

## **CARAVELLE: la française de la Jet-set [2005]**

### **Corrections, mises à jour et informations supplémentaires**

*Cumulatif au 27 mai 2017 (nouvelles entrées en magenta)*

#### **Page v**

Henri Perrier est décédé le 6 mai 2012, 82 ans.

#### **Page 11**

En 2001, on estimait que la flotte de Caravelle avait volé huit millions d'heures et transporté 300 millions de passagers.

#### **Page 17**

Juillet 2005 Waltair retire du service la Type 10 B3 № 169; dernière Caravelle en service du monde.

#### **Page 28**

Georges Héreil est né le 28 août 1909 à Paris.

#### **Page 34**

Le dossier du Breguet 978 fut présenté au SGACC le 7 janvier 1952.

#### **Page 35**

Le dossier Latécoère 800-01 était daté du 6 décembre 1951 et il fut présenté par Latécoère au SGACC le 3 janvier 1952.

#### **Page 59**

Ingestion corps étranger : les personnels de la SNCASE et de Rolls-Royce travaillaient en coopération étroite et il ne fut pas possible de déterminer avec certitude à qui incombait la responsabilité de l'incident. Un moteur de rechange fut rapidement monté, et l'Avon endommagé réparé à Derby.

#### **Page 77**

le 18 janvier 1957 (et non 1958)

#### **Page 79**

La maquette en bois grandeur nature du fuselage de la Caravelle a également été installée à l'entrée d'Orly, à partir du 21 juin 1959 ; le 5 octobre 1959, 100.000 visiteurs ont été enregistrés. Dans une loterie, Aéroport de Paris a offert deux billets de Paris à Nice en Caravelle. La maquette fut à nouveau ouverte au public du 1er avril à 30 septembre 1960.

### **Page 80/84**

Le déroutement vers le nord de la route prévue (et approuvée) fut initié par le contrôle aérien une demi-heure après le début du vol. Roger Béteille pense que la raison en était des essais atomiques à Los Alamos, au Nouveau Mexique.

### **Page 84**

Lire Australian National Airways

### **Page 99 et seq**

Jean Dabos est décédé le 19 septembre 2012, Isle sur la Sorgue, âgé de 89 ans.

### **Page 101**

La visite de la FAI à Vnukovo comprenait également des membres de délégations de Belgique, du Royaume-Uni, du Portugal, d'Italie et d'Allemagne de l'Est. Deux vols de démonstration ont été faits le 27 mai 1959, et le jour suivant la Caravelle a été visité par plusieurs délégations techniques. Le 29 mai, l'avion était réservé à Aeroflot et fut visité par Andrej Tupolev.

### **Page 105**

Légende , centre : de nouveaux pneus avec des moustaches ont été développés par Kleber-Colombes en 1962.

### **Page 109**

L'enregistrement de Distel eut lieu le 17 avril 1959.

### **Page 111**

Il y a certains doutes sur le fait que le vol retour du service inaugural d'Air France fit escale à Milan (voir page 444).

### **Page 114**

Au cours de 1959, 134 795 passagers ont été enregistrés sur Caravelle. Air France a transporté 1 475 000 passagers sur la Caravelle en 1961, environ 41 % de son trafic total. Un exemple d'utilisation de cette année (pour la F- BHRX *Touraine*) était de 2 150 hdv, 1 320 vols (4 par jour en moyenne) vers 36 destinations, transportant 80 000 passagers sur plus de 1 500 000 km. Le sept millionième passager était Jean-Jacques Belet, qui a voyagé sur le vol AF665 au départ d'Orly.

Roger Moore a volé sur AF811.

Le neuf millionième passager était l'homme d'affaires japonais Koichi Asakura, qui a volé entre Londres et Paris, le 19 septembre 1964.

La № 60/F-BHRX *Savoie*, a effectué le vol AF685 le 6 février 1965 avec l'inscription '10 000 000' peinte sur le fuselage avant, a emmené le membre du congrès américain républicain John V Lindsay à Paris.

L'homme d'affaires turc M. Eczacibasi est devenu le 11 000 000ème passager le 23 mai 1965, entre Istanbul et Orly; M. Feline a été fêté comme 12 000 000ème à Marseille plus tard cette année; et le 2 janvier 1966 M. Van Bulck d'Anvers a

été nommé le 14 000 000ème à l'embarquement du vol AF450 à Nice, à destination de Bruxelles.

Le titre '15 000 000 Passagers 1959-1966 Caravelle' a été appliqué à la № 111 / F-BJTE *Grenoble* le 11 août 1966 pour un homme d'affaires danois, pour un vol de Paris à Copenhague.

Le 30 juillet 1968 la № 115/F-BJTG *Roussillon* fut marquée '20.000.000 Passagers Caravelle de 1959 à 1968', quand homme d'affaires libanais Samir Ghandour voyagea sur le AF145 de Beyrouth à Orly.

Pour le 12ème anniversaire de l'exploitation (6 mai 1971), 29.5 millions de passagers avaient été transportés lors de 481 600 vols sur plus de 425 millions de kilomètres.

### **Page 116**

#### **Encadré, réviser :**

A partir du 1er avril 1969, BEA exploitait 'Super One-Elevens' (série 500) de 97 sièges sur des vols Air France à destination de Berlin à Francfort (dix vols par jour) et Munich (cinq vols par jour) sous les numéros de vol AF, avec hôtesses AF. BEA et Air France exploitaient en pool entre des vols entre Tempelhof et Brême, Düsseldorf (abandonné par AF en 1964), Hambourg, Hanovre, Cologne/Bonn, et Stuttgart. Air France a poursuivi ses opérations à Tegel avec un service quotidien sans escale vers Paris ainsi que des vols charters. La coopération avec BEA a pris fin le 31 octobre 1972, et à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1972, le service de Paris a été re-routé via Cologne/Bonn pour préserver les droits de trafic national allemand d'Air France.

### **Page 117**

Légende :

La № 60/F- BHRX *Savoie* est photographiée le 30 décembre 1966, marquant le début d'une grande visite ligne à Montaudran, complétant deux lignes dans le hangar N 5 à Orly.

### **Page 118**

À la fin de 1961, Air Liban envisage l'ajout d'un type VI pour étendre le service à l'Afrique orientale.

### **Page 133**

La № 112/SE-DAF présentait également une immatriculation curieusement repositionnée pour la partie basse du fuselage avant.

### **Page 134**

légendes :

*Cinq Caravelle de Swissair ont été nommées d'après les cantons du pays (Uri, Schwyz, Aargau, Schaffhausen, et Solothurn) et trois d'après les capitales des cantons (Chur, Lausanne, et Bellinzona). La № 43/HB- ICY, vue ici au départ de Paris-Orly, était la Ville de Lausanne.*

*Nacelles de moteurs blancs et rouges titres 'Caravelle' ont été adoptés en 1964, mais ceux-ci bientôt cédé la place à nacelles polies avec des titres bleu foncé / noir.*

#### **Page 141**

Légende de la PP-VJD : enlever la référence à une modification Type III, seule la N° 10 (et pas la N° 15) fut améliorée.

#### **Page 146**

##### **Collision en vol à Orly**

Le propriétaire du Stampe était le Club Aéronautique Universitaire.  
(CDB Emile-Louis Moussou, OPL Gilbert-Xavier Lafargue, OMN Jean-Bernard Girault)

#### **Page 156**

La présentation exacte était *Aldebaran*, puis *Aldebarán*

#### **Page 163**

Jack Herlihy d'UAL avait des réserves évidentes quant aux turbopropulseurs et il convainquit Patterson et le conseil d'administration de la compagnie d'envisager la Caravelle. Il pensait que l'adoption de la Caravelle réduirait à néant la menace des Lockheed Electra d'American et d'Eastern, et également que l'utilisation de la Caravelle aux Etats-Unis conduirait au développement de jets court-courriers plus rentables.

#### **Page 165**

Des essais de générateurs de Vortex furent conduits avec la N° 62/F-WJAP. Une des configurations évaluées (c décembre 1960) comportait 11 générateurs sur les surfaces supérieure et inférieure de l'empennage horizontal droite, vers la mi-envergure, s'étendant depuis l'emplanture de l'empennage ; un autre avait une configuration similaire sur l'empennage gauche.

Peut-être dans le cadre d'une proposition visant à obtenir une certification de type de la FAA du type VI N, la N° 67 / F-WJAK (OO-SRE pour SABENA) avaient dix générateurs de tourbillons installés à la fois sur les surfaces supérieure et inférieure de l'empennage gauche à la mi-février 1961. Il n'est pas certain que cette configuration ait été testée en vol.

**Le type VI N a été livré avec la même configuration de générateur de vortex que le type VI R.**

#### **Page 188 (& 250)**

Max Fischl est décédé le 23 janvier 2006 à l'âge de 83 ans.

### **Page 188**

Le Chili a suspendu ses relations commerciales avec la France en septembre 1963 en raison des essais nucléaires français dans le Pacifique. Bien que la commande Caravelle n'a pas été affecté, l'action a peut-être causé du retard dans la livraison.

### **Page 202**

Par exemple, Dassault paya à Sud Aviation 3.000 fr pour chaque Mystère 20/Falcon 20 (515 exemplaires) au titre du brevet couvrant la configuration avec les moteurs à l'arrière.

### **Page 204**

Douglas étudia une Caravelle modernisée avec une voilure en flèche de 30° basée sur celle du DC-8 (projet daté de mars 1960) puis une flèche de 28° (mars 1960); un empennage en T (dessin daté du 12 avril 1960) ; et (17 février 1960) un triréacteur Rolls-Royce ARB-963-1 (également initialement envisagé pour le Boeing 727).

### **Page 213**

Georges Héreil est décédé le 4 décembre 1980 à Genève, et est enterré à Cahors.

### **Page 237**

La F-BNRA a été convoyée de Nouméa à Bangkok via Townsville, Darwin et Singapour du 14 au 16 août 75. Entre le 19 août et le 13 septembre, sous le numéro de vol commun UTAF 170/171, 17 rotations ont été effectuées entre Bangkok et Sài Gòn [Saigon] pour évacuer plus de 1000 personnes. L'équipage comprenait le CdB Marc Moureaux, l'OPL André Giauffer, l'OMN Jean Girault, la C/C Clain, les hôtessees Tilge et Steward Turpin, plus un mécanicien, André Rafini. Le 14 septembre 75, la F-BNRA a quitté Bangkok pour Colombo et Dubaï, arrivant au Bourget le lendemain après une halte à Ankara.

La seconde Caravelle (N° 222/F-BNRB) devait inaugurer une desserte Paris–Bamako qui fut reporté en raison des retards pris dans l'allongement de la piste de Bamako. En conséquence, elle fut cédée à la SATA.

### **Page 245: Turcat**

On apprend dans l'autobiographie de Turcat *Pilote d'essais* (Le Cherche Midi, 2005) qu'il s'intéressait à contrôler un avion à l'aide d'un stylo plutôt que d'un manche ou d'un volant. Il fit installer un contrôleur (joystick) de missile SS10 dans le "prototype de la Caravelle" (apparemment la N° 01) qui transmettait des signaux électriques au pilote automatique (Turcat connaissait bien le SS10 qui était construit par Nord, son précédent employeur). Il pouvait ainsi piloter l'avion. L'expérience ne fut pas un grand succès, car dès qu'il touchait le minimanche l'avion réagissait violemment, mais elle montra néanmoins la faisabilité du concept

(Sud Aviation essaya un minimanche latéral dans un simulateur de Concorde, avec une ergonomie beaucoup plus soignée, ancêtre des commandes des Airbus modernes d'aujourd'hui.)

Turcat est décédé le 4 janvier 2016 au son domicile à Aix-en-Provence.

### **Page 247**

La photo de la 01 fut prise en février 1963.

### **Page 249**

Des documents de Sud Aviation citent le 29 septembre 1962 comme étant la date du premier atterrissage automatique ; toutefois, André Turcat (*ICARE* N° 194, 2005/3) donne la date du 27 septembre (N° 01 vol 779).

En juillet 1962 Turcat se rendit aux Etats-Unis pour voler sur un DC-3 et un Convair C-131 afin d'évaluer un affichage tête haute Sperry et le système Bendix Microvision.

Le premier essai de l'AWLS réalisé ailleurs qu'à Toulouse eut lieu à Marseille-Marignane le 3 décembre 1962, puis l'avion se rendit à Brétigny, Orly et Le Bourget. Le 7 février 1963 une démonstration fut réalisée à Orly pour le bénéfice de Najeeb Halaby, chef de la FAA, sous une pluie battante, avec des turbulences et un fort vent de travers. Plus tard ce même mois, une première tournée fut réalisée sur des aéroports étrangers équipés d'un ILS Cat III : Genève, Zürich, Cologne, Düsseldorf, Londres (Heathrow et Gatwick) et Bedford.

### **Page 250**

Le premier atterrissage historique de Turcat en condition 'zéro-zéro' était le 896<sup>ème</sup> vol de la N° 01.

La tournée de la N° 136 inclut Milan, Rome, Bale, Zürich, Vienne, Francfort, Cologne, Düsseldorf, Copenhague, Stockholm (Arlanda et Bromma), Helsinki, Trondheim, Bergen, Oslo (Fornebu et Gardemoen), Bruxelles, Londres (Heathrow et Gatwick), Bournemouth et Paris (Le Bourget, vols 85 à 101).

### **Page 251**

A la date du 28 décembre 1964, la Caravelle N° 136 avait réalisé 1 279 approches automatiques dont 332 s'étaient conclues par un atterrissage automatique et 156 par un atterrissage manuel ; le système Cat II de série fut réalisé cet automne, le prototype de l'équipement Cat III étant validé au début de 1966.

Le nombre total de 3 500 approches automatiques avait été atteint à la fin de 1964. Le prototype du système Cat II avait été validé sur la N° 01 dès le printemps 1964.

La Caravelle N° 87 effectua neuf atterrissages automatiques et trois approches automatiques avec remise de gaz à 6 mètres (20 pieds) sur la base aérienne de Wright-Patterson le 5 janvier 1965. Un nombre similaire d'atterrissages et d'approches fut réalisé le lendemain à Dulles. Des

représentants d'American Airlines, Delta Air Lines, Eastern Air Lines et Pan American étaient présents.

Turcat indique (*ICARE* № 194, 2005/3) que les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 1964 il se rendit à Chicago, Cleveland, Newark et Minneapolis avec la № 87 de United, sans préciser s'il s'agissait d'approches ou d'atterrissages automatiques (ou les deux).

### **Page 253**

Utilisant la Type 10 B3 № 187, Jacques Guignard réalisa une présentation pour Finnair du 14 au 16 février 1965 à Helsinki, Oulu et Rovaniemi.

Dans le cadre du développement d'un système d'atterrissage tout temps, lors de l'installation du système dans la Caravelle 02 **en 1964 un afficheur tête haute (HUD) CSF 191**, dérivé de viseurs de combat **de Dassault Mirage**, a été adapté à la position du co-pilote. Après des premiers tests favorables du CEV, un modèle amélioré **CSF L-193** a été développé. Entre le 5 juillet 1967 et 16 novembre 1968, le CEV, avec la participation d'Air France, a mené 810 approches avec ce HUD **monté sur 02**.

À partir du 13 décembre 1969 Air France a évalué un modèle 193 F sur la № 27 / F-BJTS lors de vols réguliers (et par la suite sur le Boeing 707 F-BLCA), avec le HUD dans la position du capitaine. L'objectif était de montrer que les bons résultats obtenus par la CEV dans une Caravelle n'étaient pas dus à la qualité des informations de cet avion, et que le HUD serait compatible avec le calculateur Z5 d'Air France afin obtenir la certification Cat II. Les premiers 300 approches ont confirmé les résultats du CEV, et la certification de l'équipement pour des approches Cat II dans le mode manuel a été attribuée par le SGAC le 15 octobre 1970. Parce que les pilotes n'aimaient pas la grande quantité de données présentées et l'incapacité de voir les données et le sol en même temps, d'autres améliorations d'affichage ont été incorporées dans le modèle 193 V (Velocity Vector). Par rapport aux autres systèmes ATT, le HUD CSF **L-193** aurait été un coût moitié moindre 20 unités ont été commandés, mais ne furent jamais livrés par **Thomson-CSF**, qui a continué à produire le TC 121 et TC 125.

### **Page 256**

La № 217 fut utilisée pour la certification des équipements Cat IIIA de série du 21 au 24 février 1967, effectuant même une démonstration à un ministre soviétique, Demantiev. S'ensuivit une évaluation Aeroflot en URSS (quatre vols) en vue d'une possible installation de l'AWLS sur le Tupolev Tu-134 – ce qui ne ce fit pas.

Bâle-Mulhouse a été mis à niveau Cat IIIA en avril 1970, et Lille et Strasbourg étaient conformes en 1971.

### **Page 276**

STARLINE SpA a été fondée le 18 décembre 1975 pour opérer à partir de Roma-Ciampino; Les fondateurs étaient Lars Anders Helgstrand (Sterling Airways) et Roberto Grecchi, précédemment avec la Società Aerea Veneziana (SAV) / Aeropa qui avait cessé ses activités en février 1975.

### **Page 284**

Légende : lire Steward Didier Bazez

Bien que C/C Josiane BRIET soit sans doute exact, le carnet de bord de la F-BHRY indique clairement BRIEF. L'itinéraire complet de la F-BHRY le 28 mars 1981 (avec le même équipage) était CDG-FRA-CDG-AMS-CDG (AF744/745, AF916/917).

