



1914-1918 : l'envol de l'industrie aéronautique toulousaine

TOULOUSE le 26 janvier 2016

Le temps des héros et des pionniers

L'emploi de la 3^e dimension commença à apparaître possible au XVIII^e siècle, la dame Blanchard le 30 thermidor de l'an 1805, fit un vol des Jacobins jusqu'à Caraman. Alors que Toulouse se passionne pour les ballons le 9 octobre 1890 **Clément Ader** fait décoller **Eole** sur 50 mètres. Réserve ses travaux pour la Défense et dit « *ils ne devraient profiter qu'à la défense nationale et ne devraient être soupçonnée de l'étranger qu'au moment où nous posséderions une flottille d'avions capables de faire la guerre* ».

Toulouse est folle des avions et on dénombre 56 fêtes aériennes avant la déclaration de guerre.

Jean Marc Olivier,

Professeur à l'Université Jean Jaurès, franc-comtois implanté à Toulouse, historien des industries, des clous horloges et lunettes à l'aviation, sa plus récente publication (2014) est « Histoire de l'Armée de l'Air et des forces armées françaises » de Louis XVI à nos jours, chez Privat.

L'intérêt de l'armée française pour le plus lourd que l'air avant la première guerre mondiale.

L'intérêt de l'armée française pour le plus lourd que l'air remonte à 1892 quand le ministère de la Guerre signe avec **Clément Ader** une convention pour la construction d'un appareil nommé "Avion". Les essais n'étant pas concluants l'appareil est abandonné. Cet intérêt se manifeste à nouveau en 1906 quand le ministère de la Guerre contacte les frères **Orville** et **Wilbur Wright** sous la forme d'une mission secrète d'achat dépêchée aux États-Unis. Les négociations n'aboutissent pas. Quand Wilbur Wright vient voler en France en 1908-1909, des officiers sont formés au pilotage de son appareil. En ce début de XX^e siècle, l'aviation, aux matériels certes fragiles, mais dont l'usage militaire se précise peu à peu lors de meetings et de manœuvres militaires, connaît un engouement médiatique accompagné d'écrits de grands précurseurs comme ceux du capitaine **Ferber** ou de Clément Ader. En 1909, l'armée achète ses premiers avions et, en 1910, crée l'Inspection permanente de l'aéronautique militaire.

Claude Carlier,

Docteur ès Lettres et Sciences humaines, ancien professeur d'histoire contemporaine à la Sorbonne, directeur du Centre d'histoire de l'aéronautique et de l'espace, ancien président de l'Institut d'histoire des conflits contemporains.

La naissance des cocardes : de l'improvisation à la guerre aérienne (1914 – 1916)

Comment l'avion est-il devenu un instrument de guerre ?

Comment l'aéronautique militaire française est-elle organisée au début du premier conflit mondial et quelles évolutions va-t-elle suivre jusque 2016 ? Comment l'état-major envisage-t-il l'emploi de l'avion et comment les improvisations des aviateurs ont-ils donné naissance aux missions que nous connaissons aujourd'hui : appui tactique, reconnaissance, bombardement,

chasse ? Quels sont les matériels à disposition des aviateurs ? Telles sont les questions auxquelles cette communication se propose de répondre.

Gaetan SCIACCO,

Responsable du centre de documentation et d'archivage d'Airbus en France. Titulaire d'un master II d'histoire contemporaine « L'aéronautique militaire française 1914 – 2016»

Albert CAQUOT : ingénieur, capitaine aérostier, directeur du service technique de l'aéronautique

Albert Caquot, né en 1881, polytechnicien, est en 1905 diplômé de l'École nationale des ponts et chaussées. Ce brillant ingénieur entame ensuite la réalisation d'ouvrages en béton armé et s'intéresse au développement de la locomotion aérienne. Après l'éclatement de la Première Guerre mondiale, Albert Caquot sert comme capitaine d'une compagnie d'aérostiers. Sa présence sur le front lui permet de relever des carences de matériels et de proposer des solutions d'amélioration. Albert Caquot est alors affecté à l'établissement central de l'aérostation militaire de Chalais-Meudon où il conçoit un ballon captif à stabilisateur. Cet appareil aux multiples qualités équipe courant 1915 l'ensemble de l'armée et de la marine.

Le sens de l'invention et la rapidité de réalisation d'Albert Caquot le poussent aux plus hautes fonctions. Clemenceau le nomme début 1918 à la direction de la Section technique de l'aéronautique. Il y réussit en quelques mois à dynamiser l'important effort de rénovation et de production des avions de chasse et de bombardement lorsque la guerre s'achève.

Sylvain Champonnois,

Capitaine de l'armée de l'air, docteur en histoire contemporaine au Service historique de la défense.

Georges Latécoère, le premier industriel sur le sol toulousain

Jeune ingénieur Pierre-Georges Latécoère construit des wagons à Bagnères de Bigorre, devant le besoin accru par la guerre, il étend sa production à Toulouse, puis s'engage à produire des avions de reconnaissance Salmson sous licence. Comment il réussit industriellement et commercialement ce challenge qui l'engage dans une aventure extraordinaire aux multiples aspects dont le plus connu est l'Aéropostale, pour son entreprise et Toulouse ?

Jean-Marc OLIVIER,

(Voir ci-dessus)

Dewoitine, l'ingénieur producteur et promoteur des avancées technologiques et industrielles

L'Armée affecte affecte en 1917 Emile Dewoitine pour organiser la production de 1000 avions Salmson A2 chez Latécoère à Montaudran, il obtient un excellent résultat.

En 1920, Dewoitine quitte Latécoère pour se lancer dans une carrière d'avionneur, sans la moindre fortune, et entrer très difficilement en concurrence avec les constructeurs de la Grande Guerre, Breguet, Farman, Blériot et autres, superbement équipés d'usines aéronautiques.

En dépit de vicissitudes de toutes sortes, Emile Dewoitine présentera dans le grand livre de l'aviation un bilan hors du commun.

Dans la préface du livre écrit par Raymond Danel, « Emile Dewoitine, créateur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale », éditions Larivière , Bernard Dufour, ancien Directeur des usines de Toulouse écrit ceci « Caravelle, Concorde, Airbus sont ses enfants spirituels et en tous cas ceux de l'équipe qu'il avait mis en place...

FRANCIS RENARD

Membre de 3AF, Francis Renard, ancien de sud-Aviation et Airbus est un fin conteur de l'aviation recherché pour sa connaissance des acteurs et ses anecdotes révélatrices.