIO-390 / A3B6 (210 hp @ 2 700 rpm)

Hélice : MTV-15-B-C/C193-25 (vitesse constante)

Facteur de charge : +7,5/-7,5 G (@935 kg / CAT A2 Category extended)

Facteur de charge : +6/-4,5 G (@960 kg / CAT A2 Category limited)

Facteur de charge : +5/-3 G (@1005 kg / BC Category)

Vitesse de croisière : 278 km/h (150 kt) (@8 000 ft / 75%)

Vitesse de décrochage : 111 km/h (60 kt)

VNE : 360 km/h (193 kt)

Rayon d'action : 980 km (530 NM)

Capacité carburant : 159 L (42 gal US)

Bagages : 30 kg

## DATES CLÉS

22 juin 2020 : 1er vol

18 décembre 2024 : Certification EASA CS-23

2025 : 7 April 2025

L'AVION D'ENTRAÎNEMENT LE PLUS  
FIABLE, LE PLUS PERFORMANT  
ET LE PLUS SÛR !

AURA  
AÉRO





L'AVION D'ENTRAÎNEMENT LE PLUS ROBUSTE, LE PLUS PERFORMANT ET LE PLUS FACILE À UTILISER, AVEC DES CAPACITÉS DE VOLTIGE

# Integral S

AURA  
AÉRO

MOTORISATION THERMIQUE

## SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Configuration : Biplane / Côte à côte / Train Tricycle

Longueur : 7,26 m (23,82 ft)

Envergure : 8,78 m (28,80 ft)

Masse Maximale Au Décollage (MTOW) : 1 005 kg (2 216 lbs)

Sécurité : Parachute de secours, réservoirs anti déflagration

Moteur : Lycoming IO-360-M1A (180 hp @ 2 700 rpm) - INTEGRAL S - VFR & IFR

Moteur : Lycoming AEIO-360-M1A (180 hp @ 2 700 rpm) - INTEGRAL S - Aerobatic

Hélice : MT Propeller MTV-12-B-C/C183-59b Vitesse constante - 3 pales

Facteur de charge : +6 / -4,5 G (@960 kg / Cat A2)

Facteur de charge : +5 / -3 G (@1005 kg / Cat BC)

Vitesse de croisière : 260 km/h (140 kt) (@8 000 ft / 75%)

Rayon d'action : 1006 km (543 NM)

Capacité Carburant : 159 L (42 gal US)

Bagages : 30 kg

## DATES CLÉS

27 juillet 2023 : 1er vol

2024 : Certification (en cours)

2025 : 1<sup>ères</sup> livraisons

# integral E

DISPONIBLE EN VERSIONS INTEGRAL R, INTEGRAL S & TRACTEUR DE PLANEURS

## SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Avion à propulsion électrique

Configuration : Biplace / côte à côte

Longueur : 7,26 m (23,82 ft)

Envergure : 8,78 m (28,80 ft)

Sécurité : Parachute de secours

Moteur : SAFRAN ENGINEUS, moteur certifié

Recharge de la batterie : 20-30 min de 20% à 80%

Vitesse de croisière : 223 km/h (120 kt) (@8 000 ft / 75%)

Facteur de charge (estimation) : +6/-4,5G

Puissance maximale : 125 KW

Autonomie : 1h30

Masse Maximale Au Décollage (MTOW) : 1 250 kg (2 756 lbs)

## DATES CLÉS

19 février 2024 : 1<sup>ère</sup> mise sous tension

3 décembre 2024 : 1<sup>er</sup> vol

2026 : Entrée en service

100% ÉLECTRIQUE. 100% PASSION.

AURA  
AERO





**300 kts**

Vitesse de croisière  
maximale

**2.600 ft**

**800m**

Capacités de décollage  
et d'atterrissage

AU SERVICE DE TOUTES  
LES COMMUNAUTÉS

**ERA**

**AURA  
AERO**

ERA est un avion hybride-électrique de 19 places conçu pour connecter les territoires et décarboniser l'aviation régionale.

Concentré de nombreuses innovations avioniques, aérodynamiques et propulsives, ERA répond aux défis environnementaux du 21ème siècle, **réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 80%** comparé aux avions thermiques de sa catégorie, offrant une **réduction significative du bruit du moteur et une baisse des coûts opérationnels directs**, afin de rendre l'aviation régionale viable à nouveau.

Doté de 8 moteurs électriques (ENGINEUS, développés par Safran) et 2 turbo-générateurs compatibles SAF, ERA sera tout-électrique lors du décollage, avec un **rayon d'action de 900 NM (1 666 km)**.