### **Page 281**

Légende, ajouter :

À la mi-1976, l'opération était basée à Bangkok, sans ravitaillement possible au Viêt Nam. Le service humanitaire a été opéré entre le mardi et le samedi. Les citoyens français et ceux qui avaient l'autorisation de quitter le Viêt Nam prenaient des correspondances à Bangkok avec sur des Boeing 707 et 747 d'Air France vers Paris. Le courrier diplomatique et des médicaments ont été transportés depuis Bangkok. La configuration était Y80, la première classe remplacée par une zone de bagages.

### **Page 286**

Caravelle junior

La SNECMA a signé un accord de coopération avec Pratt & Whitney en 1959 pour le développement du JTF10, et ce moteur a été communément appelé en France comme le SNECMA JT 10.

### **Pages 286-287**

La nomenclature de Dassault pour son nouveau jet d'affaires était Mystère 20 (et non XX) ; Dassault réservait l'emploi des chiffres romains aux avions militaires, le projet Mystère XX devint Super Mystère B1 et B2.

### **Page 292**

En novembre 1978, une Type III d'Air Inter (N° 54/F-BHRS) fut la première Caravelle à avoir les nervures supportant le train d'atterrissage principal remplacées chez la SNIAS à Nantes, ce qui demandait vingt jours. L'avion avait accumulé 32 064 heures de vol et 29 288 atterrissages. La suivant fut la N° 50/F-BHRR en décembre 1978.

### **Page 300**

N° 116 a été impliqué dans :

programme d'essais LORAN C navigation, 1965-67  
programme d'essais F 500 INS (pour Concorde), 1967-68  
programme d'essais Sperry SGN 110 INS, 1967-68



programme d'essais Sagem S 108 & S 111 INS, 1968  
survol des territoires Britannique, Islandais et Danois, du 16 au 20 juin 1969  
programme d'essais d'un philtre de Kalman, 1972  
les campagnes d'essais en Afrique et en Grèce, 1972  
premiers vols de la centrale à inertie Sagem MGC-30 (destiné à la Airbus A300B), 1972; suite des essais de mise au point du 24 octobre au 21 décembre 1972; compléments d'essais 1974  
point des essais de prélèvement des radars Doppler RDN 72 DRAN 2 de série, 1972  
résultats du fonctionnement en vol du calculateur Sagem CNM 2 (destiné à l'Atlantic Mk 2 system), 1973  
essais d'endurance effectués sur les radars Doppler RDN 72 J de série, 1973  
essais du calculateur EMD CNM 1, 1973  
essais d'adhérence sur la BA Orléans Bricy, Opération CESAR, 1973 (chantier de maintenance et de modernisation à bord de l'avion, 1973)  
essais du système de navigation inertie Doppler Crouzet SFIM type 131, 1974  
vols scientifiques exécutés au profit de l'institut national d'astronomie et de géophysique, 1974  
survol et d'utilisation de la base US de Sondrestrom au Groënland, 1974  
missions à Keflavik et Marrakech, et Portugal, 1974  
essais des répéteurs altimétriques Crouzet type 10 et Jaeger, 1974  
campagne d'essais d'adhérence sur la BA Reims Champagne, Opération CESAR, 1974  
premiers vols d'essais du récepteur Omega Marconi, 1974  
projet de programme d'essais de Doppler EMD, 1974  
premiers essais du récepteur Omega Sercel sur l'avion, 1974  
essais d'adhérence sur les aéroports de Marseille Marignane et Toulouse Blagnac, et l'aérodrome d'Istres, 1974  
expérimentation du système de navigation Omega Sercel pour évaluer la possibilité d'équiper les Transall, 1975  
essais en vol du BSM statique SFIM, 1975  
situation émetteurs Omega à partir du 1er septembre 1975  
programme d'essais du Doppler RDN 72, équipé des nouvelles sources solides ITT, 1975  
installation des collimateurs TC 125, 1975  
essais en vol du matériel de transmission dans le cadre du programme Aérostat, 1975  
centrale à inertie Singer Kearfott SKN-2600, 1975CR des premiers essais du système Omega différentiel, 1976  
programme d'essais du collimateur TC 125, en approche manuelle, 1977  
essais de l'équipement de navigation Omega – Sercel – Crouzet Equinox, 1977 (demande d'attribution d'un code SELCAL, 1977)  
essais du système de transmission numérique multiplexé SIGMA, 1977  
mission Lajes - Athènes, 1977  
1ère campagne de la mission OSIRIS II, 1977  
essais en vol du gyroscope de verticale SFIM GV 76, 1977

mission d'observation du 18 au 19 avril 1978 au profit de l'INAG à partir de Marrakech, 1978  
2ème campagne de la mission OSIRIS II, 1978  
essais en vol de l'appareil de prise de vues aériennes OMERA type 51, 1979  
programme d'essais pour la mission STRATOZ II, 1980  
installation de mesure de la caravelle ALIS, 1980  
des essais de déformation des pneumatiques lors des roulages, 1980  
mesure de déformation des pneus et le système de freinage automatique Messier Hispano Bugatti, 1980  
essais Omega Crouzet, type Equinox, 1980  
programme d'essais pour la mission OSIRIS III, 1980  
essais de freinage automatique Messier Hispano Bugatti, 1981  
programme d'essais IRS n° 1 SV 2, 1982  
programme d'essais pour la mission Groenland, 1983  
traitement des suivis aérologiques des tirs ASMP, 1983  
essais des radars Doppler RDN 72 T et RDN 72 BT, 1984  
mission STRATOZ III, 1984  
essais pour l'évaluation des systèmes de navigation à Gyrolaser, 1984  
essais en vol du premier prototype SIS 84, 1985  
essais en vol d'un récepteur Navstar, 1985  
réception en vol de la centrale inertielle Sagem Uliss 45 n° 35, octobre 1985  
essais du système de régulation de freinage numérique type ACX, 1985  
essais du système de régulation de freinage numérique, type Rafale, 1986  
essais envol d'un récepteur GPS Navstar Magnavox et de l'hybridation inertie NAVSTAR développée par Sagem, 1986  
récepteur bicanaux Navstar Magnavox phase II, 1986  
évaluation de l'hybridation inertie Navstar, 1986  
essais d'hybridation inertie GPS pour ATL 2, 1987  
programme d'essais de la mission STRATOZ IV, 1988  
essais d'une cavité susceptible d'emporter un télescope infrarouge sur l'avion, 1988

### **Page 306 (voir aussi p481)**

La FMV-F (Försvarets materielverk, Administration suédoise du matériel de défense) décida le 25 novembre 1970 du rachat de deux Caravelle, la date de l'accord étant le 30 novembre 1970.

### **Page 322**

#### **Aérotour**

Aérotechnique Internationale fut fondée en 1970 par Yves Doaré et deux ans plus tard la société racheta la majorité du stock de pièces détachées pour Caravelle de la SNIAS. Par la suite, Doaré fonda SA Aéro Tour.

## **Page 326**

### **EAS**

Francis Lagarde était le frère de Bernard Lagarde, qui fut l'un des avocats de Bernard Tapie lors de ses démêlés avec le Crédit Lyonnais. Le 27 décembre 1991 le tribunal de commerce de Perpignan désigna comme repreneur d'EAS pour un franc symbolique Francis Lagarde, déjà connu pour ses opérations financières nébuleuses. Il paya un franc symbolique ; EAS fut intégrée à la holding Saint-Fiacre.

La Société Nouvelle Europe Aéro Service (SNEAS) a été créée, avec une date limite décrétée par le tribunal de transférer des actifs de 27 janvier 1993. La Financière St Fiacre de Lagarde détenait 60 %, avec 30 % dans les mains de SASMAT (Société auxiliaire de services et du matériel Aéronautiques, holding du Groupe TAT).

En 1993, avec le soutien du tribunal de commerce de Perpignan et d'Altus Finance, une filiale du Crédit Lyonnais, Francis Lagarde scinda EAS. Les fonds de la compagnie furent confiés à la COGES, alors que les avions devenaient la propriété d'Alter Bail Aviation. En plus d'Air Toulouse, Lagarde racheta d'autres sociétés en difficultés, comme TEA France, Stellair et Jet Freight. Il leur louait ensuite des avions, au travers d'Alter Bail, à des tarifs supérieurs de 30 à 50 % à ceux du marché.

Lagarde encouragea alors la compétition entre le personnel de TEA France et celui d'EAS. Finalement, les équipages d'EAS furent informés qu'ils devraient doubler leur productivité au travers d'une diminution des salaires de 30 à 50 %. Après que 92 % des salariés aient rejeté cette proposition, un auditeur fut chargé de mettre à jours les malversations de Lagarde. Le 12 janvier 1995, Lagarde licencia 300 employés, et le personnel se mit en grève; EAS fut placée en redressement judiciaire le 25 janvier. Le comité d'entreprise demanda à ce que la coresponsabilité fut étendue afin d'inclure Alter Bail et COGES. Le tribunal de commerce refusa cette requête jugeant que ces sociétés étaient indépendantes et n'étaient pas solidaires. Le 3 mars 1995, à la demande de l'administrateur judiciaire, la cour prononça la liquidation de la compagnie.

## **Page 331**

### **SAT**

Les noms corrects des fondateurs étaient : *Günter Kurfiss and Wilhelm Stiber*.

Les trois Caravelle ex-LTU volèrent d'abord en configuration Y84, avant d'être transformées en Y99. Une condition imposée dans le contrat de vente était que la SAT déménage sa base vers Cologne/Bonn dans les trois ans.

La SAT connut rapidement des difficultés financières et la compagnie fut rachetée pour le Deutschemark symbolique par Hinrich Bischoff, auparavant avec Hapag-Lloyd.

En septembre 1981 on rapporta que SAT envisageait d'acquérir deux Caravelle supplémentaires ; toutefois, c'est deux Boeing 727-100 de 131 places (en fait construit avec les Caravelle) qui furent rachetés auprès de la concurrente Hapag-Lloyd en 1983, mais ces avions furent loués à cette dernière compagnie pendant deux ans. Après l'arrivée des 727, deux des Caravelle furent retirées

puis vendues en février 1986. Quatre mois plus tard, une nouvelle filiale dénommée Germania était fondée pour reprendre les actifs et les opérations de la SAT.

### **Page 332**

#### **Aero Lloyd**

Les noms corrects des fondateurs étaient : *Christian von Kaltenborn-Stachau* et *Wilhelm Stiber*; la société a été formée le 6 septembre 1979.

### **Page 334**

L'actionnariat de Sultan Air était aux mains d'intérêts turcs (51%), suédois (39%) et néerlandais. Les principaux marchés de la compagnie étaient l'Allemagne de l'Ouest, l'Autriche, la Grèce et Israël. Les vols commerciaux débutèrent le 5 août 1989, avec un vol entre Antalya et Munich via Istanbul (effectué par la N° 259/TC-JUN).

### **Page 339**

**Inex Adria** avait perdu un DC-9 à Aden au Yémen, en mars 1972, d'où le besoin d'un avion de remplacement.

**Afro-Cargo** aurait également connue sous le nom de **Charter Kinshasa**.

Vraisemblablement il y avait une joint-venture avec **Nakulines**, qui était un agent douanier et un transitaire, une société associée à une entité du gouvernement kenyan appelé le Développement Industriel et Commercial Corporation (ICDC), qui détenait une participation de 6%.

Les denrées périssables, comme les œufs, les haricots, les mangues, les ananas et les fleurs constituaient la plupart des cargaisons. Nakulines a été placée en redressement judiciaire le 20 novembre 1980, par la Banque continentale de l'Afrique, et par la suite déclaré faillite.

### **Coastal-LWA**

Coastal Airways était dirigée par Wolfgang Wohlmuth, un ressortissant ouest allemand réputé être « un expert en contrebande d'armes », qui a déjà été impliqué dans Pearl Air et plus tard dans la vente des anciens Airbus A310 de BCal en Libye.

La Caravelle VI N N° 106/EL-AIW se posa à Thessalonique en route depuis Schönefeld (République Démocratique d'Allemagne). Le 12 juillet 1983 la Caravelle arriva à Schönefeld pour un vol cargo « suspect ». Le départ fut néanmoins retardé jusqu'au 19 juillet en raison de problèmes techniques. Pendant son séjour à SXF l'avion était sous bonne garde.

Un problème de pressurisation a provoqué déroutement vers Thessalonique. Alors que les manifestes donnaient Séoul comme destination finale, on suspectait que la destination réelle était un pays du Moyen-Orient, soupçonné d'être l'Irak. Les pilotes Friedrich Keim et Friedheim Kuhnig ont été condamnés à

quatre ans et deux mois de détention. Selon les autorités allemandes, la Caravelle n'a pas été enregistrée au Libéria depuis le printemps 1982.

#### **Page 341**

**IAC** ne racheta pas une seconde Type III ex-Altair/Air Inter.

**ATS** acquit une seconde Type III ex-Altair Type III en 1985.

#### **Page 342**

Légende Intercontinental: le « commandant de bord retraité » est très certainement Joël Denis, qui avait piloté pour le compte de Bokassa (page 303 et 305). Sa copilote est probablement Catherine David (sans doute la seule française jamais qualifiée sur Caravelle). Denis et David furent les fondateurs de la STAIR (page 368).

#### **Page 344**

Sheik Zharan était un bijoutier vivant au Qatar. Quand Zharan apprit d'un groupe de français tentait de remettre Bokassa au pouvoir, il offrit un soutien financier de deux millions de francs à la condition qu'il serait à même de contrôler les ventes de pierre précieuses en République Centrafricaine. Ce qui fut accepté, et l'*Opération Scorpion* fut lancée.

Le commando devait utiliser la Caravelle III EL-OSZ (N° 254) de Zharan. Celle-ci était dotée d'une cabine VIP. A l'avant on trouvait un confortable salon avec des tapis beiges, un grand sofa, un fauteuil en cuir blanc, et quatre fauteuils en velours bleu ; la section arrière du fuselage accueillait un lit et six chaises.

Le 27 novembre 1983 la Caravelle décolla du Bourget à 06:50 avec 13 passagers à bord : quatre journalistes, un capitaine, un lieutenant, l'avocat Raymond de Geouffre de la Pradelle, un chorégraphe russe nommé Vladimir Tcheremissinoff (qui transportait l'uniforme de Bokassa et ses décorations), sept jeunes baraqués, et deux vigiles. André Vergniole (un ancien de l'armée de l'air) était le pilote, accompagné d'un copilote et de deux hôtesses.

Le plan de vol déposé prévoyait un vol de Paris à Abidjan (avec une escale pour faire le plein à Tamanrasset à 11:30), avant de se rendre à Khartoum. Lors de l'arrêt à Abidjan (de nuit), Bokassa devait rejoindre le bord, déguisé comme pilote. Après avoir décollé pour Khartoum, l'avion aurait fait état de problème technique pendant son survol de la République Centrafricaine et se serait posé à Bangui-Mpoko. Bokassa devait ainsi récupérer la présidence.

A 17:40 la Caravelle se posa à Abidjan et le pilote sortit seul pour récupérer Bokassa. Quelques minutes plus tard il revint et dit « Le voyage est terminé, tout le monde dehors ». Les occupants de l'avion découvrirent qu'il était encerclé par l'armée ivoirienne.

#### **Page 348**

Le CEV effectua d'autres vols d'essais avec la N° 193 d'octobre 1978 jusqu'à février 1979, pour un total de 191 heures.

### **Page 353**

La F-BJTI fut également utilisée au Royaume-Uni pour vérifier l'intégration des systèmes radar numériques et des affichages.

En 1981, un transpondeur Cossor Electronics ADSEL (adresse sélective) fut essayé pour le compte d'Eurocontrol.

### **Page 356**

L'auteur de la photo Aerotourix est Michel Gilliard.

### **Page 368 (& 476)**

La STAIR était dirigée par Joël Denis.

Les directeurs de la compagnie furent nommés le 2 octobre 1989 et parmi eux on trouvait Catherine Alice Henriette Martin (née David) et Joël Marie Alphonse Ernest Denis ; de plus, 50 000 francs du capital total de 500 000 francs étaient détenus par l'EUURL Sirius, une compagnie dont le président directeur était Catherine Martin. L'adresse de la STAIR était celle de Martin. La compagnie commença ses activités le 9 octobre 1989 et fut enregistrée le 6 novembre 1989.

### **Page 374**

La N° 232 portait également l'immatriculation HK-3869X et les titres Transapel en janvier 1994.

Dans la nuit du 20 au 21 septembre 1979, Bokassa a été déposée par l'Opération *Caban* (CentrAfrique-BANGUI), une opération militaire française menée par la SDECE (Service de Documentation Extérieure et de Contre-Espionnage) qui a été rapidement rebaptisée Opération *Barracuda*.

