

CONTENU DE LA FRESQUE HISTORIQUE

Depuis toujours, l'Homme rêve de voler. Les premières tentatives réalisées à bord des plus légers que l'air sont illustrées en avant-première et conduisent le visiteur vers la grande aventure de l'aviation.

Après les premiers vols de Clément Ader, nombreux sont les PIONNIERS qui ont expérimenté des machines volantes destinées à des activités de loisir sportif. Mais l'engouement pour la locomotion aérienne est tel que les compétitions se multiplient et de riches mécènes n'hésitent pas à financer chaque nouveau record de vitesse, altitude ou distance.

Les premiers ateliers de construction s'organisent et produisent des machines toujours plus performantes.

Dès 1909, l'armée française décide d'utiliser l'avion pour des missions d'observation et de reconnaissance. Puis, avec l'entrée en guerre, la production s'accélère, les machines sont adaptées aux nouvelles contraintes de la chasse et du bombardement. Loin du front, Toulouse devient le lieu de production idéal. Les usines de Pierre-Georges Latécoère à Montaudran se lancent dans la production des avions Salmson à partir de l'année 1917.

Après l'Armistice, les nombreux avions disponibles sont reconvertis pour répondre aux besoins grandissants d'échanges et de communication donnant lieu à la naissance et à l'ESSOR du transport aérien.

Il s'agit d'aller toujours plus loin et plus vite. Les constructeurs ne cessent d'innover, de nouvelles routes sont explorées et de nouveaux records sont battus. La traversée de l'Atlantique est le défi majeur à relever jusqu'à l'exploit de Lindbergh en 1927.

Dans la TOURMENTE des années de guerre, l'aviation devient une composante essentielle de la puissance militaire et un facteur décisif de la victoire. Les bureaux d'études travaillent dans le plus grand secret à la mise au point des premiers turboréacteurs. Mais l'engagement de l'avion à réaction allemand Messerschmitt Me-262 et du Gloster Meteor britannique pour les forces alliées interviendra trop tard pour avoir une influence sur l'issue du conflit.

Dans le domaine de l'aviation civile, les constructeurs français sont autorisés par l'occupant allemand à poursuivre le développement des hydravions transatlantiques tandis que des ingénieurs conçoivent les avions de l'après-guerre dans la clandestinité.

Bien que durement éprouvés par les années de guerre, les constructeurs français font preuve d'une capacité de redressement étonnante. Le développement et la généralisation de la « propulsion à réaction » provoque une révolution technologique et fait naître une nouvelle génération d'avions taillés pour la vitesse. Le RENOUVEAU des années 50 est ponctué par de nombreux programmes destinés à relancer l'industrie

aéronautique. A Toulouse, la Caravelle produite dans les ateliers de Saint-Martin-du-Touch devient le symbole de la renaissance de l'industrie aéronautique civile française.

La MODERNITE des années cinquante et le développement des échanges internationaux favorise l'essor du voyage en avion. Si les avions turbopropulsés présentent des gages de fiabilité, le transport commercial à réaction permet de s'affranchir des aléas météorologiques tout en réduisant de moitié le temps d'un vol long-courrier. Toutefois, les contraintes imposées par la vitesse et l'altitude ont profondément modifié l'architecture des avions de ligne.

Sur le plan militaire, les innovations se succèdent. Les politiques de défense s'orientent rapidement vers des avions multi rôles, des plateformes de plus grandes dimensions dotées de systèmes électroniques de plus en plus complexes. La course à la vitesse gagne de nombreux constructeurs, et soutenus par les gouvernements en Europe, aux Etats-Unis et en URSS, ils commencent à étudier des projets d'avions supersoniques de transport de passagers. Mais seul le Concorde assure les liaisons transatlantiques pendant près de trente ans.

Dès lors, le développement économique et le tourisme favorisent l'EXPANSION de ce mode de transport. Dans le domaine des gros porteurs, Boeing ouvre une nouvelle ère, en 1969, avec le Boeing B 747 « Jumbo Jet ». En Europe, le GIE Airbus se lance sur le marché des gros porteurs avec l'A300 et initie le concept de famille en déclinant plusieurs versions adaptées aux besoins des compagnies jusqu'à l'A380, son très gros porteur, très long-courrier capable de transporter jusqu'à 800 personnes sur plus de 15 000 km.