

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'industrie française des hélicoptères, outils de progrès, est la première au Monde...

Le premier constructeur mondial, Airbus Helicopters, s'est construit majoritairement sur le « fonds français », héritier d'un demi-siècle d'innovations et de réussites majeures. Quant au premier motoriste mondial, Safran-Turboméca, ancré en Béarn depuis bientôt huit décennies il porte une Histoire jalonnée de succès mondiaux. Ce chemin d'excellence est aussi celui des sociétés d'exploitation. Les opérateurs français ont beaucoup inventé depuis les années cinquante ; ils sont renommés partout, pour leur professionnalisme.



Ce n'est pas d'aujourd'hui... Avec l'ambitieuse « politique des prototypes d'hélicoptères » lancée en France en 1945, c'est un véritable esprit pionnier qui a gagné les équipes de conception et d'essais, et ne devait plus se démentir... A peine plus de dix ans après, deux appareils français, le SO1221 Djinn et le SE 3130 Alouette II, atteignaient le stade de la série. Premier hélicoptère commercial à turbomoteur (plus de 1300 exemplaires), l'Alouette II n'a pas eu de vrai concurrent avant les années soixante. Le temps pour son constructeur de mettre en place un outil industriel et une réputation, de construire les métiers de l'hélicoptère, en commun avec les exploitants... Et de développer de nouveaux prototypes.

Ainsi naquirent des noms qui restent dans les mémoires : l'Alouette III, appareil légendaire des missions de sauvetage, le Puma, la Gazelle... Certains d'entre eux, comme l'Ecureuil (plus de 5 800 exemplaires à ce jour) ou le Super Puma, sont dans la force de l'âge. Ils voisinent avec une nouvelle génération dont les représentants, EC 120, EC 135, EC 145 et EC 175, sont désormais autant de pierres angulaires dans l'édifice de compétence et d'innovation que constitue l'exploitation des hélicoptères en France et dans le Monde.



Le prototype de l'AS 350 Ecureuil, en 1974