Bokassa, qui se rendait à Muammar Kadhafi à Tripoli pour chercher de l'aide financière, avait l'intention de retourner à Bangui dans sa Caravelle III (TL-AAI), mais l'avion a été intercepté et détourné vers Evreux (BA 105). Là, Bokassa a été mis en quarantaine dans l'avion, avec 26 membres de son entourage. À 22h00 le 23 septembre, les occupants ont été débarqués, environ 50 heures après leur arrivée, et ont été logés à la base. Réveillés à 0200, ils eurent le choix entre l'exil avec Bokassa ou le retour à Bangui. Certains, ayant une double nationalité, demandèrent l'asile politique en France. Seul le chef du protocole et un aide-de-camp ont choisi de rester avec l'ancien empereur. À 04h00 le 24 septembre, un DC-8 de l'ET 3/60 Estérel emmena le trio à Abidjan, où le président Houphouët les a accueillis. La Caravelle III a été convoyé à Orly, où elle fut condamnée en 1983.

La Super Caravelle de Bokassa (TL-ABB), avait été transférée à Centraficair et était entretenus par Air Inter à Orly, fut également été confisquée par le gouvernement français et vendue au Europe Aéro Service.

## **Page 376**

### **FAM**

Les deux Caravelle de la FAM furent proposées aux ferrailleurs (avec un Convair 580) par appel d'offre du gouvernement en novembre 2004. Le 18 mars 2005 elles furent emmenées à Jilotepec, dans l'Etat de México, pour servir comme attractions publicitaires.

## **Page 385**

**Waltair** retira du service la Type 10 B3 № 169 en juillet 2005, mettant un terme à l'utilisation de la Caravelle.

La Caravelle 11 R № 240 n'aurait pas volé depuis août 2004, et ne serait plus en état de vol ; elle est demeurée intacte jusqu'à son ferrailage en septembre 2012, lors d'une opération de nettoyage à Kinshasa.

Waltair était l'une des 33 compagnies aériennes de la République Démocratique du Congo que le ministère des transports et des communications informa (dès avril 2005) que leur licence d'exploitation ne serait pas renouvelée, et elle fût officiellement bannie de l'espace aérien de la RDC le 7 septembre 2005.

## **Annexes**

### **Type I / I A**

Toutes furent converties en Type III sauf les № 14 et № 15

## **Caractéristiques des différents types de Caravelle**

### **Type III**

Masse maximales, note (1): 39 cellules sont connues comme ayant été converties de 46 à 48 tonnes.

## **Ordres Caravelle**

### **Page 437**

(21oct69) à peu près au même moment, le contrat Trans-Union pour une seconds type III ex a également été compté par Sud Aviation en tant que commande, portant le total des ventes à 269.

## **Compagnies aériennes utilisatrices de Caravelle : premiers services commerciaux**

### **Page 441**

05 août 1989

Sultan Air

Antalya–Istanbul–Munich (TC-JUN)

## Propriétaires et utilisateurs de Caravelle

### Page 442

#### AEROLINEAS ARGENTINAS

##### Flotte

VI N	LV-HGX	19	mars62-avr73	<i>Aldebaran, Aldebarán</i>
VI N	I-DAXT	80	déc67-jan68	<i>Canopo</i> , louée auprès d'ALITALIA

##### Services inauguraux, développement du réseau

25fév62	EZE-BRC-CRD	démonstration en ligne (LV-HGX)
17juil62	EZE-CRD-BHI-EZE	('vol technique', LV-HGY)
1965	AEP-MDZ	(LV-HGZ)
29oct68	AEP-BHI-CRD-RGL	(LV-HGX)
fév69	AEP-REL	

**Divers** : le 25jan71 LV-III a réalisé un temps record de vol entre Neuquén et Bahía Blanca de 44min (55min de temps normal).

## AIR AFRIQUE

### Notes

La № 78 TU-TXR fut offerte à la CEFOPAD par SABENA; convoyée BRU-DKR par le CdB Jean (Toto) Guerin.

La № 199/TU-TCN *Nouakchott* fut débaptisée car la République Islamique de Mauritanie ne souhaitait pas voir cet avion porter le nom de sa capitale.

La № 201 F-BNRA fut ré-immatriculée TU-TXQ afin d'éviter le besoin d'un troisième membre d'équipage (OMN).

### Page 443

#### AIR ALGÉRIE (AH)

##### Flotte

I A/III	F-OBNI	28	mars60-sep73	r/imm 7T-VAI, <i>Djebel Tlemcen/Monts de Tlemcen</i>
---------	--------	----	--------------	---

**Maintenance** : les grandes visites et autres travaux étaient réalisés par Air France à ORY jusqu'en 1969.

**Note** : Pendant une période, les samedis, la compagnie effectuait des baptêmes de l'air depuis Lyon-Bron et Genève. Les vols étaient bon marchés et ces vols étaient très populaires.

**Formation** : un entraîneur des procédures de cockpit Redifon a été livré en 1960.



## AIR CONGO

### Services inauguraux, développement du réseau

Caravelle rotation H1967/68 avec un avion (+ BAC 111)

jour 1

FIH-KGL-BJM-FIH 1005-1645

jour 2

FIH-EBB-NBO 1030-1655

jour 3

NBO-EBB-BJM-FBM-NLA-LUN-NLA-FBM 0925-1820

jour 4

FBM-FIH 0900-1015

jour 5

0

jour 6

FIH-BJM-EBB-NBO-DAR 0745-1715

jour 7

DAR-NBO-EBB-FIH 0800-1210

## Page 444-446

### AIR FRANCE

#### Flotte

I/III	F-BHRA	1	mai59-nov75	Alsace
			[fév76-2010	instruction au sol (CIV)]
III	F-BJTQ	177	nom	Principauté de Monaco puis Champagne
III	F-BOHC	245	nom	Aquitaine puis Pays Basque

### Services inauguraux, développement du réseau

6mai59 ORY-CIA-ATH-IST\*-ATH-CIA-ORY AF604/605 (F-BHRA)

L'horaire publié mentionne une desserte 4/7 avec retour via LIN comme AF615 ; toutefois, h des indices philatéliques indiquent que la première desserte LIN-ORY (au moins celle avec du courrier) fut reporté d'une semaine jusqu'au 13mai59

27juil59 ORY-LHR\*-NCE\*-LHR\*-ORY remplace le DC-6B F-BHVA des TAI; d'autres services ORY-LHR ont fonctionné pendant plusieurs mois avec des 1049G, Caravelles sur une base ad hoc

14déc59 ORY-ALG AF2327/2326 (retour 15déc59, 2:07 ; report du 7nov59 ; F-BHRH)

2jan60 ORY-ZRH AF682/683 (F-BHRI)

24fév60 TXL

La première visite d'une Caravelle à TXL eut lieu le 8 février 1959 par la

F-BHRA, avant sa livraison à Air France. Plusieurs vols d'évaluation furent effectués vers TXL en février 1960 avant que l'exploitation commerciale ne commence le 24 février 1960. Les dessertes intérieures de l'Allemagne (entre TXL et FRA et MUC) furent abandonnées après le 31 mars 1969.

1nov60	ORY-PRG-WAW	
nov60	ORY-LIN	
2nov60	ORY-BCN	AF527/526 (2/7) (F-BHRB)
+ 15oct61	MLH-MRS-ALG	(1/7)
+ 15oct61	STR-NCE-ORN	(1/7)
9fév62	ORY-MRS-HME	(2/7)
+ 4avr62	ORY-CZL	
1avr63	MRS-PMI	AF591/590 (1/7)
13avr63	ORY-NAP	AF630/631 (3/7)
3avr64	NCE-FRA	AF710/711 (3/7) (jusqu'à 30sep64)
3avr64	NCE-BRU	AF450/451 (2/7-5/7 haute saison, en pool avec SN)
+ E 1964	ORY-HAM-SVO	(2/7)
H 1964	ORY-AGP	(2/7), a repris 3déc65
2avr66	ORY-AMS	AF910/911 (7/7), AF916/917 (7/7)
+ 1nov66	ORY-BRU	(Y) (12/7)
5nov67	ORY-CAS-AGA	AFAT2045/2044 (1/7)
14nov67	FDF-PTP-ANU-SJU-PAP-MIA	AF242/243 (F-BJTA) (remplacé DC-4s) (3/7, retardée de 1nov67)

Pendant l'été 1968, le 727-200 a progressivement remplacé la Caravelle à Londres, Madrid, Barcelone, Lisbonne, Milan, Genève, Düsseldorf, Athènes, Le Caire, et Tel Aviv.

E 1969	ORY-STR	(7/7) (supprimer la référence à E 1977)
1avr69	ORY-TXL	AF750/751 (7/7) (est devenu via CGN 1nov72)
+ 1avr69	ORY-ZAG-SOF	(2/7)
+ avr69	ORY-AHU (Al Hociema)-CAS	(1/7, saisonnier)
1avr70	ORY-CPH-FBU	AF796/797 (7/7) (F-BJTH, CDB Ricq) [remplacé par 727 30sep80]
+ 4mai70	RJK	1er vol RJK (ouvert 2May) par la société d'outre-mer (charter)
4avr72	SXB-LIN	AF644/645
+ E 1972	ORY-FEZ-RAK	
1nov72	ORY-CGN-TXL	AF752/753 (7/7) (déplacé à CDG 1nov74)
+ nov72	MRS-LOUD-AGA	(1/7) (extension de MRS-LOUD)
+9mars74	LEJ-ORY	AF5951 Leipzig Messe vol spécial

(CDG ouvert le 13mars74; la première tranche de routes européennes déplacé 20mar74, le reste sur 1Nov74)

28juin75	CDG-OPO	AF503/502 (F-BHRX, CdB Montagnon) (2/7)
+ avr77	AJA-FNI-LHR	AF1828/1829 (1/7, Y), service de reprise 2avr-30sep78
+ 4avr77	MRS-FCO	(5/7)
1nov77	LYS-FCO	service de reprise (5/7)

### Derniers vols commerciaux identifiés

[+ 27mars81 MRS-FCO (F-BHRF)  
CDB Hubert Evin, OPL J-M Blin, OMN J-C Montéard, C/C Elisabeth Dupas, Steward Ignis Dicenta, Hôtesse Nicole Heiz]

**Configuration:** Y94 a été introduit à partir du 1nov65 pour les vols ORY-LHR sur deux avions affrété à Air Inter.

La F-BHRS a été le premier avec la cabine 'Harmonie', avec des sièges Espace, au début de 1965.

### Divers

Le 21août64, la F-BHRX a établi un record pour un vol commercial entre Londres et Paris effectué un 33min, au départ de LGW à 10:32 arrivant à ORY à 11 :05. La Caravelle, affrétée par les Parfums Christian Dior, était aux mains du CdB Raymond Terry.

Une Caravelle d'Air France détint le record de vitesse commercial régulier entre Paris et Londres-Heathrow (37 minutes) jusqu'au 6 juin 1979, quand un A300B d'air France effectua la liaison en 31 minutes et 31 secondes (durée entre décollage et l'atterrissage).

**Entraînement** : un entraîneur de procédures Redifon fut livré en 1960. SEA (Société d'Electronique et d'Automatisme) a livré le premier simulateur en 1960; présentation officielle à Orly sur 21juin60.

### Page 447

#### AIR INTER

SEFIPROM devint AIR BAIL (Paris)

### Flotte

III	F-BNKF	227	déc67-avr81	
III	F-BNKL	260	fév70-avr81	louée auprès de la SNIAS (-1974)
III	F-BSRY	258	jan71-mars74	louée auprès de la SNIAS
III	F-BSRR	21	mars71-avr73	louée auprès de la SNIAS déc73-jan75

### Services inauguraux, développement du réseau

6mars64      ORY-MRS      IT613/614, IT925/908 (7/7), augmenté à 3 rotations / jour 15mai-17oct64)  
avr65          ORY-TLS      (Y86)  
avr65          ORY-LYS      (Y86)

### Exploités par Air Inter

+ 1juin68      ORY-LDE      (3/7)  
1968          ORY-PUF

**Configuration** : Type III: Y99 (SIPA Espace B spécial) de mars67

**Entraînement** : un simulateur Thomson-CSF Caravelle III est entré en service en 1974.

L'ancien simulateur Sterling (United) a été converti en un service de Type 12.

### Page 449

#### ALITALIA

Flotte, corrigé :

III/VI N	I-DAXE	36	mai60-avr73	<i>Aldebaran</i>
III/VI N	I-DAXI	40	juin60-mars75	<i>Antares</i>

### Services inauguraux, développement du réseau

1avr68          LIN-ATH          AZ482/483 (jusqu'au 30sep)  
1juil68          FCO-IST          AZ700/701  
28mai66          FCO-ALG          AZ442/443 (des indices philatéliques indiquent que la date de début fut retardée jusqu'au 11juin ; jusqu'au 29oct, 1/7)  
11août69          NAP-FCO-NUE      AZ424/425  
2juin75          PSA-FRA          AZ456/457

**Maintenance** : les quatre Type III furent entretenues par Air France à ORY jusqu'au 6juin61.

### Page 450

Crédit photo : Caz Caswell

#### AUSTRIAN AIRLINES (AUA)

### Services inauguraux, développement du réseau

16juin63          VIE-STR-ORY      OS701/702 (OE-LCE)  
1sep63          VIE-BRU          (à partir du 1Nov63, en pool avec SABENA utilisant Caravelle de SN et le personnel de cabine des deux compagnies aériennes, 5/7)

## **CRUZEIRO DO SUL**

### **Flotte**

VI R PP-PDZ 131 fév66, juin66-juin75

### **Services inauguraux, développement du réseau**

3mai63 GIG-POA (1<sup>er</sup> service)

**Divers** : le 13mars70, PP-PDX a quitté CGH à environ 17:30 vers MEX (avec quatre arrêts), arrivant tôt le 15mars70. À bord étaient cinq membres d'un groupe de guérilla urbaine de gauche, la Vanguardia Popular Revolucionária (VPR), précédemment détenus, et qui ont été échangés contre la libération du consul général du Japon à São Paulo que le VPR avait enlevé le 11mars70. Les prisonniers inclus Sœur Maurina (Borges da Silveira) et Shizuo Osawa (*Mário Japa*), un brésilien d'origine japonaise.

### **Page 451**

#### **FINNAIR**

##### **Utilisation**

Les Caravelle transportèrent également 54 millions de kg de fret et 21 millions de kg de courrier.

### **Page 452**

#### **IBERIA**

##### **Services inauguraux, développement du réseau**

14juin69 BCN-EDI EC-AVZ (1/7); EC-ARJ le 21juin, EC-AVY le 28juin; les vols suivants de la saison furent tous déroutés vers GLA (Abbotsinch) en raisons de problèmes opérationnels à Turnhouse.

### **Page 453**

#### **INDIAN AIRLINES CORPORATION**

**Divers**: l'orthographe exacte est Gandhi

VT-DUI fit une apparition dans un film indien intitulé *Humraaz* (1967).

## **JAT**

### **Flotte**

VI N	YU-AHA	139	avr63-jan77
VI N	YU-AHB	135	avr63-avr76
VI N	YU-AHE	194	juil65-avr75
VI N	YU-AHF	218	juil67-déc76
VI N	YU-AHG	233	juil68-déc76

### Services inauguraux, développement du réseau

5avr67      BEG-TUN-TIP      JU450/451 (1/7) (annulé au début de 1968 en raison du faible volume de trafic)  
avr68      BEG-BEY      JU472/473 (1/7)

**Configuration** : initialement F12T67 \*; F12Y69 \* Y86 (1967), Y91 (jan68 avec YU-AHG; tous les avions étant alors relégués à des vols domestiques et ou charters \*).

\* des rapports de presse contemporains citent 79 passagers, bien que les documents d'immatriculation donnent une capacité de 72 jusqu'en 1964, portée alors à 78; selon la JAT, la capacité passée de 81 à 86 en 1967, lorsque les cinq Caravelle ont représenté 88% de international et 7% du trafic intérieur ; 85 sièges également cité en 1968.

### Page 454

#### KINGDOM OF LIBYA AIRLINES

Le siège était situé à Benghazi

#### Flotte

VI R      5A-DAE      221      mai67-mars75

**Maintenance** : tout l'entretien était réalisé sous contrat par AF à ORY. Chaque semaine une des Caravelle effectuait une rotation BEN-TIP-FCO-ORY. A l'occasion de cette dernière escale, AF réalisait tous les travaux requis et s'il fallait plus de 48 heures un avion était affrété à AF. Des mécaniciens d'AF étaient également basés à BEN et TIP.

**Divers** : les équipages étaient issus d'AF, ainsi que d'UTA ; des chefs de cabine AF étaient accompagnés d'hôtesse libanaises et algériennes, bilingues (arabe et français), basés à BEN, qui était aussi le siège administratif et technique.

#### LAN-CHILE

##### Services inauguraux, développement du réseau

mai64      ULC-ARI  
mai64      ULC-ANF  
9mai64      ULC-PMC      (1/7)  
18mai64      ULC-PMC-PUQ      (1/7)(vol de démonstration vers PUQ le 11 mai)  
28août64      ULC-ACM-LIM-PTY-MIA      vol de démonstration  
6jan67      PMC-BRC      (en pool avec Austral, qui utilisait DC-6B)

**Divers** : En 1967, l'ATT Lear Sud a été installé dans la flotte Caravelle lors de chantiers entrepris à Los Cerrillos sous la supervision de l'*Ingeniero Jefe de Electrónica* de LAN Carlos Ugalde Diaz. Parce qu'il n'y avait pas d'ILS au Chili,

des essais ont été entrepris en octobre à Lima par des capitaines LAN Patricio Puga, Marcelo Cisternas, Hector Araya, Lautaro Hauyon, Raul Corthon, et José Enei, plus de Sud Aviation le chef mécanicien électronique Humbert Guyonnet et le pilote d'essai Max Fischl. Ce fut la première système d'atterrissage automatique en Amérique du Sud.