# ERA

AURA  
AERO

ERA est un avion versatile, également disponible en **version cargo avec une capacité d'emport de 2t de fret.**

Grâce à sa porte-cargo à large ouverture et à sa combinaison volume / charge utile, l'appareil offre aux opérateurs de fret aérien une large gamme de possibilités, permettant de **réduire les coûts de maintenance et de consommation de plus de 50% par tonne transportée, par rapport à des avions de même catégorie plus anciens.**



ERA peut également être configuré en version **business** ou même en version **évacuation médicale.**

Avec une **entrée en service prévue avant 2030**, ERA compte déjà près de **600 intentions de commandes** émanant de 12 compagnies aériennes internationales, **valorisées à près de 9 milliards de \$.**

**DATES CLÉS**

2027 : 1<sup>er</sup> vol

Avant 2030 : Entrée en service

# DES SITES DE PRODUCTION EN FRANCE & AUX USA

AURA AERO est basée à Toulouse, sur le site de l'ancien aéroport militaire de Francozail :

- Le hangar **HM7**, construit en 1937 et toute première base de l'Armée de l'Air française, abrite, sur plus de 4 500 m<sup>2</sup>, le bureau d'études et les activités de production, assemblage essais en vol et livraison de la famille INTEGRAL, un appareil biplace à capacité voltige.
- Le **HB2**, situé tout près, héberge le centre d'essais de l'avionneur, qui développe actuellement l'avion hybride-électrique de transport régional ERA.

D'ici quelques années sera construite, toujours à Toulouse-Francozail, l'**AURA FACTORY**, d'une superficie totale de 40 000 m<sup>2</sup>, pour abriter l'ensemble des activités de l'avionneur et produire ses deux familles d'avions.

Enfin, l'avionneur a annoncé en septembre 2024 la construction, d'ici fin 2028, d'un **site de production et d'assemblage aux Etats-Unis, en Floride**, qui s'étendra sur 48 000 m<sup>2</sup>.



Bernay - France



2018 ✓



2028 🔄

Toulouse - France



2024 ✓



2029 🔄

Daytona Beach - USA



*En étant à proximité de grands groupes industriels aéronautiques internationalement reconnus et sur un site historique de l'aviation française, nous sommes au meilleur endroit du monde pour construire des avions. C'est un creuset aéronautique très inspirant.*

**Jérémy Caussade**

Co-fondateur, Président & Ingénieur en Chef d'AURA AERO

# ZOOM : AIR MENUISERIE

## CONSTRUCTION D'AVIONS DE STRUCTURE BOIS & BOIS-CARBONE

Filiale d'AURA AERO, située à Bernay en Normandie, Air Menuiserie est spécialisée dans la construction d'avions de structure bois et bois-composite, et spécifiquement bois-carbone.

Une équipe de passionnés, transmetteurs d'un savoir-faire unique au monde, construit des avions à structure bois selon la demande et les plans fournis par leurs clients.

## RÉPARATION D'AVIONS DE STRUCTURE BOIS

Air Menuiserie est également spécialiste de la réparation et la maintenance d'avions de structure bois.

Ces réparations sont approuvées EASA (Agence européenne pour la sécurité aérienne) et sont incluses au SRM (Structural Repair Manual) d'Air Menuiserie.

La réparation dite BK a été développée, validée, et est appliquée uniquement par Air Menuiserie, seul organisme agréé au monde pour cette réparation spécifique. Cette réparation, agréée EASA (European Union Aviation Safety Agency) et FAA (Federal Aviation Administration / USA), est un renfort du longeron principal, consistant à positionner une semelle en carbone unidirectionnel sur l'intrados et sur l'extrados de l'aile.



# ZOOM : AIR MENUISERIE

25



années d'existence et 40 ans d'expérience au total.

6



collaborateurs & 6 compagnons menuisiers formés en 25 ans.

400m<sup>2</sup>



de surface de production à Bernay. Projet de construction de 2 000m<sup>2</sup>.

710



éléments d'avions réparés depuis 1998.

