

Ils ont délibérément tué le Concorde et l'A 380... money is money !

écrit par Cachou | 8 octobre 2020



Je ne suis pas modéliste, mais j'ai une passion pour l'aviation civile. [Dans son dernier billet](#), Oncle John parle des pionniers de l'aviation civile qu'ont été Saint-Exupery, Mermoz, et Guillaumet.

Et comme d'habitude, son récit est passionnant et toujours bien documenté. Il a tout à fait raison de souligner l'extrême rapidité des progrès de l'aviation civile en à peine quelques décennies. Mais je ne pense pas vraiment, comme il l'écrit, que les progrès ont cessé depuis le Concorde et le programme Apollo hors outils de repérages aériens.

Ces progrès ont continué mais vers une autre direction : non plus le transport aérien civil basé sur la rapidité de vol entre deux points, mais sur la capacité d'embarquement des passagers au détriment du temps de vol. D'où [l'A 380](#), extraordinaire et formidable avion mais, hélas, comme tout le monde le sait, un échec commercial et son arrêt de fabrication. Cela est vraiment dommage, et les raisons ne sont uniquement qu'une question de coûts, d'infrastructures et rien d'autre.

– de coût : cet avion était extrêmement cher à l'achat (446 millions de dollars prix catalogue) et à l'exploitation. Au-dessous d'un seuil de taux de remplissage de 90 % il perdait de l'argent. Le prix des places était, est encore exorbitant, et ne touchait qu'une clientèle élitiste. Donc, perte de l'essentiel du transport aérien.

– d'infrastructure : c'est un avion à double pont et les aéroports ne sont pas équipés et doivent le faire. Compte tenu du nombre limité d'Airbus 380 par rapport au nombre d'avions du monde les aéroports ont hésité à faire ces nouveaux équipements très onéreux. Il y a actuellement 70 aéroports équipés dans le monde pour accueillir l'Airbus A380, ce qui est extrêmement peu.

Concernant les distances d'atterrissage et de décollage, l'Airbus se contente des pistes habituelles il n'y a pas de travaux particuliers à faire sur cette question.

Ainsi, de la vitesse par le Concorde, l'aviation civile est passée à la capacité maximum du nombre de passagers, mais pour les raisons ci-dessus citées, les compagnies ont préféré des avions de moyenne capacité.

Comme Oncle John le dit également, de très nombreuses innovations techniques ont fait qu'un avion n'a maintenant plus besoin de pilote pour décoller, voler, et atterrir ! Tout peut se faire en automatique. Même s'il ne faut pas le mettre au même niveau de comparaison, il faut savoir que le métro de Lille n'a aucun conducteur de ram et fonctionne entièrement automatiquement depuis plus de 15 ans).

Si Saint-Exupéry est « cher au cœur de l'Oncle John », il n'en est pas moins cher à mon cœur également. Le document qu'il a transmis dans son article où l'on entend Saint-Exupéry est extrêmement émouvant. Tout d'abord parce qu'entendre un tel écrivain d'une telle sensibilité est impressionnant. Son témoignage est aussi très émouvant car il fait appel à de nombreuses valeurs humaines dont notre pauvre et triste pays, par des actions inhumaines et indignes, essaie de détruire, et

réussit à détruire, en permanence au quotidien depuis 50 ans. Pauvre Saint-Exupéry s'il pouvait revenir dans cette nouvelle-France et constater ce que l'on en a fait.

Après, concernant la partie technique des maquettes, comme d'habitude, Oncle John fait preuve avec toujours autant de modestie, d'une somme de connaissances et d'expériences impressionnantes. Que de choses j'ai apprises en lisant cette partie technique !

Merci Oncle John de tes billets que j'attends chaque lundi avec impatience.