#### Page 455

#### MIDDLE EAST AIRLINES (MEA)

##### Flotte

III	CN-CCY	154	jan69-fév69	louée auprès de Royal Air Maroc
-----	--------	-----	-------------	---------------------------------

#### Page 456

#### PANAIR DO BRASIL

**Configuration** : en octobre 1964, F20Y49

La № 118/PP-PDU effectua le premier service GIG-CGH

#### ROYAL AIR MAROC

##### Services inauguraux, développement du réseau

+18fév72 CMN-RBT-FCO

#### Page 457

#### SABENA

##### Services inauguraux, développement du réseau

18fév61	BRU-NCE	SN643/644 (OO-SRB)(en pool avec AF de 1avr64)
22fév61	BRU-LBG	SN631/632 ( reporté du 20fév à cause du brouillard, CV-440 substitué ; OO-SRC)
24fév61	BRU-AMS-CPH-ARN	SN173/172 ( reporté du 21fév à cause du brouillard, retour 25fév, OO-SRB, CdB A Moureau)
5nov65	BRU-TUN	SN579/580 (retour 7nov, 1/7)

**Notes** : à partir du 1nov63, SABENA exploita en pool avec AUA les vols entre VIE et BRU, en utilisant des Caravelle de SN et du personnel de cabine des deux compagnies aériennes.

**Configuration** : en 1964, SABENA perfectionna un nouveau type de siège en modifiant le système d'inclinaison de sorte à ce que le siège bouge indépendamment de la structure. Un passager assis derrière un siège incliné n'était ainsi pas incommodé. Du fait de la surface plus faible occupée par les sièges, la capacité de la classe touriste pouvait être portée de 85 à 94 passagers.

#### SATA

**Divers**: Le service vers MBA effectué en 1972 suivait le parcours GVA-ZRH-BEN-KRT-MBA (VS590/591)

## Page 458-459

### SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS)

#### Flotte

[I/III] SE-DAB 11 nom *Ingmar Viking*, puis *Ingemar Viking*

#### Services inauguraux, développement du réseau

ajouter

15Jul59 CPH-MXP-CIA SK683/684 (1/7)  
(en dépit d'indice philatélique que ce service fut effectué, d'autres que le premier courrier aérien CPH-MXP fut réalisé le 12août59)  
effacer l'entrée du 14août59

17juil59 CPH-DUS-GVA-CIA-ATH-BEY-BGW-THR SK845/846 (OY-KRA)

21mai60 CPH-STR-NCE-MAD-LIS SK583/584 (2/7)  
(des indices philatéliques indiquent que le premier service vers MAD fut retardé jusqu'au 30mai60)

1nov60 BMA-CPH-AMS-BRU SK551/552 (7/7)

1avr61 BMA-GOT SK121/122 (des indices philatéliques indiquent SK128 GOT-BMA)

+ 1avr69 FBU-HAM SK649/

**Notes** : Une Caravelle I de SAS fut le premier avion à réaction à se poser à Berlin-Schönefeld (SXF) le 4déc59.

## Page 460

### SWISSAIR

#### Flotte

III HB-ICX 38 exploité jusqu'à jan71

III HB-ICY 43 nom: *Ville de Lausanne*

III HB-ICZ 48 nom: *Citta di Bellinzona*

**Notes** : HB-ICR officiellement achetée à Air France 10fév64 avec une clause de retour ; immatriculation HB-ICV allouée initialement à la N° 112, mais ne fut pas confirmée

#### Services inauguraux, développement du réseau

26nov61 ZRH-BMA/DUS/VIE route complètement reprise (aux DC-7C)

1962 ZRH-PMI (d'abord avec du courrier, 2avr66)

3fév64 ZRH-LIN retardé jusqu'au 4fév64 à cause du brouillard

avr64 ZRH-NCE service saisonnier a commencé 5mars63, a repris avr64

1avr64 GVA-LIN (d'abord avec du courrier, 3Nov64)

28mai65 ZRH-BUD SR278/279

2nov65 GVA-BRU

2avr66 ZRH-PMI

1avr67 BSL-GVA-FCO-ZRH-BSL SR608/609



1avr67      ZRH-ARN-HEL      SR410/411  
[23mars71    VIE-ZRH            SR433, service final : HB-ICS,  
Capt Heinz Zürcher, FO Bernhard  
Kummer]

## Page 462

### TAP

**Flotte** : effacer :

III	F-BHRK	26	jan62-jan62	louée auprès d'Air France
III	F-BHRS	54	mars63-mars63	louée auprès d'Air France
III	F-BHRM	37	jun63-jun63	louée auprès d'Air France (2 jours)
III	F-BJTO	148	fév62-fév62	louée auprès d'Air France
III	F-BLKF	42	fév73-fév73	louée auprès d'Air France

### TUNIS AIR

**Flotte** : ajouter :

III	F-BHRK	26	jan62-jan62	louée auprès d'Air France
III	F-BHRS	54	mars63-mars63	louée auprès d'Air France
III	F-BHRM	37	juin63-juin63	louée auprès d'Air France (2 jours)
III	F-BJTO	148	fév62-fév62	louée auprès d'Air France
III	F-BLKF	42	fév73-fév73	louée auprès d'Air France

**Configuration** : la TS-IKM conserva une capacité maximale de 80 passagers toute sa carrière ; la TS-TAR en accueillait 94 en 1965-66, puis 86 jusqu'en 1977 ; les TS-MAC et TS-ITU eurent toujours une capacité de 94 passagers.

## Page 463

### UNITED AIR LINES

**Flotte** :

N1005U présentation du nom *Ville De Grenoble* [sic] mai67  
N1008U présentation du nom en 1965 *Ville De Rochefort* [sic]  
N1013U présentation du nom en 1965 *Ville D 'Arles* [sic]  
N1015U présentation du nom *Ville de Saint Nazaire* [sic]

### Services inauguraux, développement du réseau

11sep61	EWR-ORD	(1 <sup>er</sup> vol commercial en jet depuis EWR)
29oct61	MSP-YIP-EWR	UA640 (N1005U) (un « vol spécial de baptême » vers YIP fut effectué le 19oct61)
26avr64	EWR-TOL	UA435/434 (1 <sup>er</sup> desserte en jet de TOL)

ajouter

31oct65	(BWI)-CLE-MSP-(BWI)	UA407/414 (6/7)
---------	---------------------	-----------------

**Entraînement** : les deux entraîneurs de procédure furent fournis par Redifon.

**Page 464****VARIG****Flotte**

La № 15 PP-VJD ne fut ps convertie en Type III

**Page 465****AEROTAL****Flotte**

VI R HK-2402 161 nov79-déc81

**Page 466****AERO TOUR****Flotte**

F-BYCY louée auprès d'Aéro-Centre Limoges

F-BVSF fut convertie par la SASMAT (Dinard) en Y99 ; l'avion fut basé pendant neuf mois à Dinard avec des équipages Aéro Tour et Aéro't'ex.

**Notes :** Aéro-Centre fut fondée en 1977 pour exploiter deux Caravelle pour des vols charters, au départ suivant une rotation Limoges–Palma de Majorque– Clermont Ferrand–Palma de Majorque–Limoges ; Aéro'tour avait une participation de 20 %, le reste étant aux mains de la Chambre de commerce de Limoges, du Crédit agricole, de Voyage conseil et d'Havas.

Aéro Tour effectua 790 heures de vol et transporta 29 000 passagers en 1976 ; puis 3 515 heures et 158 000 passagers en 1977 et 7 820 hr et 287 600 passagers en 1978. En 1979, Aéro Tour effectua 10 000 heures de vol avec sept Caravelle, transportant 420 000 passagers.

En 1979, de nouvelles destinations comprenaient l'Afrique du Nord, la Turquie et la Grèce.

**AFRO-CARGO**

ajouter : (Charter Kinshasa)

**AIR CHARTER INTERNATIONAL**

**Notes:** ACI à d'abord basé ces Caravelles au Bourget, puis à Orly à compter du 1oct70, revenant au Bourget 1avr71; tous les vols transférés à Orly nov74.

En 1971, les Caravelle firent quelques 12 600 hr et transportèrent 420.000 passagers; 44 % des vols étaient vers l'Espagne, 15% la Tunisie, 9 % la Corse, et 7 % le Maroc, l'Italie et la Grèce.

**Configuration :** Type III: Y99 (Y94 pour certains affrètement ad hoc)

**Page 468****AIR TOULOUSE INTERNATIONAL****Flotte**

10 B3 F-GDFZ 211 destinée à être exploités par Air Toulouse International et peinte en tant que tel (jun92 - avr93) mais pas livrée

## **AIR VIET NAM**

### **Services inauguraux, développement du réseau**

Horaire sep65 :

SGN-KUL-SIN-SGN VN648 (1/7) (KUL abandonné en sep66)  
déc66 SGN-HKG-TSA (sous numéros de vol VN/CI, VN690/691, 2/7)  
mai67 SGN-BKK VN686 (1/7)

A partir de juin 1968 les Caravelle n'étaient plus programmées sur aucun vol international ni intérieur.

nov74:

SGN-DAD-SGN VN706 (3/7) est noté dans un horaire d'AVN comme effectué en Caravelle, mais l'OAG indique pour sa part un Boeing 727.

**Configuration** : FY (1964-68); entièrement Y (1974-75).

## **Page 469**

### **AMERICANA DE AVIACION**

Une société dénommée Global Aerofinance fut également enregistrée à Paris, elle détenait les titres de la № 189/F-BJTU en août 1994.

## **ATS AIRLINES**

### **Flotte**

III 9Q-CCP 229 juil85-1996

## **AVENSA**

### **Services inauguraux, développement du réseau**

20Nov64 CCS-MAR  
20Nov64 CCS-BRM-MAR

**Configuration** : F10Y72

## **Page 470**

### **CATAIR**

En 1976, avec quatre Caravelle, CATAIR transporta 176 166 passagers et 6,6 tonnes de fret.

## **Page 471**

### **CORSE AIR INTERNATIONAL**

(Corsair)

### **Flotte**

F-BYCD 67 nom correct : *Ajacciu*

**Notes:** F-GEPC = Paul Casanova, dirigeant de Corse Air  
En 1984, Malte fut desservie depuis Paris

**Page 472**

**EURALAIR**

La Caisse Nationale de retraite des Ouvriers du bâtiment et des travaux publics détint les titres de la N° 136/F-BTDL de février 1979 à janvier 1980 et de la N° 167/F-BSEL de mars 1979 à avril 1980

**EUROPE AERO SERVICE (EAS)**

(Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara)

La F-GBMJ fut baptisée *Valentinois* le 26 avril 1979 par Georges Masurel.

Les Caravelle remplacèrent les Dart Herald sur la route Valence-Paris en octobre 1978. En mars 1979, les Caravelle (comme les Herald et les Vanguard) furent utilisées pour des vols réguliers entre Nîmes et Palma de Majorque.

**FONTSHI AVIATION SERVICES (FAS)**

**Flotte**

III 9Q-CMK 254 juin88-juil91 r/imm 9Q-CFN

**Page 473**

**IAC AIRLINES**

**Flotte**

effacer

III 9Q-CCP 229 juin85-1990

**ISTANBUL AIRLINES**

**Flotte**

10 B1 R TC-ASA 222 nom *Nergīs* [sic]

**Services inauguraux, développement du réseau**

14mars86 IST-ADB (1<sup>er</sup> service, TC-ARI)

Les vols charters IST-CGN commencèrent le 1mai86 ; charters vers FRA transformés en vols réguliers le 1nov88.

**Page 474**

**LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS**

HK-3932X louée auprès de Flying Cargo

**Page 475**

**MINERVE**

La compagnie reçut l'autorisation le 9 mars 1976 et effectua 960 heures de vol la première année. En 1977, avec deux Caravelle, 2.070 heures de vol furent

effectuées et 24.528 passagers transportés ; en 1978 4.329 heures et 103.480 passagers transportés.

En 1979, cinq Caravelle effectuèrent 5.650 hr, transportant 148.760 passagers et 78 tonnes de fret ; la F-GATP était configurée Y109.

## **PUSHPAKA**

**Divers** : une Caravelle apparait dans le film indien *Yeh Nazdeekiyan* (1982).

## **Page 476**

**SAT** (JO/ST) fut d'abord basée à Düsseldorf, puis à Cologne/Bonn; Germania utilisa également le code IATA ST.

**Configuration** : Y84, Y99.

## **Page 477**

### **SULTAN AIR**

Note: début des opérations le 2août89, mais premier service commercial le 5août89, AYT-IST-MUC (TC-JUN).

## **TRANSAVIA HOLLAND**

**Configuration** : À l'origine 94 sièges Rumbold, avec le strapontin arrière et la garde-robe déplacés vers l'arrière pour accueillir 18 rangées 3-2 plus une 2-2. Une rangée supplémentaire 3-2 a porté le nombre de sièges à 99 (rangées numérotées 1-21, avec omission de la '13').

## **Page 478**

### **WALTAIR**

**Flotte** :

10 B3	9Q-CPI	169	nov96-juil05
11 R	9Q-CNA	240	mars00-août04

## **Page 481**

### **KONUNGARIKET SVERIGE**

Dassault avait proposé le Falcon 20D comme plate-forme ECM à la Suède à la fin de 1968 ; toutefois, en oct69, SAS proposa deux ou trois Caravelle au prix unitaire de 500 000-700 000 dollars, bien en dessous de l'offre de Dassault de 1,4 million de dollars par avion (y compris les modifications). Le 26août70, deux représentants de Sud Aviation/SNIAS se rendirent à Stockholm et donnèrent des assurances sur le fait que la Caravelle pourrait être encore utilisée 15 à 20 années supplémentaires (les Suédois estimaient l'utilisation à 300 heures annuelles pendant 15 ans), et sur la possibilité d'installer les antennes et radomes nécessaires.

Le 25nov70 le FMV-F décida de racheter deux Caravelle. En plus du prix, les autres éléments de cette décision étaient l'endurance de l'avion de six heures (contre 3 heures 30 pour le Falcon), une cabine plus vaste pour accueillir les équipements et le personnel, et la possibilité d'utiliser l'avion comme transport militaire par le Kron Flyg.

**Page 482**

ajouter :

**AEROLÍNEAS ELDORADO**

Santiago de Cali, Valle del Cauca, République de Colombie

Guillermo Bernal Rubio, ancien chef pilote de Lloyd Aéreo Colombiano (et auparavant ayant volé chez AVIANCA et à la Royal Air Force), déposa une application auprès de l'Aeronáutica Civil le 23 octobre 1973 afin d'importer quatre Type VI N de 796 sièges ex-ALITALIA. Il s'agissait pour Aerolíneas Eldorado de desservir depuis Bogotá Cartagena, Barranquilla, et San Andrés, Cali - Medellín, Medellín - Cúcuta, Cúcuta - Barranquilla, Cali - Bogotá et Tumaco, et Cúcuta à Miami.

Après une audition publique en 1974, l'application fut rejetée par Aerocivil, qui décréta qu'il n'était pas dans l'intérêt public de créer une nouvelle compagnie aérienne alors que les dessertes existantes étaient suffisantes. De façon plus surprenante, Aerocivil déclara que la Caravelle était interdite à l'importation d'après la résolution n° 2878 du 25 octobre 1972. Ceci, en fait, concernait les Type I et III, et après des objections d'Aerolíneas Eldorado, le 8 août 1974 Aerocivil émit la résolution n° 1471 qui amendait les termes de l'interdiction et permettait l'importation de Type VI R.

Une autre audition publique eut lieu le 14 novembre 1974 pour revoir l'approbation, cette fois sur les secteurs suivants : Cali-Medellín-Cúcuta-Barranquilla, Pasto-Cali-Bogotá-Cúcuta, Bogotá-San Andrés, Cali-Tumaco, et Cúcuta-Miami. L'autorisation d'importer les quatre avions fut accordée le 30 décembre 1974, mais il n'y avait alors plus aucune VI R de disponible. (Templewood Aviation était impliqué dans la transaction, ce qui suggère comme provenance des avions Iberia.)

Eldorado Ltda (Aerolíneas El Dorado), qui fut créée le 16 juillet 1975, tenta par la suite d'acquérir quatre HS Trident 1Cs — avec trois Boeing 727-100s loués à United Air Lines pour assurer l'intérim — puis ensuite des 727 ex-Braniff International. Des pressions politiques et les objections des opérateurs établis, en particulier AVIANCA, firent que ces projets ne se concrétisèrent jamais. En 1980, le nom de la compagnie devint Líneas Aéreas Eldorado; Capt Bernal vendit ses part l'année suivante, et les nouveaux propriétaires exploitèrent avec succès des Douglas DC-3.

**Page 482**

**ANSETT- ANA**

Australian National Airways

### Page 483

ajouter :

#### **BULAIR**

Sofia, Narodnaja Respublika Bolgarija [République Populaire de Bulgarie]

Créée en 1967 par la société Teksim, pour des raisons politiques et pratiques (y compris pour des droits de trafic internationaux), ce tour-opérateur travaillait pour le compte de la compagnie publique TABSO (qv), utilisant des Ilyushin Il-18. Teksim tenta d'acquérir des Caravelle, et une Type VI R (apparemment la № 221 qui alla finalement en Lybie) arriva à Sofia-Vrazhdebna en avril 1967 en préparation d'une annonce, mais une intervention soviétique mis fin à cette tentative d'achat d'équipement occidental. Plusieurs directeurs de Teksim furent par la suite emprisonnés pour avoir fait preuve d'un comportement capitaliste, et le nom de Bulair disparut en 1972.