50

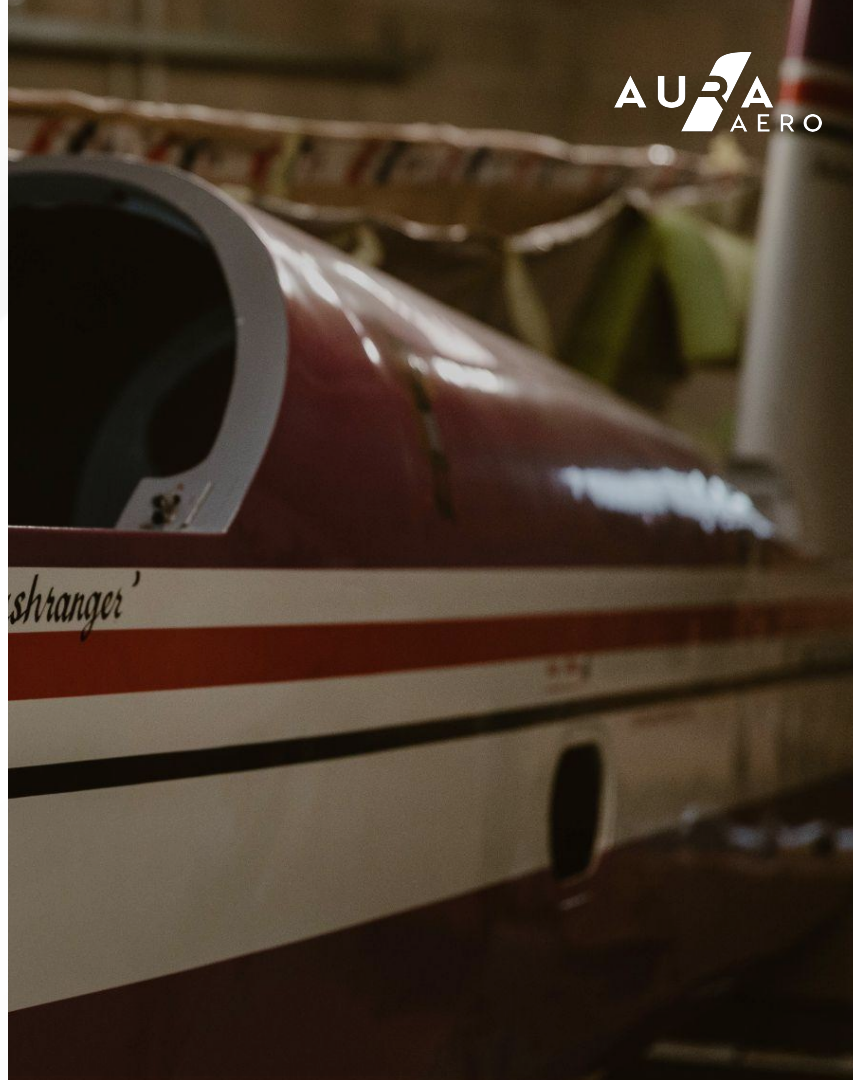


avions construits depuis la création d'Air Menuiserie, du CAP232 à la gamme INTEGRAL.

270



clients leur font confiance dont 55 hors métropole / à l'étranger.



# JÉRÉMY CAUSSADE

Jérémy Caussade est le Président et co-fondateur d'AURA AERO. Fort de son expérience de 15 années dans l'ingénierie aéronautique, il est également Ingénieur en Chef de la société.

Jérémy a démarré sa carrière chez Altran en 2010, en tant qu'ingénieur simulateur de vol hélicoptères, avant de rejoindre Airbus – Division Avions Civils en 2013, où il a occupé successivement les fonctions de Simulator Lead Engineer, de Simulator Manager au sein des essais en vol sur « l'Avion Zero » A350, d'Ingénieur certification sur les programmes A320NEO et BelugaXL, puis de Chef d'équipe Explorers pour Quantum Digital Transformation.

Avant de quitter Airbus pour créer AURA AERO, Jérémy était en charge de la croissance et de l'incubation du programme DDMS (Digital Design Manufacturing and Services, la plateforme de transformation numérique de l'avionneur).

Titulaire d'un Master en Dynamique des Fluides de l'Université Paul-Sabatier de Toulouse (2009), Jérémy est également depuis 10 ans Président fondateur et Ingénieur en Chef de l'association Réplic'Air, où il a mené la reconstruction et la mise en vol de deux avions historiques : un Morane Saulnier Type G (l'avion qui a permis à Roland Garros de traverser la Méditerranée pour la première fois le 23 septembre 1913) et un Dewoitine D551, chasseur français.

Marié et père de deux enfants, Jérémy est titulaire de licences de pilote planeur, avion et ULM et a pour autre passion les sports nautiques.



**CO-FONDATEUR  
& PRÉSIDENT**

# WILFRIED DUFAUD

Wilfried Dufaud, co-fondateur d'AURA AERO, est Directeur Exécutif et Navigabilité.

Précédemment, il occupait le poste d'Innovation manager chez Assystem Technologies, où il était en charge de la coordination de projets internes, depuis 2016.

Avant cela, il a occupé successivement différentes fonctions chez Assystem depuis 2000 : Coordinateur Technique en charge de la valorisation de la Recherche & Développement pour le groupe industriel (automobile, spatial, aéronautique principalement) ; Responsable du projet d'Avion léger "Amphibian" ; Responsable calcul fatigue en phase conception dans le cadre d'un contrat de sous-traitance pour le programme A350-900 d'Airbus ; Chef de projet dans le cas d'un contrat de sous-traitance lié à la case de train A380.

De 1998 à 2000, Wilfried a participé au développement de la société Aéro Challenge Industrie, autour du projet d'un hydravion dans la réglementation Ultra Léger Motorisé.

