

Texte du documentaire à l'attention des personnes
malentendantes et sourdes



Bienvenue dans le Super Guppy !



Ce documentaire de 7 minutes retrace l'histoire de
l'aéronautique toulousaine de Clément Ader à nos
jours.

A300

Dans les années 1970, Toulouse s'engage dans le projet Européen Airbus A300.

Les éléments de l'avion sont construits aux quatre coins de l'Europe, puis acheminés à Toulouse dans les flancs du Super Guppy pour y être assemblés.

Prenez place, embarquez pour un voyage qui remonte le temps, et découvrez la riche histoire de cette terre d'envol.

1873

En 1873 un ingénieur, avec une machine qu'il appelle « l'oiseau en plumes », étudie très sérieusement le comportement d'une aile, sur les collines du Lauragais. Son nom : Clément Ader.

De par le monde, les essais pour faire voler l'homme se multiplient.

1890

En 1890, Clément Ader décolle à bord de l'Eole, son « avion ». C'est lui qui a inventé le mot. Il est propulsé par un moteur à vapeur.

1903

En 1903, c'est au tour des frères Wright de s'envoler. Leur machine volante est munie d'un moteur à explosion.

1906-1914

De records en meetings, l'aviation est en plein essor. C'est le temps des exploits. Mais Toulouse se passionne surtout pour le rugby et les divas du Capitole quand survient la grande guerre.

Au début du conflit, on ne compte que quelques centaines d'avions, utilisés surtout pour des missions d'observation. A la fin, on se bat dans les airs, on largue des bombes, et on a construit plusieurs dizaines de milliers d'avions.

1917

En 1917 Pierre Georges Latécoère obtient la commande de construction sous licence de 1000 avions Salmson 2A2.

L'industrie aéronautique toulousaine est née.

C'est Émile Dewoitine qui organise les ateliers de construction de Montaudran.

A la fin du conflit, Latécoère a un rêve : utiliser les avions de la guerre pour transporter du courrier, jusqu'en Amérique du Sud. Didier Daurat sera l'animateur de cette immense aventure humaine.

« La Ligne », totalement inconnue au départ, va devenir un mythe. Des figures illustres vont la servir. Elle deviendra en 1927 l'Aéropostale.

Latécoère va alors construire de nombreux avions, et après des hydravions, essentiellement faits pour transporter du courrier.

1918-1930

De ses débuts à la fin des années 30, l'aéronautique fait des progrès considérables. Les grandes compagnies aériennes sont créées.

« 7 Octobre 1933, ce drapeau qui flotte au vent du

Bourget célèbre la création de la compagnie AIR FRANCE ».

Dans le monde entier, on construit des avions de légende. Certains seront exploités plusieurs décennies.

1939

A l'aube de la seconde guerre, les avions militaires sont de plus en plus perfectionnés. Les moteurs développent couramment plus de 1000 chevaux.

Mais seule, l'Allemagne Nazie est réellement prête.

« Les avions de chasse allemands décollent d'un champs d'aviation de la côte de la Manche, ils doivent protéger une escadrille de combat contre les attaques des avions ennemis ».

A Toulouse, fin 1939, Émile Dewoitine produit l'excellent D520, dans des locaux à peine terminés.

« Et en Mai 40, il y a eu deux cents avions sortis dans le mois, c'est à dire un avion par heure de fabrication ».

1940

Mais le couperet tombe. L'industrie aéronautique est sous contrôle de l'occupant qui s'en sert pour son propre compte.

Sur place, les fabrications sont stoppées, on tente de diversifier la production.

Des bureaux d'études s'exilent à Cannes.

En 1944, les usines toulousaines sont bombardées par les alliés.

« Ce paquebot aux dix hommes d'équipage a une histoire, construit en partie sous l'occupation, il fût démonté, emporté et caché ».

1940-1945

Les constructeurs anglais et américains ont fait d'énormes progrès pendant la guerre. Les réacteurs se généralisent sur les avions militaires.

Pour le transport et le civil, les premiers avions équipés de turbopropulseurs entrent en service.

Les anglais croient en la propulsion à réaction, et dès 1949 font voler le Comet.

En France, on reprend des projets d'avant-guerre qui sont dépassés. On construit des prototypes, on tente de rattraper le temps volé.

1955

10 ans après la fin de la guerre, avec la Caravelle, l'alouette II, le mirage III, le retard est comblé.

L'imagination n'a plus de limites. C'est à Toulouse que l'on met au point l'atterrissage tout temps, avec au manche André Turcat.

Même si la caravelle a eu un vrai succès, le chiffre des ventes n'a pas réussi à atteindre les 300 exemplaires dans le monde.

CONCORDE

Désormais, quasiment plus aucun avion européen ne sera construit par une seule entreprise. Le temps des coopérations est arrivé.

« Toulouse qui a vu voler Clément Ader et qui voit aujourd'hui voler Concorde trouve une vocation particulière à la fois dans l'enseignement, dans l'administration, dans la recherche et dans l'industrie pour tout ce qui touche l'Aérospatiale ».

L'A300

Pendant ce temps, une équipe travaille en parallèle sur un nouveau gros porteur. C'est l'Airbus A300, il décollera en 1972. Le projet est européen, c'est un tournant décisif dans l'aéronautique toulousaine.

Avec 65 % de parts de marché sur les avions de moins de quatre-vingt-dix places, l'ATR, fruit d'une coopération franco italienne, est une réussite incontestée.

C'est en Août 1984 qu'il décolle pour la première fois des pistes de Blagnac.

Le parc Aéronautique s'étend tout autour de Toulouse.