### Page 483

#### **CAPITAL AIRLINES**

Morten S Beyer du département opérations et maintenance (qui devait ensuite créer la société de conseil Avmark) travailla sur un programme impliquant une flotte de vingt Caravelle mais le président de la compagnie, le Major Général David A Baker (USAF, CR), rejeta l'idée, déclarant qu'il y avait trois problèmes avec la Caravelle : « Primo, c'est un bimoteur, deuxio, les moteurs sont à l'arrière, et tertio, et par dessus tout, elle est française ! »

#### **CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA (CAAC)**

Les négociations pour des Caravelle étaient en cours en mai 1962, selon les rapports de renseignement américains.

### Page 484

ajouter :

#### **LAKE CENTRAL AIRLINES**

Indianapolis, Indiana, États-Unis d'Amérique

Lake Central postula auprès du CAB en 1964 afin d'obtenir le droit de desservir Cleveland et Chicago sans escale, en concurrence avec United (United Air Lines Competitive Service Case), proposant d'utiliser des Caravelle sur cette route. Cette demande fut rejetée.

**TABSO**, voir aussi **BULAIR**

Le prototype Type 10 B1 R a effectué une démonstration à TABSO et **TAROM** en 1965.

### Page 485

#### **VASP**

Un plan d'usine daté du 7 décembre 1962 décrivant les couleurs prévues pour les Caravelle montre que l'immatriculation PP-SRT était destinée au premier

avion (N° 158). Cette immatriculation fut ensuite allouée en 1967 à un BAC 1-11 de VASP.

#### **Page 486**

##### **ALIDAIR**

À peu près au même moment, apparemment il y avait aussi un intérêt pour le type 11 R, et une maquette d'un «cargo» Caravelle a été exposé.

ajouter :

##### **APEL (Aerolíneas Petroleras del Llano)**

Bogotá, République de Colombie

Créée par la SAEP (Servicios Aéreos Especializados En Transportes Petroleros), l'APEL devait recevoir la Type 10 B1 R N° 232/HK-3676X d'Aerosucre fin 1993, mais cette transaction n'aboutit pas.

#### **Page 489**

**JET EUROPE** était autrefois connu sous le nom Air Europe, créé indépendamment d'EAS en 1987 pour exploiter un SAAB SF340A pour Air France. L'avion a été acquis par la SAVELMA (Société d' Achat et de Vente et de Location de Matériel Aérien), une structure financière enregistrée le 1er février 1987 par Georges Masurel.

La Type 10 B3 N° 181/F-BMKS a été livrée à VAF sur 9fév90, de retour à PGF le 21sep90. Jet Europe a été dissoute le 26déc91.

#### **Page 490**

##### **LUFTHANSA**

La N° 31/F-BHRL a été confirmée portant des autocollants LH en même temps, faisant un total de sept avions.

#### **Page 491**

##### **ZAS AIRLINE OF EGYPT**

L'affrètement des deux Type 10 B3 a pris fin prématurément en jan91; la N° 182/F- GDFY a été exploitée d'oct90 et retourne à PGF le 4jan91; la N° 211 / F-GDFZ retourne à PGF 18jan91.

### **AFFRÉTEURS CIVILS DE CARAVELLE HORS COMPAGNIES AERIENNES**

#### **Page 492**

##### **LA CINQ**

La F-GFBA est arrivée à Barcelone le 25déc88 et est revenue à Orly de Dakar via Séville. Pendant le rallye, un studio mis en place dans les cabines transmettait par satellite via un Transall du COTAM en Europe, au Japon et aux Etats-Unis, via Intelsat et Pleumeur-Bodou (Bretagne) et les centres de télécommunications de Paris.



### Page 493

**PARIS MATCH** affrète la N° 115/F-BJTG *Roussillon* (CDB Claude Xoual) pour transporter 50 journalistes à Tel-Aviv via Athènes, Amman, et Nicosie ; le logo du magazine a été appliqué sur le fuselage avant gauche.

### AFFRÉTEURS DE CARAVELLE, ORGANISATIONS PUBLIQUES

#### Page 494

#### UNITED NATIONS: OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES

La Type 12 N° 269 / OY-SAC de Sterling Airways a été affrété par la UNHCR en février76.

### PROPRIÉTAIRES DIVERS

#### Page 495

ajouter :

#### **CARAVELLE "LA LEGENDE"**

Viriville, Isère, Rhône-Alpes, République Française

Cette entité a déposé des statuts d'association sur 15fév00, qui a été accordée à 11mars00, avec l'objectif de restaurer la N° 270/F-GCVM en état de navigabilité.

#### Page 496

ajouter :

#### **JOUBERT, DAVID**

Montazeau, Dordogne, Aquitaine, République Française

Ce pilote d'Air France racheta la Type 10 B1 R N° 176/D-ACVK au Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine en avril 2005, mais n'en conserva qu'une section pour l'exposer dans le jardin de sa propriété.

### LIXXBAIL

Issy-les-Moulineaux, République Française

Auparavant connue comme la Ste Lyonnaise de Crédit Bail (SLIBAIL), cette compagnie de service financier déteint d'après les données de la DGAC les titres de propriété des divers avions, bien qu'il puisse s'agir d'une retranscription postérieure des titres de la SLIBAIL.

N° 54/F-BHRS; N° 182/F-GDFY; N° 185/F-BJEN; N° 189/F-BJTU;  
N° 211/F-GDFZ; N° 229/F-BNKG

#### Page 497

#### **SIGAREX, ANSTAL**

Plus probablement ce fut **ANSTALT SIGAREX** ou Signarez. (*Anstalt*, ou établissement, est une forme d'entreprise spécifique au Liechtenstein.) Dans les

années 1960, la CIA utilisa une structure similaire, Anstalt Wigmo, comme façade pour des opérations de la CIA au Congo.

**SLIBAIL** détint les titres de propriété de seulement trois Type 10 B3 ex-Finnair rachetées par Europe Aéro Service (effacer la référence à la № 185/F-BJEN).

#### **SOLNA SKROT** (nom correct)

Ce ferrailleux local acheta aussi les Type III № 29/OY-KRC, № 49/OY-KRE, et № 56/SE-DAE à SAS (Technical Materials department) en avril 1975 pour SKR4,000 chaque [\$600] (plus TVA). Dans le cadre de l'accord il était entendu que les avions pouvaient être transférés de Solna Skrot au Luftfartsverket/LFV pour l'entraînement des pompiers.

#### **TAXE, RICHARD**

La légende locale raconte que la Caravelle fut échangée contre des bijoux ; toutefois, le propriétaire s'estima floué et démontra les moteurs quand Taxe était à l'étranger. Des tribunaux américains associent Taxe avec des intérêts miniers, minéraux et pierres précieuses. L'intention initiale aurait été d'opérer des charters entre Van Nuys et Las Vegas, Nevada.

#### **TUCSON INTERNATIONAL AIRPORT AUTHORITY**

Bien que Doug Scroggins retint la première option sur l'avion, un déplacement de l'avion prévu en 2005 n'eut pas lieu. Pendant ce temps, la № 87 demeura utilisée par le service incendie et fut occasionnellement mouillée par les canons à eau. En 2009, les titres de propriété furent transférés de Turbo Aire Holdings (p492) au gestionnaire de l'aéroport, et l'avion fut ferrillé entre juillet et septembre 2010.

#### **ACCIDENTS**

**Page 498**

#### **Avions détruits**

ajouter :

TL-KAB        42        [mai]90

#### **Incidents**

ajouter :

CC-CCO	140	21fév66 12nov69 8juin72
CC-CCP	164	12nov69
CC-CCQ	160	6fév70
F-BHRK	26	3déc68
F-BHRN	39	12août67
F-BJTF	113	6fév69

F-BJTS	27	23déc73
F-BOHB	244	sep68
F-OBNI	28	19mai61
I-DAXA	35	31août64
LV-HGZ	149	30août71
T-93	180	16jan75
OO-SRF	76	5oct64
OY-KRA	6	15fév61
PH-TRH	96	12mai73
PH-TRM	21	20mai69
PH-TRN	191	11juin69 18juin70
PH-TRO	33	30mars74
PH-TRP	43	19sep70 21jan71 20jan72
PH-TRR	48	11nov73
PH-TRS	100	3avr71 23juin71 15oct71 6août72
PH-TRU	102	17avr74
PH-TRX	92	12déc73
PH-TRY	87	23déc73
SE-DAB	11	23mai60
SE-DAG	172	29jan69
SE-DAH	193	29mars68
TL-ABB	249	20sep77
VT-DPO	128	24jan69

**Page 499**

**6 septembre 1961 VARIG**

correct Type: **I /PP-VJD (15)**  
(aussi legende)

**4 septembre 1963 Swissair**

**III/HB-ICV (147)**

Le nom du commandant de bord était Eugen Bohli (et non Hohli), et le prénom du copilote Rudolf (et non Rudolph ; raccourci en Ruedi) Widmer. L'équipage de cabine comprend Steward Alfred Schlüchter et les hôtesse Irene Ruschmann, Gertrud Streuli, et Binia Martin.

Dans son livre, *Swissair im Kampf und Aufstieg*, Robert Fretz, commandant de bord et à l'époque directeur adjoint en charge de l'exploitation, précise que la procédure de dispersion du brouillard avec été définie par le chef pilote du secteur Europe, Charles Ott, et le chef pilote technique pour la Caravelle, Peter Baumann (page 271).

Que la chaleur de l'échappement d'un moteur pouvait disperser le brouillard stagnant sur une piste avait déjà été mis en évidence lors de

l'exploitation du DC-7, et United Air Lines, entre autres, utilisait cette technique pour améliorer la visibilité (page 270). La procédure développée pour les Caravelle de Swissair avait été utilisée avec succès dans presque 50 cas entre 1960 et 1962. Ce qui était interdit était de freiner continuellement tout en roulant sur la piste. La procédure consistait à s'arrêter deux ou trois fois lors du roulage vers le seuil de piste (c'est-à-dire dans la sens contraire à celui du décollage), de faire tourner les réacteur à 7 500 tpm pendant 15 secondes, puis de rouler sur 500 m encore, et de renouveler la manœuvre et ainsi de suite. A chaque fois on obtenait un tunnel de 500 à 750 m de long, large de 40 m et haut de 30 m. En se rejoignant plusieurs tunnels couvraient toute la piste.

Le 4 septembre 1963, on n'est pas certain que l'équipage ait exécuté la procédure de dispersion du brouillard car apparemment l'avion ne s'est jamais arrêté lors du roulage vers le seuil de piste. L'enregistrement des conversations de l'équipage montre que le but principal de la manœuvre était en fait de vérifier la visibilité sur toute la longueur de la piste (que l'équipage trouva très limite) patchy). L'avion était guidé par un véhicule de piste, mais les pilotes dirent à ceux d'un CV-440 qui se préparait à décoller que le jet des réacteurs lors du roulage avait probablement changé les choses. Ils dire à la tour qu'ils faisaient demi-tour pour retourner au début de la piste et sans doute pour décoller.

Une reconstitution réalisée sous les auspices de l'Eidgenössische Materialprüfungsanstalt (EMPA, institut fédéral de test des matériaux) montra que la température de la roue ne dépassait jamais 40°C, mais Air France et SAS avaient eu des éclatements de pneumatiques du fait qu'il arrivait qu'une seule roue du bogie freinait et finissait par surchauffer (page 273). Mais jamais une roue n'avait surchauffé au point que la jante ne se désintègre comme ce fut le cas avec la HB-ICV. L'équipage et la compagnie furent finalement exonérés de toute responsabilité par l'enquête.

*SOS in Dürrenäsch*, par Lotty Wohlwend (mai 2009) est un livre racontant toute la tragédie en détail.

Un mémorial se trouve à Hallwilerstrasse 34, 5724 Dürrenäsch.

**15 février 1966 Indian Airlines VI N/VT-DPP (130)**

L'accident est survenu à 0400 sur la piste 28.

**4 septembre 1966 Indian Airlines VI N/VT-DSB (134)**

Les quatre membres d'équipage était un instructeur de vol, deux pilotes stagiaires, et un ingénieur navigant.

**Page 501**

**4 novembre 1967 Iberia 10 B1 R/EC-BDD (202)**

Une pierre commémore 19 des victimes, à l'emplacement 109 du cimetière de Brookwood, dans le Surrey.

**11 septembre 1968**  
CDB Michel Salomon

**Air France**

**III/F-BOHB (244)**

**Page 502**

**4 janvier 1971**      **Air Inter**

**III/F-BNKI (214)**

Détruite par un incendie au sol à Paris-Orly à 02:00 locales, probablement causé par un court-circuit dans le réchauffeur d'eau de l'office arrière.

F-BNKI Crédit photo : Jean-Claude Brabant

**7 janvier 1972**      **Iberia**

**VI R/EC-ATV (163)**

OPL Jesús Montesinos Sánchez-Real, OMN Vicente Rodríguez Mesas.

Une chapelle, Capilla de Ses Roques Altes, avec les noms des victimes gravés sur quatre panneaux, se dresse sur le site de 38°54'13.47"N 1°15'04.50"E à une altitude de 362m.

**20 novembre 1971**

**China Airlines**

**III/B-1852 (122)**

S'écrasa dans le détroit de Formose à environ 21:40 locales, effectuant le service CI825 OSA-TPE-HKG; elle avait quitté TPE à 21:02; sa dernière transmission radio eut lieu à 21:33.

**14 mars 1972**

**Sterling Airways**

**10 B3/OY-STL (267)**

Un autre facteur contributif (qui n'est pas mentionné dans le rapport d'accident) pourrait être que l'avion n'avait pas pu avoir de point de report fiable depuis son départ de Bombay. Au moins un contrôleur aérien avait perçu le danger potentiel et routait les vols par la verticale de Sharjah au niveau de vol 70, avant de les autoriser à descendre, mais il ne s'agissait pas d'une procédure écrite et le jour de l'accident le contrôleur de service autorisa une approche directe.

*Radial 084°*, par Jørgen Dahl-Sørensen, un «livre à la demande», est disponible.

**1 juin 1973**      **Cruzeiro do Sul**

**VI R/PP-PDX (126)**

Vol SC109, Cmdte Alexandre de Casrilevitz

**3 juillet 1973**

**Indian Airlines**

**VI N/VT-DPO (128)**

L'accident est survenu à 20h30 IST.

**Page 503**

**20 août 1973**

**AVENSA**

**III/YV-C-AVI (20)**

La Caravelle effectuait le service VE542 MAR-BRM-CCS, et se posa à 18:40 locales; le CdB José Rafael Mármol, le copilote Carlos Acuña, les hôtesses Elena, Blanca et Moreila, ainsi que les vingt passagers ne furent pas blessés.

**22 juin 1974 Transavia****VI R/PH-TRH (96)**

L'extrémité de l'aile gauche a touché un déviateur de jet à Amsterdam-Schiphol en circulant dans l'obscurité après un décollage interrompu.

**17 juin 1975 Indian Airlines****VI N/VT-DVJ (216)**

Sorti de piste l'atterrissage à 0833IST à Bombay-Santa Cruz, effectuant un vol régulier de Delhi; 86 passagers et 6 membres d'équipage indemne; un passager a subi une blessure à la jambe lors de l'évacuation.

L'avion faisait une approche radar de précision sous de fortes averses de pluie. Lorsque le plan a été perdu la Caravelle effectua un atterrissage long sur la piste mouillée, à une vitesse excessive. Malgré l'application des freins et le déploiement complet du parachute de freinage, l'avion n'a pas pu être arrêté. Le freinage d'urgence a entraîné le dérapage de l'aéronef sur roues bloquées et tous les pneus des trains d'atterrissage principaux ont éclaté. Le capitaine a effectué un virage serré dans l'aire de dépassement, provoquant l'arrachage du train principal gauche et des dommages structurels à la cellule; il n'y eu pas de feu.

**13 octobre 1976 Indian Airlines****VI N/VT-DWN (231)**

La Caravelle opérait le vol IC171, retardé de 12 heures (qui devait être effectué par un Boeing 737 qui a développé des problèmes de moteur). Parmi les victimes figurait l'actrice Rani Chandra, sa mère et trois de ses sœurs.

Le manqué de réaction du commandant de bord résultait, au moins partiellement, de la fatigue. Le matin du 12 octobre, il avait effectué un vol en 737, puis avait passé la journée à effectuer des tâches de bureau, avant d'effectuer le vol de nuit vers Madras.

**Page 504****18 décembre 1977****SATA****10 B1 R /HB-ICK (200)**

En octobre 2011, deux plongeurs Portugais, Armando Ribeiro et José António Marques, utilisant des recycleurs d'air à circuit fermé, publièrent une vidéo montrant l'épave qu'ils retrouvèrent en cherchant des bateaux coulés à 2 km de la côte. La pointe avant (cockpit compris) n'a pas encore été retrouvée, mais le reste de l'épave est intacte à une profondeur de 110 m.

