

Votre email ne s'affiche pas correctement ? [Cliquez ici](#)

[See English Version](#) →

Qu'est-ce que tu dis ?

Où l'on découvre pourquoi il est possible de papoter avec son voisin dans l'avion.

1959. Des passagers embarquent dans la Caravelle. C'est l'un des tout premiers avions civils à être produit en série. Une petite surprise les attend : comparé aux autres avions, où le bruit était assourdissant, on peut désormais s'entendre parler... Comment est-ce possible ?



La Caravelle en vol. © Aerospatiale / Photo DR / Archives de Saint-Gobain

Jusque-là, les différentes solutions d'isolation phoniques avaient toutes le même problème. Pour étouffer correctement le bruit des réacteurs, il fallait une épaisseur d'isolant trop lourde pour un avion. Ça tombe bien : Saint-Gobain vient de mettre au point une innovation, le TEL.

Ce procédé industriel permet de filer la laine de verre. Il est si efficace qu'il écrase bientôt la concurrence. Et surtout, il peut produire un isolant bien plus mince que ce qu'on pouvait faire auparavant.



Le procédé TEL © Archives de Saint-Gobain

Spécialement pour la Caravelle, Saint-Gobain développe une laine de verre "hyperfine", et donc... hyper légère ! Une finesse qui n'empiète pas sur ses capacités isolantes, que ce soit phoniques ou thermiques (eh oui, en altitude, il fait plutôt frais !)



Usine de TOULOUSE - ST MARTIN. Une partie de la chaîne de fabrication des « CARVELLE » de série.
N° 1 (P.1) TEL
SUD - AVIATION
Chaîne de fabrication des « Caravelle » à l'usine de Toulouse-St Martin. © Aerospatiale / Photo DR / Archives de Saint-Gobain

C'est une grande première pour la centaine de passagers qui embarquent dans ces nouveaux avions. L'isolation phonique est telle qu'elle permet "la diffusion de musique douce au cours du voyage", s'extasie la revue interne de Saint-Gobain.



La Caravelle © Aerospatiale / Photo DR / Archives de Saint-Gobain

Ce n'est ni la première ni la dernière fois que le Groupe met son savoir-faire au service de l'aviation civile. Dès 1920, les premiers avions commerciaux sont équipés de verre Triplex, qui résiste mieux aux chocs.



Le Breguet XIV, première "limousine" de transport civil de l'Aéropostale vitrée de verre feuilleté Triplex, 1920 © DR / Archives de Saint-Gobain

Et aujourd'hui, les Airbus A380 et de nombreux autres avions de ligne ont des vitres de cockpit en verre Solidion, ultra solide, pour résister à la pressurisation. Bref, Saint-Gobain et les avions, une affaire qui vole !



Airbus A380, 2007, photo : Dmitry A.Mottl

Pour en savoir plus :

[Sur la Caravelle](#)

[Sur le TEL](#)

[Sur les innovations dans l'aéronautique](#)

[Sur le verre Triplex](#)

Le 5 octobre prochain, Saint-Gobain participe pour la première fois à [la Nuit Blanche](#) !

Paris sera traversé par une grande parade artistique et populaire, le périphérique transformé en vélodrome lumineux, et de nombreuses œuvres d'art se mettront en mouvement.

Pour celle de Daniel Buren, qui a conçu un "camion du miroitier" d'un genre nouveau, Saint-Gobain fournit de grands miroirs dans lesquels un Paris onirique va se refléter tout le long de la rue de Rivoli...



En savoir plus sur la Nuit Blanche

Découvrez le **compte Twitter** de Saint-Gobain Archives



[Recommander cette newsletter](#) →

Donnez-nous votre avis en notant cette anecdote

