http://www.wikitimbres.fr V2010.pdf

Emission : 26 juin 2006

Mini-feuille "Airbus A 380"

Informations techniques

Créateur :	Cassian Koshorst - Airbus®
Imprimée en :	héliogravure
Timbres en :	héliogravure
Couleurs :	blanc, bleu
Format :	vertical 130 x 185 feuille de 10 timbres-poste horizontaux 47 x 27
Valeur faciale :	30,00 €

Premier Jour

VENTE ANTICIPÉE

Autre lieu de vente anticipée

Le vendredi 23 juin 2006 de 8h à 19h
au bureau de poste de Toulouse Capitole,
9 RUE LAFAYETTE, 31000 TOULOUSE.

Ce bureau sera muni d'une boîte aux lettres spéciale permettant le dépôt des plis à oblitérer. Il ne sera pas possible d'obtenir l'oblitération "Premier Jour" sur place

Conçu par Cassian Koshorst - Airbus®
Oblitération disponible sur place
Timbre à date 32 mm "Premier Jour"

A 380, le cargo de tous les records

La mise sur le marché cette année du plus gros cargo civil jamais construit, nourrit tous les espoirs. Retour sur un succès européen.

Il y a un an, l'Airbus 380, le plus gros avion civil du monde, décollait pour la première fois de l'aéroport de Toulouse. Alors qu'il s'apprête à entreprendre ses premiers vols commerciaux, La Poste émet, le 23 juin, un timbre événement autour de ce géant du ciel.

Un monstre volant : haut de 24 mètres, long de 73, pour une envergure de 80 mètres, l'A 380 est l'avion de tous les superlatifs. Dans la guerre commerciale qui l'oppose à l'Américain Boeing, l'A 380 surclasse son concurrent direct – le 747 – dans toutes les catégories. Son coût de construction est de 20% inférieur, il contient 50% d'espace supplémentaire et une capacité de passagers bien supérieure (850 passagers pour l'Airbus, 500 pour le 747). Au-delà des mensurations et des performances, l'A 380 est un bijou d'innovations technologiques et de rationalisation économique.

80 mètres
d'envergure

850
passagers

15 ans
d'études

15 sites
de production

Vitrine du savoir-faire européen

Débuté dans les années 90, le projet de l'A 380 a nécessité 15 ans d'études entre les partenaires européens. Le résultat est le produit du mariage de la fine fleur industrielle de quinze sites de production, en Allemagne, Angleterre, Espagne et France. Pour finir, les éléments ont été assemblés à Toulouse, après un transport épique en lui-même ! Pour assurer le succès et la rentabilité de ce géant, les axes de recherches essentiels ont porté sur les gains de poids, la consommation en énergie et la sécurité. En effet, le poids d'un avion est un critère capital : plus il est bas, plus on peut charger l'appareil. Tout, dans l'A 380, a été pensé pour l'alléger. Le métal est abandonné au profit de la fibre de carbone, légère et résistante aux déformations.
En matière de propulsion, les réacteurs Trent 900, de l'Anglais Rolls Royce, développent une poussée énorme mais ne consomment que trois litres de kérosène aux cent kilomètres, par passager, en vitesse de croisière. Autant qu'une voiture de petite cylindrée !

Léger et "high tech"

L'autre aspect capital de cet avion porte sur la sécurité, car, avec de telles dimensions, les risques de collision et les problèmes de maniabilité sont accrus. Une des innovations les plus remarquables est l'abandon des câbles et des poulies qui assuraient la mobilité des ailes et de l'empennage. On les a remplacés par des commandes de vol électriques. Assistées par ordinateur, elles offrent une grande facilité de maniement dans toutes les conditions. De plus, elles permettent de former les futurs pilotes au sol, ce qui économise les heures de vol réel, à vide, dont le coût est très élevé. L'A 380 est donc ce bijou de technologie sans égal. Mais restait la question du rapatriement et de l'assemblage à Toulouse. Le voyage vers Toulouse s'effectue en deux étapes. D'abord par voie d'eau, un bateau cargo ultramoderne, le Ville de Bordeaux, collecte les éléments dans chaque lieu de production et remonte la Gironde jusqu'à Pauillac. Là, une barge futuriste prend le relais, traverse Bordeaux et débarque à Langon sur la Garonne. Les deux cent quarante kilomètres restant jusqu'à Toulouse sont effectués sur l'autoroute, réalisée spécialement et en un temps record pour Airbus. À Toulouse, l'Airbus est déchargé et assemblé dans une usine de 100 000 m^2 avec une porte de 400 mètres de long ! On peut aujourd'hui la visiter. Fin du voyage terrestre, l'A 380 peut s'envoler vers le succès.