**8 octobre 1985 African Air Charter****VI N/9Q-CMD (74)**

Sur la base du témoignage de l'équipage d'un Dauphin d'Héli Union Dauphin, une autre version dit que le train gauche s'effaça et que la Caravelle glissa sur le ventre, s'arrêtant sur le parking à 20 m du Dauphin. De l'autre côté du terrain, l'équipage d'un SA 330 Puma de la FAZ essaya de décoller mais le train avant n'était pas verrouillé et l'hélicoptère culbuta, prit feu, tuant ses deux pilotes – lui aussi épargnant le Dauphin.

Le Dauphin était en route de Madagascar vers le Gabon. En raison d'une pénurie de kérosène au Zaïre l'équipage avait organisé un ravitaillement avec une Caravelle III (N° 229/9Q-CCP) d'IAC Airlines transportant 800 litres supplémentaires de Jet A1 à Mbuji-Mayi lors d'un vol passager régulier depuis

Kinshasa. Toutefois, la piste étant fermée après les deux accidents, le rendez-vous entre le Dauphin et la Caravelle fut reprogrammé à Kananga, où le carburant fut transféré.

## Page 505

**[mai]1990 République Centrafricaine III/TL-KAB (42)**  
Sortie de piste à Bangui-M'Poko suite à un décollage abandonné.

**31 janvier 2001 Líneas Aéreas Suramericanas 10 B1 R/HK-3932X (201)**

Le premier impact s'est produit à l'approche à la piste 01 de Mitú ; le second à 16:49 locales, à 3,5 km de la piste 05 à Yopal-El Alcaravan, près du village de Manantiales. La cause probable de l'impact initial était la faible conscience situationnelle du pilote aux commandes lors des étapes finales de l'approche. Le deuxième impact était le résultat des mauvaises procédures de secours mises en œuvre par l'équipage (le carburant emporté permettait 3 heures de vol, et l'avion avait été en vol pour 3:05 quand la puissance a finalement été perdue). Les facteurs contributifs étaient l'attitude passive dont fit preuve l'équipage, en particulier le CDB, dans une situation critique, le CRM insatisfaisant, et l'inexpérience du CdB (Alberto Martinez Cespedes, 320 heures sur le type) et du copilote (Juan Manuel Rozo Carreño, 320 heures de vol au total) ; l'OMN Jesús Córdoba a été tué.

**28 août 2004 Transair/TAC Air Service 11 R/3D-KIK (251)**

Effacer la référence à Waltair dans le titre.  
L'avion était affrété à Celtel.

## Page 506

ajouter :

**23 mai 1960 SAS III/SE-DAB (11)**

Incendie du tambour de frein sur le parking six minutes après l'atterrissage à Amsterdam-Schiphol.

**14 septembre 1960 Finnair I A/OH-LEB (22)**

Ingestion d'oiseaux (mouette) à Amsterdam-Schiphol (premier incident du genre dans l'histoire de la compagnie), et décollage interrompu.

ajouter :

**15 février 1961 SAS III/OY-KRA (6)**

Après le roulage, au parking à Amsterdam-Schiphol, vol SK551 depuis Stockholm (Capt A B Sjögren), une roue principale du train gauche se détache et roule dans l'hélice gauche en rotation d'un Convair-Liner de Swissair; l'hélice a été endommagée.

ajouter :

**19 mai 1961 Air Algérie**

**III/F-OBNI (28)**

Sortie de piste à Alger-Maison Blanche; dégagée du sol meuble avec l'aide de la Marine Nationale.

**Page 507**

**25 avril 1962 Swissair**

**III/HB-ICT (122)**

Captain Eugen Heiz (1926-2011)

**Page 508**

ajouter :

**25 mars 1963 Royal Air Maroc**

**III/CN-CCX (57)**

Domage non spécifié.

ajouter:

**31 août 1964 ALITALIA**

**VI N/I-DAXA (35)**

Connue des vibrations sévères causes par une rupture de la tubine du moteur Avon № 1 (gauche) Avon 100 pieds après le décollage de Nice, à 15:40 locales, effectuant le vol AZ361 de Barcelone à Rome-Fiumicino. Le régime moteur fut réduit mais les vibrations persistèrent et le moteur fut coupé. Les vibrations durèrent environ 4 secondes (2 au régime maximum et 2 au ralenti). L'avion poursuivit sa montée, effectua un circuit et se posa sans problème. Aucun des 67 passagers et 7 membres d'équipage (CdB Claudio Vezzi) ne fut blessé. Une aube de turbine était partie radialement, un cas inhabituel, plutôt que vers l'avant. La pale entraîna la perte du suppresseur de bruit et de la tuyère d'éjection ainsi que des dommages structuraux à la nacelle.

ajouter :

**5 Octobre 1964 SABENA**

**VI N/OO-SRF (76)**

En quittant le parking Amsterdam-Schiphol l'aile gauche heurte un chariot à bagages garé sous la queue d'un Douglas DC-8 (PH-DCK) de KLM.

**Page 509**

**21 janvier 1968 Thai International**

**III/HS-TGL (30)**

On suspecta qu'une perte de puissance sur un moteur fut la cause du mouvement de lacet du Beech vers la Caravelle.

ajouter :

**21 février 1966 LAN-Chile**

**VI R/CC-CCO (140)**

Pendant le roulage depuis la position de stationnement à la sortie de la rampe à Puerto Montt, l'efflux des réacteurs Avon endommagèrent l'empennage du Douglas DC-3 CC-BEC d'Aerosur-Aeroaysen, ainsi que des instruments du cockpit.



ajouter :

**12 août 1967      Air France      III/F-BHRN (39)**

Peu de temps après l'arrivée à Basel (MLH), un camion-citerne d'AirBP est entré en collision avec le bout de l'aile droite.

**Page 510**

**21 février 1968      Air Inter      III/F-BNKB (208)**

ajouter :

**29 mars 1968      SAS      III/SE-DAH (193)**

Après l'atterrissage à Bergen-Flesland, vol SK325 d'Oslo, l'extrémité de l'aile gauche a heurté le sol ce qui a entraîné des dommages aux volets.

**22 août 1968** : entrée à effacer.

ajouter :

**septembre 1968      Air France      III/F-BOHB (244)**

L'Avon 527B droit a subi les impacts d'oiseaux ; remplacé le 8Sep68.

ajouter :

**3 décembre 1968      Air France      III/F-BHRK (26)**

Atterrissage trop court, rebond sur le train d'atterrissage principal gauche lors de d'une approche de la piste 19R à Amsterdam-Schiphol, exploitation AF916. Feux d'approche et de seuil de piste endommagés. Après inspection, l'avion peut effectuer le vol retour vers Paris-Orly (CDB C Branlard, Santucci [PF], OMN Masselin, P2 Gay).

ajouter :

**24 janvier 1969      Indian Airlines      VI N VT-DPO (128)**

Une femme qui s'était égaré sur la piste dans la nuit a été frappée et tuée au 2214IST par la Caravelle pendant sa course à l'atterrissage.

ajouter :

**29 janvier 1969      SAS      III/SE-DAG (172)**

Incident de circulation aérienne à Stockholm-Arlanda impliquant le Convair 990A HB-ICE de Swissair.

ajouter :

**20 mai 1969      Transavia      III/ PH-TRM (21)**

Extrémité de l'aile endommagée à Eelde (Groningen) par une tondeuse à gazon fonctionnant trop près de la piste.

ajouter :

**11 juin 1969      Transavia      III/PH-TRN (191)**

Pendant le roulage sur la piste de Beek (Maastricht) le train d'atterrissage principal droit s'efface.

**12 novembre 1969 LAN-Chile VI R/CC-CCP (164), CC-CCO (140)**  
CC-CCP effectuait le vol LA87, et a été remplacé par CC-CCO.

**1 janvier 1970 Cruzeiro do Sul VI R/PP-PDZ (131)**  
Détourné par quatre hommes (James Allen da Luz, Cláudio Galeno Linhares Magalhães-premier époux de la présidente brésilienne Dilma Rousseff actuelle, Athos Magno Costa e Silva, Nestor Guimarães Heredia) et deux femmes (Sommer et Isolde Marilia Guimaraes Freire) à environ 20:00lt, 4min après le décollage de Montevideo, vol SC114 vers Rio de Janeiro, via Porto Alegre et São Paulo; 26 passagers «ordinaires» et 7 membres d'équipage (Cmdte Mário Amaral, FO Sílvio Eduardo de Carvalho Fróes, SO Hélio Borges, Chefe dos comissários de Nerly Baradel, Comissários José Omar da Silveira Morais, Eliete Dias de Carvalho Soares, et Ogier Passos Soares).

Marilia Guimaraes Freire (24), un membre de la Vanguarda popular Revolucionária (VPR), avait embarqué à Montevideo avec ses deux garçons (âgés de 2 et 3 ans, assis sur ses genoux), plusieurs bagages à main, et six revolvers cachés. Comme elle ne pesait que 42 kg, Marília a été assisté dans l'embarquement par la police uruguayenne.

L'avion a été libéré après trois jours et est revenu à Rio sur 07Jan70, via San Juan, Puerto Rico (où l'équipage a été interrogé par le FBI), Manaus et Brasília.

**6 février 70 LAN-Chile VI R/CC-CCQ (160)**  
Hostess Scarlet Burgos a été paralysé pour la vie.  
Les pirates de l'air appartenaient à MIR (Movimiento de Izquierda Revolucionaria).

#### **Page 512**

ajouter :

**18 juin 1970 Transavia III/PH-TRN (191)**  
Radôme gravement endommagé par la grêle lors de son atterrissage à Amsterdam-Schiphol lors d'un vol depuis Tarbes ( Lourdes).

**1 juillet 1970 Cruzeiro do Sul VI R/PP-PDX (126)**  
Les pirates de l'air étaient les frères Eiraldo Palha Freire, Fernando Palha Freire, Colombo Vieira de Souza Júnior, et sa femme Jesse Jane Vieira de Souza, membres du Comando Reinaldo Silveira Pimenta de Ição Libertadora Nacional (ALN).  
Le Capt Harro Cyranka (qui devint un des pilotes ayant le plus volé sur Caravelle pau Brésil, et finit directeur des opérations de Cruzeiro).

ajouter :

**19 septembre 1970 Transavia III/PH-TRP (43)**  
Oiseau ingestion moteur № 2 peu de temps après le décollage de Karachi en route vers Teheran; et le moteur est revenu endommagé.

(Le 2oct70, une heure après le départ de Belgrade, la pression d'huile sur № 2 a commencé à fluctuer et le moteur a été arrêté, vol poursuivi vers Amsterdam, où une fuite d'huile dans le palier avant a été découvert.)

ajouter :

**21 janvier 1971 Transavia III/PH-TRP (43)**

Le bord d'attaque de l'aile, volet charnières et aileron endommagé à Amsterdam-Schiphol lorsque le conducteur d'une Land Rover a tenté de passer sous l'aile.

ajouter :

**3 avril 1971 Transavia VI R/PH-TRS (100)**

Extrémité de l'aile gauche endommagée dans une collision avec un déviateur de jet au roulage à Amsterdam-Schiphol.

ajouter :

**23 juin 1971 Transavia VI R/PH-TRS (100)**

Extrémité de l'aile droite a touché un déviateur de jet lors du roulage depuis le parking A1 à Amsterdam-Schiphol ; la pointe a été endommagée et du carburant a fui du réservoir externe.

**29 août 1971 Air France III/F-BJTI (105)**

Touche un monticule de terre pendant le roulage à Bucarest-Otopeni, vol AF4660; aucune blessure, endommagés, e/s 10sep71.

ajouter :

**30 août 1971 Aerolíneas Argentinas VI N/LV-HGZ (149)**

Sortie de piste à Bahía Blanca (Aeroestación Comadante Civil Espora) après avoir utilisé la piste 16/34 longue de 1500 m 16/34 (autrefois partie de l'ancien Aeropuerto de Villa Harding Green) en raison des conditions climatiques, en route vers Comodoro Rivadavia. L'avion a atterri sous de fortes pluies et termina sa course dans la boue la boue, malgré l'utilisation du parachute de freinage. Il fut récupéré en trois jours (Cdte Oscar Rosito).

ajouter :

**15 octobre 1971 Transavia VI R/PH-TRS (100)**

L'avion stationné a été touché par un camion Cuisinair à Amsterdam-Schiphol et le cône arrière rompu au niveau des charnières.

ajouter :

**20 janvier 1972 Transavia III/PH-TRP (43)**

Déroutement météo vers Beek (Maastricht). Lors de l'atterrissage, les freins avaient peu d'effet et, sur la troisième tentative, le parachute de freinage a été déployé. L'avion a été légèrement endommagé quand il a dépassé la piste par 100m; le pilote a été forcé d'orienter vers la gauche pour éviter une antenne ILS. Les passagers ont pu débarquer sur le site.

ajouter :

**8 juin 1972 LAN-Chile**

**VI R/CC-CCO (140)**

Au toucher des roues sur la piste 17 à Santiago-Pudahuel, vol LA60 de Iquique, l'avion a dévié de la ligne médiane et le train d'atterrissage principal gauche est sorti de la piste. Le pneu arrière gauche a explosé et la roue avant droite du train avant s'est désintégré lorsque le pilote tenta de revenir sur la piste; l'avion s'est à 1 140 m du seuil de piste.

L'enquête a conclu que la cause était la mauvaise coordination de l'équipage et une erreur de pilotage. Les dégâts ont été estimés à 24% pour les moteurs et 2,80% à l'avion.

ajouter :

**6 août 1972 Transavia**

**VI R/PH-TRS (100)**

Avant de rouler sur la piste 24 à Amsterdam-Schiphol, le pilote d'un autre aéronef fait état d'une roue principale train manquante. La Caravelle est revenue au parking ; la rupture d'une jante de roue a causé la perte d'un pneu.

ajouter :

**12 mai 1973 Transavia**

**VI R/PH-TRH (96)**

Après le décollage le cône d'éjection du moteur N° 1 s'est détaché et est tombé dans une serre à Rijsenhout, manquant de peu un jardinier.

### **Page 513**

ajouter :

**11 novembre 1973 Transavia**

**III/PH-TRR (48)**

Aile endommagée à Rome.

ajouter :

**12 décembre 1973 Transavia**

**VI R/PH-TRX (92)**

Endommagée, étendue et emplacement non spécifiés.

ajouter :

**23 décembre 1973 Transavia**

**VI R/PH-TRY (87)**

**Air France**

**III/F-BJTS (27)**

Collision au roulage à Amsterdam-Schiphol.

ajouter :

**30 mars 1974 Transavia**

**III/PH-TRO (33)**

Dommages non spécifiés à Paris.

ajouter :

**17 avril 1974 Transavia**

**VI R/ PH-TRU (102)**

Extrémité de l'aile gauche a heurté la clôture de l'explosion pendant le roulage depuis le parking à Tunis-Carthage en raison d'un malentendu entre le contrôleur et le CdB; dommages importants.

ajouter :

**16 janvier 1975      Fuerza Aérea Argentina      VI N/T-93 (180)**

Collision avec un camion de carburant lors du roulage à Bahía Blanca (Base Aeronaval Comandante Espora) pour un vol vers Río Gallegos.

**Page 513**

**6 novembre 1975      Air Afrique      correction Type: 10 B1 R /TU-TCN (199)**

A environ 20 minutes d'Abidjan, en route depuis Lomé, l'équipage fut confronté à des fumées dans le cockpit causées par une surcharge thermique de la batterie de secours. L'avion de posa sans problème à Abidjan-Port Bouet, et fut évacué; le toboggan avant ne se gonfla pas et les passagers utilisèrent les escaliers arrières, CDB Jean Catherine.

ajouter :

**20 septembre 1977      Empire Centrafricain      10 B3/TL-ABB (249)**

Extrémité de la voilure gauche endommagé alors que l'avion était garé à Paris-Orly quand il fut embouti par un camion du service incendie d'Air France.

« Un accident tout à fait exceptionnel a causé l'autre nuit, à Orly, la mort d'un pompier de la compagnie Air France.

Un début d'incendie s'était déclaré, vers deux heures du matin, sur un groupe électrogène mobile placé à proximité d'une Caravelle en cours de révision, un camion-citerne des services de sécurité de la compagnie fut aussitôt appelé sur les lieux. Roulant sans doute à trop vive allure, le véhicule heurta l'extrémité de l'aile droite de l'avion qui, après avoir brisé le parebrise du camion-citerne, écrasa littéralement contre son siège le chauffeur du véhicule. Celui-ci, Bernard Martin, âgé de 25 ans, la cage thoracique enfoncée, est décédé à son arrivée à l'hôpital de Juvisy. L'autre occupant du camion a été, de son côté, légèrement blessé, tandis qu'un mécanicien qui travaillait à l'intérieur de la Caravelle, était brutalement précipité au sol, l'avion ayant été, sous la violence du choc, déplacé de trois mètres. »

## PRODUCTION DE LA CARAVELLE

### Type I / I A list

Toutes sauf les № 14 & 15 convertie en Type III

### Page 518

#### Index des immatriculations/MSN

ajouter :

**Canada** : 'C-GCVL' 273

#### **Suisse**

ajouter :

(HB-ICV 112)

#### **Argentine**

supprimer

LV-PVT 127

ajouter

LV-PUQ 127

#### **Brésil**

ajouter : (PP-SRT 158)

#### **France**

F-WJAM 221

#### **Suède**

ajouter :

(SE-DAD 33)

(SE-DAE 64)

### Page 519

ajouter :

9Q-CMK 254

Le registre officiel Congolais fait mention de 10 autres immatriculations attribuées à des Caravelle, bien qu'aucune preuve photographique ne viennent les étayer, pas plus qu'aucun rapport contemporain. Compte tenu des autres erreurs qui apparaissent dans le registre Congolais en ce qui concerne les Caravelle, celui-ci doit être considéré avec la plus extrême prudence.