Diplômé de l'Université Paul Sabatier de Toulouse (Licence Professionnelle Techniques Ingénieries Aéronautique et Spatial – Conception, dimensionnement, industrialisation et production en 2000 et DUT Génie Mécanique et Productique en 1996), Wilfried est également membre de l'association Réplic'Air et a participé à la mise au point de la réplique du Morane-Saulnier de Roland Garros qui a traversé la Méditerranée en 2013.

A portrait of Wilfried Dufaud, a man with short dark hair, wearing a dark suit jacket over a white collared shirt. He is standing with his arms crossed against a dark background with some blurred light patterns.

**CO-FONDATEUR,  
DIRECTEUR  
EXÉCUTIF &  
NAVIGABILITÉ**

# FABIEN RAISON

Fabien Raison est l'un des trois co-fondateurs d'AURA AERO, dont il est également Directeur des Opérations.

Depuis 2018, il était en poste chez Airbus au sein du programme DDMS (Digital Design Manufacturing and Services, la plateforme de transformation numérique de l'avionneur), et avant cela, au sein de l'équipe Explorers pour Quantum Digital Transformation de 2017 à 2018.

Entré chez Airbus en 2006, Fabien a exercé plusieurs fonctions au sein du groupe, d'abord comme Designer avant-projets sur les mâts-réacteurs, puis Responsable structure APF pour l'A380 et Responsable du Design de la structure primaire des mâts-réacteurs.

Avant Airbus, il occupait le poste de Designer Aéronautique chez EXcent de 2002 à 2004, de responsable avants-projets Peugeot-Citroën chez Valeo de 1996 à 2001 et a commencé sa carrière en 1994 chez ABMI comme Designer industriel.

Fabien Raison, titulaire d'un BTS Conception des Produits Industriels, a obtenu la distinction de **Meilleur Ouvrier de France Mécanique et Productique en 2007**. Il est également membre de l'association Réplic'Air, où il a travaillé sur la réplique du Morane-Saulnier de Roland Garros.



**CO-FONDATEUR  
& DIRECTEUR DES  
OPÉRATIONS**

# ZOOM : AIR MENUISERIE

## CONSTRUCTION D'AVIONS DE STRUCTURE BOIS & BOIS-CARBONE

Filiale d'AURA AERO, située à Bernay en Normandie, Air Menuiserie est spécialisée dans la construction d'avions de structure bois et bois-composite, et spécifiquement bois-carbone.

Une équipe de passionnés, transmetteurs d'un savoir-faire unique au monde, construit des avions à structure bois selon la demande et les plans fournis par leurs clients.

## RÉPARATION D'AVIONS DE STRUCTURE BOIS

Air Menuiserie est également spécialiste de la réparation et la maintenance d'avions de structure bois.

Ces réparations sont approuvées EASA (Agence européenne pour la sécurité aérienne) et sont incluses au SRM (Structural Repair Manual) d'Air Menuiserie.

La réparation dite BK a été développée, validée, et est appliquée uniquement par Air Menuiserie, seul organisme agréé au monde pour cette réparation spécifique. Agréée EASA (European Union Aviation Safety Agency) et FAA (Federal Aviation Administration / USA), cette réparation est un renfort du longeron principal, consistant à positionner une semelle en carbone unidirectionnel sur l'intrados et sur l'extrados de l'aile.





# LES CHIFFRES CLÉS

03



Co-fondateurs

02



Sites en France

**Toulouse** (Occitanie) : siège social, conception, production, chaîne d'assemblage final, essais en vol et centre de tests.

**Bernay** (Normandie) : production.

02



Sites aux Etats-Unis

**Embry-Riddle** (Floride)

**Daytona Beach** (Floride)

02



Familles d'avions

**INTEGRAL** : avion de formation à capacité voltige.

**ERA** : avion régional hybride-électrique.

+350



Actionnaires

Plus de 350 actionnaires ont cru et investi dans le projet dès la première heure. Des passionnés d'aéronautique, de nouvelles technologies et d'innovation désireux de soutenir l'esprit entrepreneurial et l'industrie française.

250



Collaborateurs

600



Intentions d'achat pour ERA

900



NM (environ 1666 km)

Rayon d'action d'ERA en hybride-électrique

6 400



M<sup>2</sup>

Infrastructures industrielles à Toulouse.



**CONTACT PRESSE** : Caroline Brown  
[caroline.brown.rp@gmail.com](mailto:caroline.brown.rp@gmail.com)  
+33 (0)6 22 08 86 23

[www.aura-aero.com](http://www.aura-aero.com)  
[contact@aura-aero.com](mailto:contact@aura-aero.com)

Aéroport Toulouse Franczal,  
135 Av. du Comminges,  
31270 Cugnaux

PRIVATE AND CONFIDENTIAL

