

# AIRBUS INDUSTRIE A300B

L'A300B est le premier gros-porteur biréacteur européen.

Nous sommes dans les années 1970. C'est l'époque des premiers chocs pétroliers et du ralentissement de la croissance économique. Dans ce contexte de pétrole cher et d'inflation, on se penche sur la rentabilité des avions de ligne. Le constructeur américain Boeing construit le premier gros porteur au monde, le B747. D'autres constructeurs américains suivent avec des appareils à trois réacteurs (McDonnell Douglas DC-10 et Lockheed Tristar). L'objectif est de transporter un grand nombre de passagers sur de longues distances, tout en réduisant les coûts opérationnels.

L'Europe court à nouveau le risque d'être distancé par les géants de l'aérospatiale américaine. En 1967, des ministres français, allemands et britanniques se réunissent pour parler de l'avenir de la coopération en matière d'aéronautique et du besoin d'un avion moyen-courrier de grande capacité. Roger Béteille est alors chargé de ce programme. Il est aujourd'hui considéré comme étant l'un des pères fondateurs de la société Airbus.

Le 29 Mai 1969 au Salon du Bourget, la signature de l'accord franco-allemand inaugure le lancement officiel de l'A300. L'avion est ainsi nommé car on prévoit de transporter jusqu'à 300 passagers. Le chiffre sera revu à la baisse mais le nom sera conservé. L'avion s'appellera l'A300B pour le différencier de la proposition initiale.



Le premier vol de l'A300B a lieu le 28 Octobre 1972, piloté par Max Fischl et Bernard Ziegler (fils d'Henri Ziegler, président d'Aérospatiale). L'A300B connaît, à ses débuts, un succès commercial modeste. Mais avec plus de 800 exemplaires produits jusqu'en 2007, la famille A300 s'achemine vers une carrière exceptionnellement longue.

L'exemplaire présenté au musée aeroscopia, le MSN 238, a volé pour la première fois le 24 Février 1983 et a été livré en 1984 à la PANAM. Il a été revendu à une compagnie aérienne indonésienne Sempati Air en Septembre 1993. Une crise financière frappe le pays et Sempati fait faillite en 1998 : l'appareil est alors racheté par Airbus. Les sièges de

cette cabine sont ceux de cette époque et le logo de la compagnie est encore visible. Le MSN 238 a été sauvé de la démolition et est revenu sur son lieu de naissance. Il a été repeint aux couleurs de la société Airbus Industrie, portées par le prototype au moment de son premier vol en 1972, et ré immatriculé (F-WUAB). Sa présence a permis aux ingénieurs d'Airbus, de valider des modifications ou des procédures de maintenance, en l'absence d'un avion d'essais dédié.

*Collection Airbus Operations SAS*