9Q-CAL 240 [?]

9Q-CAU ? (immatriculation 7septembre 1988)

9Q-CCK 240 [?]

9Q-CDR 254 [?]

9Q-CMB 169 [?]

9Q-CMO ? (immatriculation comme Caravelle)

9Q-CMR 229 [?]  
9Q-CMY 254 [? - voir 9Q-CMK ci-dessus]  
9Q-CQR 183 [?]  
9Q-CUG 264 [?]

### Page 520

- 01** supprimer la référence à r/t TLS 18mai56; peintes dans des couleurs d'Air France et s/u TLS 12mai56 (selon la légende page 67); cabine installée avant le 18mai56  
F-BHHH imm 23mai56  
convoyée Melun-Toulouse 7avr62 (vol № 720) après révision ; convertie avr-mai62 pour des essais d'atterrissage automatique qui durent jusqu'au printemps 1964 (total de 1 500 approches/atterrissages automatiques), dont 40 vols d'évaluation juin-sep62 (vols 736-778 pour le CEV), premier atterrissage automatique 29sep62 (également cité 27sep62, vol № 779), 120 vols oct62-fév63, premier atterrissage automatique en conditions 'zéro-zéro' 5mars63 (vol № 896) ; tr/d 1964
- 02** F-BHHI imm 21mars57  
les essais de l'AWLS Cat IIIA de série furent réalisés de mi-1966 à janvier 1967 ; la cellule fut ferrailée durant l'automne 1976 et la section de nez déplacé au Bourget après mars77

### Page 521

- 1** vendue avril 2011 à PS Aero; déplacée juin 2011 vers Baarlo, Limburg, Pays-Bas
- 3** baptisée 29mai59 à ORY
- 4** épave acquise vers 2013 par Novair et convertie en un entraîneur pour personnel de cabine
- 5** 6W-SBC Air France donne également une livraison le 28déc71 et aussi 29déc71 (CDB Roland) avec la livraison de TLS après révision à XYT réputée ferrailée, c 2007
- 9** F-BHRE imm enregistrée 31juil59 par la DGAC site Internet
- 10** convertie en Type III/46t en 1962  
fut peinte comme XV-NJA avant le 28juil64  
confisquée EVX 21-24sep79, convoyée à ORY sep79
- 11** nom original *Ingmar Viking*; cvt en Type III mai60; baptisée *Ingemar Viking* par 1961

### Page 522

- 12** d/s 28mars81 FCO-LYS  
ferrailée pendant l'hiver 2005/06
- 13** F-BHRG imm enregistrée 10nov59 par la DGAC site Internet
- 15** supprimer les références en Type III (jamais convertie)
- 16** F-BHRH imm enregistrée 18déc59 par la DGAC site Internet
- 17** Version 210 001

F-BHRI imm enregistrée 4jan60 par la DGAC site Internet

**Page 523**

- 19** F-BJAQ imm enregistrée 5avr61 par la DGAC site Internet; imm/ann 17nov61  
LV-HGX baptisée *Aldebaran*, puis *Aldebarán*  
ferraillée fév84
- 20** AVENSA YV-C-AVI: en service 20nov64 CCS-MAR
- 21** PH-TRM photos de presse de livraison de TLS sont datées 17fév69  
F-BSRR louée à Air Inter 19mars71-3avr73 (TT 26076/TA 17490)  
louée à Air Inter 27déc73 (TT 26266)-20jan75 (TT 28249)  
louée à Air Inter 6juin75, livrée à ORY 7juin75 (TT 28256),  
en service 9juin75.  
vendue 22déc76 à Air Inter (1jan77 également cité, TT 30956)  
d/s 31août80 LRT-ORY (TT 34954/TC 26885/TA 26879)
- 22** F-BJTR imm enregistrée 28mai65 par la DGAC site Internet  
baptisée *PRINCIPAUTE DE MONACO* [sic] 9juin65 [à Nice par Princesse  
Grace de Monaco], restylé *PRINCIPAUTÉ DE MONACO* [sic] par juin67,  
restylé *Principauté de Monaco* [sic] par mai76
- 25** Pointe avant existante (mars09)
- 26** Air France SELCAL: EK-BD [bien que ce soit un conflit avec 23]  
louée à Tunis Air 17-29 janvier 1962
- 27** F-BJTS imm enregistrée 15juin65 par la DGAC site Internet  
Atterrissage automatique Sud Lear évalué par le CEV en 1965  
HUD CSF 193 F évalué déc69-1970

**Page 524**

- 28** F-OBNI CdN 17mars60, imm enregistrée 23mars60 [rapport d'accident du  
BEA],  
imm enregistrée 18mars60 par la DGAC site Internet  
revola le 11fév61 comme **F-WBNI**  
incident 19mai61  
7T-VAI baptisée *Djebel Tlemcen/Monts de Tlemcen*
- 29** vendue en avr75 par SAS à Solna Skrot pour ferraille
- 31** F-BHRL imm enregistrée 27avr60 par la DGAC site Internet
- 32** convertie en 48 tonnes en 1966  
TT 22417 puis détruite
- 33** (SE-DAD imm réservé 16mars59 par ABA pour Type I A, annulée)  
HB-ICW imm réservé 12avr60; imm/ann 14oct69
- 35** I-DAXA à ORY 30avr60 (TT 23) pour travaux chez Air France
- 37** F-BHRM Imm enregistrée 3juin60 par la DGAC  
louée à Tunis Air 16-17juin63  
vendue Chambre de Commerce Lyon à un 'particulier de l'aviation' c83  
ferraillée 12août10



- 38 HB-ICX imm réservé 12avr60; imm/ann 27avr71  
F-BSRD imm/ann 26mars73

**Page 525**

- 39 F-BHRN Imm enregistrée 22juin60 par la DGAC site Internet  
endommagé 12août67
- 40 I-DAXI à ORY 14Jun60 pour travaux chez Air France
- 41 F-BHRO Imm enregistrée 4juil60 par la DGAC site Internet
- 42 louée à Tunis Air 13-21fév73  
*r/imm TL-KAB, dte BGF [mai]1990*
- 43 ZRH-AMS 11nov69 (en portant les deux imm HB-ICY & PH-TRP)

**Page 526**

- 45 F-BHRP imm enregistrée 12août60 par la DGAC site Internet
- 46 F-BHRQ imm enregistrée 25août60 par la DGAC site Internet  
Imm 26mai72 à Air Inter
- 48 HB-ICZ imm réservé 12Apr60; imm/ann 25mars70  
baptisée *Citta di Bellinzona*
- 49 vendue en avr75 par SAS à Solna Skrot pour ferraille
- 50 F-BHRR imm enregistrée 23sep60 par la DGAC site Internet  
imm 14mai73 à Air Inter
- 51 F-OBNJ imm enregistrée 9sep60 par la DGAC site Internet;  
Imm 7déc61 à Air France
- F-BLCZ imm enregistrée 9août63 par la DGAC site Internet
- 52 F-BHRZ imm enregistrée 17mars61 par la DGAC site Internet  
Imm 12sep72 à Air Inter
- 53 F-BJTA imm enregistrée 7avr61 par la DGAC site Internet
- 54 F-BHRS imm enregistrée 26oct60 par la DGAC site Internet  
louée à Tunis Air 10-24mars63  
imm 2sep74 à Air Inter  
imm 6mai83 à Ste Lyonnaise de Crédit Bail, par la suite à Lixxbail
- 55 F-BHRT imm enregistrée 14oct60 par la DGAC site Internet
- 56 vendue en avr75 par SAS à Solna Skrot pour ferraille

**Page 527**

- 57 également endmg 25mars63  
endmg 13oct64, rtr/t 5mars65 (TT 7470)  
convertie en Type III/48t du 23mars-5avr66 (TT 9595)  
ferraillée 2010
- 58 F-BHRU imm enregistrée 10nov60 par la DGAC site Internet  
cockpit vendu à Nils Alegren et emmené à Oberschlessheim 19-21nov12  
pour y être restauré et transformé en simulateur ; déplacé vers  
Ismaning 28sep15; inauguration officielle 27mai16
- 59 F-BHRV imm enregistrée 22nov60 par la DGAC site Internet
- 60 F-BHRX imm enregistrée 29nov60 par la DGAC site Internet
- 61 F-BHRY imm enregistrée 16déc60 par la DGAC site Internet

- baptisée *Touraine* 15déc60 à Tours-Saint Symphorien (TUF)  
confirmée convoyée ORY-ENC 14nov81 (18nov81 probablement date officielle de départ de la flotte AF)
- 62** F-BJAP imm enregistrée 23août61  
immatriculation N901MW annulée 11mars13 (expirée)
- 64** (SE-DAE imm réservé 10sep60 par ABA selon la notification par Sud Aviation, annulée 20sep60)
- 66** F-BYCA imm enregistrée 9avr76;  
imm 6avr78 à Europe Aéro Service /Division Aéro Sahara  
rtr/d PGF 12fév82; ferrailée 15oct87
- 67** F-BYCD imm enregistrée 3juin76 par la DGAC site Internet;  
imm 6avr78 à Europe Aéro Service /Division Aéro Sahara; Imm 13nov85 à Corse Air International  
nom correct : *Ajacciu*

### Page 528

La photo de l'I-DAXT devrait être créditée à Alex Reinhard

- 68** F-BJTB imm enregistrée 29mai61
- 73** F-OBNK imm enregistrée 2mai61 par la DGAC site Internet
- 74** épave existante oct06
- 75** F-OBNL imm enregistrée 23juin61 par la DGAC site Internet
- 76** F-BXOO imm 14juin78 à Europe Aéro Service /Division Aéro Sahara  
ferrailée 12fév88
- 79** sold to Anstalt Sigarex  
transportée par 1999 à Montebello della Battaglia (PV) pour exposition par ALGA ; sans doute été vendue comme ferraille c2006

### Page 529

- 83** F-BKGZ imm enregistrée 15déc61  
F-BSGZ imm enregistrée 31déc75
- 84** convertie en Type III/48t après 1969  
30août61 : vol de réception AF pour le compte de Tunis Air
- 85** SELCAL JM-EK
- 87** livrée à AMS le 4mai70, via SNN 3may70  
vendue (BofS) le 22oct09 par Turbo Aire Holdings à la Tucson Airport Authority  
ferrailée jul-sep10
- 88** convoyée TLS-PIK-KEF-YYR-YUL-ORD 2-3juil61  
ferrailée oct-nov10; cockpit preserve par Leveille's Auto Recyclers, Somers, Connecticut [existante oct2014]
- 90** N1005U présentation du nom *Ville De Grenoble* [sic] mai67

### Page 530

- 92 La N1007U a été livrée avec «IT» en grandes lettres sur le côté gauche du nez, probablement une blague d'initié; 'In Transit' (en transit), peut-être
- 93 N1008U présentation du nom *Ville De Rochefort* [sic] 1965
- 94 F-BUZC fut réceptionnée par Minerve le 8nov75 après révision
- 97 F-BTON imm 22avr77 à CRB-LOGEMAT
- 98 N1013U présentation du nom *Ville D 'Arles* [sic] 1965
- 99 F-GAPA imm enregistrée 9fév78

### Page 531

- 100 N1015U présentation du nom *Ville de Saint Nazaire*
- 102 N98KT baptisée *the Flying Tigress* [sic] 2008; démantèlement/ferraillage entamé le 10juin10
- 105 F-BJTI imm enregistrée 21mai62 par la DGAC site Internet endmg 29août71  
imm 24jan89 à Pascal Sahuque, propriétaire de Air Transport Service

### Page 532

- 111 F-BJTE Imm enregistrée 12jan62 par la DGAC site Internet 5N-AWG baptisée *Maugarma*; grande visite juil84 par EAS à PGF
- 112 (HB-ICV) imm réservé 30jan62 pour Swissair; non utilisée
- 114 ferraillée 3fév06
- 115 affrété par *Paris Match* 3-5jan64  
F-BJTG imm 5mars71 à Air Charter/SAFA  
9Q-CLP [imm enregistrée 6sep84]
- 119 officiellement achetée, avec clause de retour, sur 10fév64 par Swissair, imm enregistrée 28fév64 et convoyée le même jour; imm/ann 4mars66  
F-BJTJ imm enregistrée 28mars66 par la DGAC site Internet  
imm 5mars71 à Air Charter/SAFA

### Page 533

- 121 HB-ICS imm réservée 30jan62, imm enregistrée 17mars62; d/s 23mars71 ZRH-VIE-ZRH; imm/ann 10avr71
- 122 HB-ICT imm réservé 30jan62, imm enregistrée 18avr62; imm/ann 14jan71
- 123 HB-ICU imm réservé 30jan62; imm/ann 6juil71  
F-BUFH imm enregistrée 31mai74 par la DGAC site Internet Aéro Tour, effacer e/s 6mai76 (visite à Luton 22avr76)
- 124 nommant cérémonie à ORY 30mai62  
F-BJTH imm 5mars71 à Air Charter/SAFA  
ferraillée 24juin10
- 125 livrée à UIO nov75 (comme CS-TCB)
- 127 remplacer LV-PVT par LV-PUQ
- 128 incident 24jan69
- 129 convoyé TLS-CAS-DKR 21déc62

- ferraillée 28mars13
- 131** PP-PDZ TT 37hr/TC 29 en fév66, retirée du service mars-mai66, repris le service avec Cruzeiro do Sul en juin66
- 133** convoyé TLS-CAS-DKR 21déc62

#### Page 534

- 135** YU-AHB d/s 19avr76
- 136** F-BLKI imm enregistrée 23jan64  
au CEV 2juin-23sep64; essais achevés 8déc65  
F-BTDL imm enregistrée 7mars72 à Euralair International;  
imm 7juin74 à la Société Civile de la Caravelle, puis le jour même à Euralair International;  
imm 26fév79 à la Caisse Nationale de retraite des ouvriers du bâtiment et travaux publics  
F-OGJD imm enregistrée 21jan80 à la SATAIR
- 139** YU-AHA d/s 5jan77  
F-BYAI imm 5mai81 à Corse Air International
- 140** endommagé 8juin72

#### Page 535

- 143** F-BJSO imm enregistrée 9jan63
- 144** 9U-BTA existante 2016
- 146** convoyé FCO-PIK-KEF-MIA 25jan77 (comme I-DABV)
- 147** HB-ICV imm provisoirement 18sep62, imm enregistrée 23oct62; imm/ann 12sep63
- 148** la F-BJTO fut baptisée *Pays Basque* le 5mai69 à BIQ  
louée à Tunis Air 6-21fév66  
imm 5mars71 à Air Charter/SAFA  
le nez et la queue de la 148 au Centre d'Instruction de Vilgénis (CIV) d'Air France, Massy, août81  
fuselage au Centre de Formation de Air France, CDG (existant)  
nez transféré début 2006 du CIV au Musée de l'Air et de l'Espace, LBG  
partie arrière vendue pour ferrailage avr06
- 149** LV-HGZ incident 30août71  
F-GBMJ ensuite r/imm à Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara  
a cru rtr/d PGF 5déc83 [1juil84 pris une date d'inventaire de SNIAS];  
ferraillée 27juin88

#### Page 536

- 151** (YU-AHC prévue initialement, mais JAT demanda à éviter le 'C' du fait d'une superstition suite à des accidents avec les Douglas C-47A YU-ABC, Junkers Ju 52/3m YU-ACC, Douglas C-47A YU-ACC, et Convair 340 YU-ADC).
- 154** convertie en Type III/48t 1sep-23oct66 (TT 5878)  
louée à Middle East Airlines 23jan69-fév69 (415hr)

- TT 32098 puis rtr/d par RAM  
**158** (prévue comme PP-SRT pour VASP)  
 F-BLHY Imm 7oct63  
 supprimer la référence à Salon du Bourget mai64  
 louée à AdIA pour GTLA 1/60  
 rtr/d 1avr75, TT 17395
- 160** CC-CCQ convoyée via DKR 9juil64, arrivé ULC 11juil64
- 161** OE-LCA ORY-VIE 20fév63  
 F-BUFC imm 21mars78 à Euralair International  
 ferrailée oct-nov05  
 retirée du service déc81 à CLO suite à des problèmes hydrauliques  
 effectuant le service BOG-CLO-BOG
- 162** F-BJTD imm enregistrée 18sep64  
 rtr/d BEN (TT 15653/TA 11306)

