

« A 300 B AIRBUS »

Valeur : 3,00 F

Couleurs : noir, bleu, vert

50 timbres à la feuille



Dessiné par Paul LENGELLE

Gravé en taille-douce
par Pierre GANDON

Format horizontal 22 x 36
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 7 avril 1973 à TOULOUSE;
générale, le 9 avril 1973.

Depuis le jour où, en 1890, Clément Ader arracha le premier « avion » à la pelouse d'Armainvilliers, la vocation aéronautique de la France ne s'est jamais démentie. Aujourd'hui le génial inventeur a été relayé par les bureaux d'étude et l'artisanat par la puissance industrielle, mais notre pays conserve en ce domaine un rayonnement qui le place souvent à la pointe du progrès.

Longtemps l'industrie française resta surtout orientée vers l'aéronautique militaire. C'est en 1951 que fut créé, sous l'impulsion du Secrétaire général à l'Aviation civile, un comité chargé de s'occuper de ce style de matériel. C'est alors que fut lancé le programme « Caravelle », qui a marqué une prise de position nouvelle de notre industrie, face aux besoins du transport aérien, intérieur et international.

Utilisés par 44 exploitants, répartis en 30 pays, les 280 exemplaires de Caravelle sont les meilleurs ambassadeurs de notre matériel aéronautique dans le monde. Mais, en face des États-Unis, la France a ensuite cessé de lutter seule : depuis le protocole d'accord signé entre la France et l'Allemagne le 29 mai 1969, l'Airbus a franchi les obstacles soulevés par l'ampleur du programme.

Cet appareil est réalisé en commun par l'Aérospatiale pour la France, la Deutsche Airbus pour l'Allemagne, Hawker Siddeley pour la Grande-Bretagne, Fokker pour les Pays-Bas, et récemment C.A.S.A. pour l'Espagne. A ces pays européens se sont associés des firmes américaines pour le moteur et la nacelle.

Le timbre représente l'Airbus A 300 B, conçu pour le trafic sur courtes et moyennes distances. Son large fuselage et ses deux réacteurs à double flux sont caractéristiques d'une nouvelle génération d'avions de transport subsonique de grande capacité.

Ses dimensions sont d'environ 45 mètres pour l'envergure, 54 pour la longueur, 17 pour la hauteur; son poids maximum au décollage est de 137 tonnes. Dans sa version standard, il transporte, à plus de 900 km/h, sur des étapes allant de 300 à 3 500 km, de 200 à 345 passagers dans un excellent confort.

Le calendrier établi en 1969 est respecté. L'avion n° 1 a effectué son premier vol à Toulouse-Blagnac le 28 octobre 1972, juste à l'heure où était inauguré, sur l'aérodrome de Toulouse-Montaudran qu'il a survolé, le monument élevé à la gloire des pionniers des lignes aériennes Latécoère et Aéropostale, sous lequel repose leur chef Didier Daurat.

Outre Sterling, Ibéria et Lufthansa, qui ont apporté leurs commandes, Air France mettra en service l'A 300 B par priorité sur les parcours à haute densité : Paris-Londres dès mai 1974, puis en direction de Nice, d'Algier, de Milan et de Dusseldorf.

Premier appareil de transport commercial européen à avoir été vendu avant même son premier vol, l'Airbus est promis à une carrière mondiale jusqu'à la fin du siècle. Et comme il se développe dans un cadre juridique et organique original, il prouve qu'un programme de coopération européenne peut se dérouler efficacement.

