

La vidéo qui promet que vous pourrez bientôt survivre aux crashes aériens

4 MIN • YOUTUBE • [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=GND2HZFP090](https://www.youtube.com/watch?v=GND2HZFP090)
<https://www.youtube.com/watch?v=gnD2HZfp090>

SUMMARY

Le concept d'une cabine éjectable pour avions, proposé par l'ingénieur ukrainien Vladimir Tatarenko, promet de rendre le transport aérien plus sûr en permettant aux passagers de s'éjecter en cas de crise. Bien que l'idée ait gagné en popularité sur les réseaux sociaux, des défis techniques et financiers importants rendent sa réalisation peu probable.

- *Le concept permettrait aux passagers de s'éjecter avec des parachutes en cas de situation critique.*
- *Vladimir Tatarenko, ingénieur aéronautique, a publié le concept en 2013, mais il n'est devenu viral qu'en 2015.*
- *Le coût estimé pour développer un système de cabine éjectable pourrait dépasser 10 millions d'euros par avion.*
- *Tatarenko a suggéré que les billets pour ces avions pourraient coûter 15% de plus, mais 95% des passagers seraient prêts à payer ce supplément pour plus de sécurité.*
- *Les défis incluent des problèmes de conception, de certification et de coût, rendant l'idée peu réalisable dans l'aviation commerciale actuelle.*
- *La start-up française Linkenfly a présenté un concept similaire en 2019, mais n'a pas résolu les problèmes techniques.*
- *La sécurité aérienne actuelle est déjà très élevée, rendant difficile l'introduction de nouvelles innovations sans compromettre cette sécurité.*

Speaker 1: Survivre à n'importe quel crash d'avion, c'est la promesse de ce concept. Cette animation 3D que vous connaissez peut-être aussi redevient régulièrement virale sur les réseaux sociaux. Elle a fait le tour du monde, a été traduite dans toutes les langues. et elle est souvent présentée comme la solution qui rendrait le transport aérien parfaitement sécurisé.

Speaker 2: On peut pas balayer des idées comme ça juste en disant ça se fera jamais.

Speaker 1: Mais alors comment ça marche? En situation critique, l'ensemble des personnes à bord de l'appareil pourraient s'éjecter du reste de l'avion avant d'atterrir délicatement sur le sol ou la mer grâce à des parachutes et des propulseurs inversés.

Speaker 2: C'est un concept qui est assez clair en fait, on sépare les fonctions de l'aéronef, la fonction vol et pilotage d'un côté, la fonction transport de l'autre.

Speaker 1: Et en regardant les commentaires, l'idée semble plutôt faire l'unanimité. L'animation originale a même eu le droit à des variantes qui ont contribué à populariser ce concept. Mais l'idée d'origine vient d'Ukraine. Ce monsieur, c'est Vladimir Tatarenko, un ingénieur aéronautique à la retraite, et c'est lui qui a publié la fameuse illustration 3D de son concept. Il a passé la plupart de sa carrière chez Antonov, un constructeur d'avions ukrainien créé par l'URSS. Là-bas, il a pu participer à la conception de l'An-225, qui est tout simplement le plus gros avion au monde.

Speaker 2: Dans l'URSS et même surtout en Ukraine aujourd'hui, il y a une vraie industrie et une vraie recherche aéronautique très ancienne.

Speaker 1: Mais en 2013, lorsque Vladimir Tatarenko décide de publier la vidéo de son prototype sur sa chaîne YouTube, rien. Son concept passe complètement inaperçu. Du moins jusqu'en 2015, c'est deux ans après l'avoir publié que sa vidéo commence à vraiment gagner en popularité. Une fois le million de vues atteint sur sa chaîne YouTube, Vladimir Tatarenko publie la même année une nouvelle animation de son concept, directement traduite en anglais, en russe, en chinois et en indien pour faciliter sa diffusion.

Speaker 1: La nouvelle vidéo devient virale à son tour, et l'ingénieur est alors interviewé par le Keef Post. A 74 ans, il explique que son projet pourrait voir le jour, mais qu'il a besoin de financement. 1 million de dollars pour construire chaque cabine éjectable, et une cinquantaine d'autres millions pour l'adapter à trois avions AN-148, conçus par Antonov. Depuis 2015, on n'a plus aucune nouvelle de Vladimir Tatarenko, mais ses vidéos, elles, continuent d'être repostées sur les réseaux sociaux, cumulant toujours plus de vues et d'interrogations sur la faisabilité d'un tel dispositif.

Speaker 2: On a un système qui est l'avion complet, qui est composé de deux sous-systèmes, le système vol, le système cabine en quelque sorte, et que tout va se jouer en matière de sécurité, de conception, de solidité et surtout de certification sur l'assemblage de ces deux modules. Et c'est bien là où ça pose le plus de problèmes.

Speaker 1: Parce que fabriquer un parachute de secours pour tout un avion, on sait déjà le faire depuis longtemps dans l'aviation militaire et légère.

Speaker 2: Et ça, ça marche assez bien, notamment dans des zones où il n'y a pas beaucoup d'aéroports pour quatre pas de moteur ou autre. En revanche, on ne contrôle pas la descente.

Speaker 1: Mais de là à l'adapter sur un avion de ligne classique, c'est encore une autre histoire.

Speaker 2: Pour un avion, alors un 787 de chez Boeing, c'est environ un peu moins de 120 tonnes à vide. On n'est pas du tout sur les mêmes dimensions. Ça reste quand même des parachutes énormes. Où est-ce qu'on atterrit? On ne sait pas encore. C'est quand même un système qui est assez complexe.

Speaker 1: Mais en plus des défis de conception, viennent s'ajouter des problématiques de coût.

Speaker 2: On peut estimer que le coût d'un système de cabine éjectable complet pourrait dépasser 10 millions d'euros, qui est aussi très très cher.

Speaker 1: Et ça aurait des répercussions directes sur le prix des billets. Vladimir Tatarenko prédisait qu'un siège dans un avion équipé de son invention coûterait environ 15% plus cher. Mais toujours selon lui, 95% des passagers seraient prêts à payer ce supplément avec la promesse d'un vol plus sécurisé.

Speaker 2: Le prix du billet est quelque chose d'un peu abstrait parce qu'il est composé de plein de facteurs et pas uniquement le prix d'achat d'un système qui serait plus cher, puisque c'est le prix du pétrole, du carburant, demain du SAF peut-être, sustainable air fuel, etc. ou des taxes.

Speaker 1: En fait, ce concept ne verra probablement jamais le jour dans l'aviation commerciale, du moins telle qu'on la connaît aujourd'hui. Mais malgré tous ces défauts, en 2019, la start-up française Linkenfly présentait au Salon du Bourget ce concept, incluant une cabine éjectable assez similaire.

Speaker 2: On est dans le même concept, mais on n'a pas résolu tous les problèmes structuraux et de certification. On est arrivé tellement haut dans le niveau de sécurité qu'aujourd'hui, une innovation doit passer à travers tous ces filtres. pour être sûr qu'elle ne va pas engendrer d'autres accidents. Disons que la cible, c'est une cible de 10,9 accidents par heure de vol.

Speaker 1: Pour rappel, 10 puissance moins 9, ça fait ce nombre. À ce stade, vous avez toujours dix fois plus de chances de gagner le jackpot au loto.