### Page 537

- 164** CC-CCP arrivé ULC 6mai64
- 167** F-BSEL imm enregistrée 19jan72 à Euralair International;  
 imm 7juin74 à la Société Civile de la Caravelle, puis le jour même à  
 Euralair International;  
 imm 12mars79 à Caisse Nationale de retraite des Ouvriers du bâtiment et  
 travaux publics  
 F-OGJE imm enregistrée 9avr80 à SATAIR
- 168** Comme les avions de Panair do Brasil, elle fut également saisie le  
 11fév65 après la faillite de Panair car elle se trouvait sur un site  
 appartenant à cette compagnie, en maintenance.
- 169** F-BLKJ imm enregistrée 3juil64  
 HB-ICJ Air City e/s 10mars88  
 convoyé 26mai92 ex-PGF à Aero Jet, e/s juin92  
 imm enregistrée 9Q-CPI 17déc96  
 rtr/d vers juil05, FIH (dernière Caravelle opérationnelle); ferrailée à  
 Kinshasa à partir de juil07 (disparue avant jan08)  
 D'après le registre Congolais, immatriculée le 18déc00 comme 9Q-CMB,  
 bien qu'aussi donnée comme ré-immatriculée le 18déc comme 9Q-CPI  
 (incorrectement donnée comme № 163 dans le registre); aucune preuve  
 photographique de l'application de l'immatriculation 9Q-CMB, le registre  
 Congolais doit être considéré comme étant suspect.
- 170** F-BUOE imm enregistrée 15fév74
- 172** rachetée 30avr71 par le FMV ; convertie en 48t

### Page 538

- 176** F-BLKS imm enregistrée 22avr65  
 D-ACVK laissez-passer délivré 7oct80; ré-émis 26fév81 et convoyé BOD-  
 FRA 6mars81 [imm/CdN 25mars81 à DAL Mobilien Vermietungs], e/s

- 4avr81; retiré sep81-printemps82; transfert de propriété jan84 à Aero-Lloyd Flugreisen  
D-ACVK épave vendue en avr05 à David Joubert et le section avant préservée pour exposition à Montazeau; épave ferrillée
- 177** F-BJTQ baptisée initialement *Principauté de Monaco* [jusqu'à août64]
- 180** T-93 endmg 16jan75  
F-GBMK [Imm enregistrée 13juil79 par la DGAC site Internet]  
5N-AOY rtr/d PGF 17nov88; ferrillée 18déc90
- 178** convertie 48t vers 1966-67
- 181** OH-LSA convoyé TLS-ORY-HEL 25juil64 comme AY024  
F-BMKS imm enregistrée 27mars81 à Lixxbail  
F-BMKS imm 30avr87 à EAS/Division Aéro Sahara  
F-BMKS imm 1mars93 à Alter Bail Aviation  
F-BMKS imm 13mars96 à Air Toulouse International (SNATI) ; imm/ann 13oct11  
exploité pour Air Charter International mars81-déc89  
louée à Jet Europe fév90-sep90  
tsf à Air Toulouse International 21juin91

**Page 539**

- 182** F-GDFY imm enregistrée 10mars82 à Slibail, ensuite à Lixxbail;  
imm 29avr88 à Europe Aéro Service/Division  
rtr/d PGF 4jan91 après opération chez ZAS  
Aéro Sahara; imm 24fév93 à SNC Alter Bail Aviation
- 183** F-GDJU imm enregistrée 7avr83 à SEDEMA, ensuite à  
Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara  
rtr/d PGF 21jan92  
9Q-CPI appliquée 19sep92, convoyé à FIH 28sep92, 9Q-CPI imm  
enregistrée 9déc92; imm/ann 13déc96  
D'après le registre officiel congolais, immatriculée le 10déc96  
comme 9Q-CQR; aucune preuve photographique de l'application de cette  
immatriculation, le registre Congolais doit être considéré comme étant  
suspect.
- 184** F-GEPC imm enregistrée 12juin86 à Air Calédonie International  
imm 13fév90 à Soder Bail
- 185** F-BJEN imm enregistrée 27fév81 à LixxBail  
imm 30avr87 à EAS/Division Aéro Sahara  
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation  
imm 13mars96 à Air Toulouse International (SNATI)  
rtr/d PGF 22déc90; ferrillée 23août97  
fuselage avant à l'Aéro-Club du Haut-Bugey, Corlier, sep97
- 186** pas trace de la cellule à DAM avr06
- 187** F-GELP imm 10avr87 à EAS/Division Aéro Sahara  
rtr/d PGF 22mai91  
louée à Air Toulouse International (SNATI), convoyé 4juin92  
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation

- imm 13Mar96 à Air Toulouse International (SNATI)  
**188** OH-LSF, baptisée *Citta' di Ponti Sul Mincio* [sic], nom révisé pour *Città Ponti Sul Mincio* [sic]

**Page 540**

- 189** F-BJTU imm enregistrée 30jan81 à Slibail, par la suite à Lixxbail;  
imm 30avr87 à Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara; imm 25avr89 à BNP Bail;  
imm 16fév94 à Negocéquip;  
imm 25août94 à Global Aerofinance (Paris)  
**190** YK-AFB disparue entre fév12 et avr12, présumée ferrailée  
**192** F-BYAU imm enregistrée 29avr77  
**193** vendue 14avr72 au STAé (STPA)  
endommagé 29mars68  
**194** YU-AHE d/s 1avr75 (TT 23046); ferrailée avr84  
**195** convertie en 48t 1966  
ferrailée 2010  
**196** OO-SRK [ imm enregistrée 16avr65]  
F-BVPU imm enregistrée 22mars73 par la DGAC site Internet  
imm 25jan80 à Aéro Tour  
**199** arrivée PGF ou vers15sep87; ferrailée 16mars90, fuselage avant transporté par la route à ORY  
**200** F-BNFE imm enregistrée 9déc65  
**201** convoyé LBG-TUN-CAI-BSR-KHI-CCU-SGN-JKT-DRW-BNE-NOU nov-déc66; convoyé BKK-CMB-DXB-ANK-LBG 14-15sep75  
F-BNRA imm enregistrée 18mai76 à UTA (livrée non peinte)  
louée auprès Flying Cargo par LAS (JT8D-7A); TT 24072:34 à la période de l'accident

**Page 541**

- 205** I-DABG affrétée à SAM mai-sep71 [stickers]  
F-BYAT imm enregistrée 24mars77 à Aéro Tour; imm 5mai81 à Corse Air International  
**206** vendue/imm 23jan75 à Air Inter (TT 16817)  
**207** convertie en Type III/48t entre 1967 et 1968  
TT 26640 puis rtr/d  
**208** F-BNKB livrée à ORY 15avr66  
endmg 21fév68 (TBT 4044), rtr/t 14mars68  
vendue/imm 23jan75 à Air Inter (TT 16942)  
TT 26472/TC 28604 au dernier vol avec Air Inter  
**209** YU-AJE r/t SNIAS 04déc72  
F-BUFM imm enregistrée 22mars73 par la DGAC site Internet  
**210** rachetée 27sep71 par le FMV  
repeint mars12 pour représenter OH-LSB *Tampere* de Finnair pour *Kaappari (The Hijack That Went South)*, une production au sujet de l'unique détournement que connu Finnair; côté droit peint dans les titres

- SAS et nommé *Alrik Viking* 29juin12 pour la production de *Monica Z* ;  
ensuite nom révisé à *Alrik*
- 211** F-GDFZ imm enregistrée 3fév82 à Slibail, par la suite à Lixxbail;  
imm 19mai88 Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara;  
rtr/d PGF 18jan91 après ZAS opération  
destinée à être exploités par Air Toulouse International et peint en tant  
que tel juin92 - avr93 mais reste stockée et non livrée  
imm 24fév93 à Alter Bail Aviation  
cellule démantelée toujours présente à NLU en juin05 ;  
10506: cellule démontée déplacée le 18mars05 de NLU au Parque  
Aviacuatico los Manantiales, près de Jilotepec de Abasolo, Estado de  
México, et réassemblée pour exposition avant sep06
- Page 542**
- 212** stockée sans moteurs à BOG par mai97
- 214** livrée à ORY 25juin68, modifications au standard IT jusqu'au 2juil68 ;  
F-BNKI imm enregistrée 21juin68 à Sud Aviation; ne fut pas immatriculée  
au nom d'Air Inter avant le 17mai71 (après avoir été détruite le 4jan71)
- 217** essais atterrissage automatique 21-24fév67 ;  
F-BNKC imm enregistrée 28fév67 par la DGAC site Internet, à Sud  
Aviation; imm 21mars67 à Air Inter
- 218** YU-AHF d/s 31déc76  
F-BVPZ la date de location officielle à Aérotour auprès d'Aéro-Centre était  
le 15mai78 ;  
imm 5mai81 chez Corse Air International  
déplacée le 23avr13 à ORY ; épave déplacée nuit de 21-22juil15 à la zone  
de formation des sapeurs-pompiers
- 220** F-BNKD imm enregistrée 1mars67 par la DGAC site Internet  
TT 23726 au dernier vol avec Air Inter

**Page 543**

- 221** F-WJAM  
5A-DAE livrée à ORY 29avr67, modifications au standard KLA  
jusqu'au 6mai67  
rtr/d TIP (TT 14047/TA 9965)
- 222** F-BNRB entrée en service 8mars67 ;  
F-BNRB imm 9mars67 par DGAC site Internet  
TC-ASA baptisée *Nergīs* [sic]
- 224** F-BNKE imm enregistrée 6avr67 par la DGAC site Internet  
TT 23188 au dernier vol avec Air Inter  
livrée ORY-MRS 1déc80 (la correction s'appliqua aussi à la légende)
- 227** TT 15 à la livraison à ORY, modifications au standard IT jusqu'au 4déc67  
F-BNKF imm enregistrée 27nov67 par la DGAC site Internet  
endmg 15nov68, rtr/t 3avr69
- 229** modifications au standard IT jusqu'au 9jan68  
F-BNKG imm enregistrée 26déc67 par la DGAC site Internet;



imm 25août83 à Slibail, par la suite Lixxbail  
TT 23380/TA 24705 au dernier vol avec Air Inter  
vendue avr85 à ATS (Air Transport Service)  
9Q-CCP imm 19juin85  
rtr/t 1990, rtr/d vers jan92  
D'après le registre officiel Congolais, immatriculée le 12juil89  
comme 9Q-CMR; aucune preuve photographique de l'application de  
cette immatriculation, le registre Congolais doit être considéré  
comme étant suspect.

**Page 544**

- 232** HK-3676X d'Aerosucre était destinée à la compagnie APEL Colombia, mais la transaction échoua  
noté au BOG 17jan94 comme HK-3869X avec les titres de Transapel  
cellule démontée déplacée le 18mars05 de NLU au Parque Aviaticos los Manantiales, près de Jilotepec de Abasolo, Estado de México, et réassemblée pour exposition avant sep06
- 233** YU-AHG d/s 31déc76  
F-BYCY la date de location officielle à AéroTour auprès d'Aéro-Centre était le 31mars78 ; imm 11avr78 chez Aéro Tour ; imm 5mai81 chez Corse Air International  
convertie vers 2006 en gîte
- 234** LX-LGE imm 16mars70, wfs 6mars72, convoyé LUX-TLS 7mars72  
HB-ICP i/imm 23mars72 (TT 3650.40, TC 2750), imm/ann 13fév73  
F-BRGX imm enregistrée 26juin75 par la DGAC site Internet, à SNIAS, imm/ann 3fév77 'vendu à l'étranger'  
vendu à SPAé 31déc76, TLS-LFPY 21jan77 (comme F-BRGX)  
convoyé LFPY-BOD août95
- 236** arrivé PGF ou vers 15sep87; ferrailée déc89-9fév90
- 237** F-BRGU imm 26août75; Imm 28mai76 à Minerve
- 238** reste enlevé par camion le 3juin15 pour la ferraille
- 240** 9Q-CNA imm 5déc98 à Liberty/Malu  
9Q-CNA imm 9jun00 à Waltair  
rtr/d août04, FIH; ferrailée sep12  
D'après le registre officiel Congolais, immatriculée le 6déc02 9Q-CCK (un jour après avoir été immatriculée 9Q-CNA, toujours d'après le même registre); aucune preuve photographique de l'application de cette immatriculation ; immatriculée le 10juin04 (d'après le registre) comme 9Q-CAL (même jour de l'immatriculation de la № 264 comme 9Q-CUG); aucune preuve photographique de l'application de cette immatriculation, le registre Congolais doit être considéré comme étant suspect.
- 241** F-BVSF imm 11fév82 à Corse Air International
- 242** F-BOHA repeint oct12, le nom *Capt. F. Andréani* appliquée sur le côté gauche du nez

## Page 545

- 243** F-GFBA imm 13mars86 à EAS/Division Aéro Sahara  
convoyé ORY-PGF 20mars89 et rtr/d  
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation  
imm 13mars96 à Air Toulouse International  
ferraillée sep97; fuselage avant conservé pour une utilisation dans Projet Orquéas, une proposition non réalisée de l'artiste Denis Ramette pour transformer la section pour représenter un orque;  
imm/ann 13oct11
- 244** rapport accident du BEA donne le temps total 1 001hr
- 245** initialement nommée *Aquitaine*
- 246** Type III/48t  
livrée à TUN 19fév68  
épave vendue comme ferraille 2010
- 248** livrée à ORY 17mars68, modifications au standard IT jusqu'au 22mars68 ;  
F-BNKH imm enregistrée 5avr68 à Sud Aviation; imm 27déc76 à Air Inter  
TT 24048/TA 24642 puis rtr/d par Air Inter
- 249** TL-ABB supprime la référence à l'EVX saisi; confisqué à ORY par le gouvernement français sep79  
F-GCJT imm enregistrée 16avr80; imm 7mai86 à la SEDEMA  
F-GHMU imm 26juin91 à Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara  
imm 15mars93 à Alter Bail Aviation  
imm 13mars96 à Air Toulouse International (SNATI)

## Page 546

- 251** épave existante juillet 2007 ; reste éliminée du côté de la piste par juillet 2008 et entièrement retiré en 2009
- 252** modifications au standard IT jusqu'au 18oct68  
F-BNKJ imm 27déc76 à Air Inter  
TT 21135 au dernier vol avec Air Inter
- 254** convertie en 48t en 1972  
vendue à Fontshi Aviation Services comme 9Q-CMK; r/imm 9Q-CFN  
26jan90  
toujours selon le registre Congolais, immatriculée vers 1993 comme 9Q-CMY, puis ré-immatriculée le 27jan94 comme 9Q-CDR; aucune preuve photographique de l'application de cette immatriculation, le registre Congolais doit être considéré comme étant suspect.
- 255** F-GGKD Imm enregistrée 23mai89 par la DGAC site Internet  
ferraillée par déc06
- 256** livrée à ORY 2déc69, modifications au standard IT jusqu'au 20déc69 ;  
F-BNKK imm 21mars77 à Air Inter  
endmg 30sep77, rtr/t 01Nov77  
TT 18567/TC 21056/TA 19522 au dernier vol avec Air Inter

## Page 547

- 258** date officielle de fin d'assemblage jan70  
F-OCPJ imm enregistrée 5juin70  
F-BSRY livrée à ORY 28déc70 (TT 983), modifications au standard IT jusqu'au 21jan71
- 259** F-GATP imm enregistrée 22nov79  
Sultan Air TC-JUN, e/s 05août89 AYT-IST-MUC
- 260** livrée à ORY 24jan70 (TT 9), modifications au standard jusqu'au 12fév70  
F-BNKL imm enregistrée 19fév70 à SNIAS; imm 21mars77 à Air Inter  
TT 18536/TC 20240/TL 18802 au dernier vol avec Air Inter
- 263** SE-DEC imm annulée 15jan07
- 264** existence confirmée fév06 ; n'a pas été vue à FIH depuis 2006 et a peut être été ferrailée  
D'après le registre Congolais, immatriculée le 10juin04 comme 9Q-CUG (quatre ans après la date supposée du retrait de service de l'avion); aucune preuve photographique de l'application de cette immatriculation, le registre Congolais doit être considéré comme étant suspect.

## Page 548

- 269** OY-SAC opéré pour UNHCR fév76  
F-BNOH imm enregistrée 19déc80  
section du fuselage existante mars15
- 270** F-GCVM imm enregistrée 21sep83 par la DGAC site Internet  
imm 8avr91 chez la Ste Commerciale des Métaux et Minerais René Aumas/SCMM et transférée le jour même à la Société Minière de Trabas puis à Air Provence International  
imm 26juin97 à Jacky Fresse  
proposée pour restauration en vol en 2000 par l'association Caravelle "La Légende"
- 271** F-BNOG imm enregistrée 21avr80
- 272** F-GCVI Imm enregistrée 24mars81 par la DGAC site Internet
- 273** F-GCVL Imm enregistrée 13avr83 par la DGAC site Internet  
application de la livrée Air Canada et immatriculation modifiée en 'C-GCVL' pour un tournage de film du 18-22oct07

## Page 549

- 274** F-BTOA imm enregistrée 23oct72 par la DGAC site Internet,  
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;  
imm 17jan83 à Air Inter
- 275** F-GCVJ imm enregistrée 23déc81 par la DGAC site Internet  
nom : *Marie Ange* après son retrait du service à Rennes
- 276** F-GCVK imm enregistrée 26mars82 par la DGAC site Internet
- 277** F-BTOB imm enregistrée 21déc72 par la DGAC site Internet,  
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;  
imm 17jan83 à Air Inter ;

- déplacée vers la zone du service d'incendie de PGF 11juin94; déplacée vers le parking EAS sep97, ferrailée 18sep97
- 278** F-BTOC imm 19mai83 à Air Inter ;  
déplacée à Bonneuil-en-France en jan05 pour y être utilisée par Thales Université Coopération  
cockpit ferrailé vers 2007
- 279** F-BTOD imm enregistrée 22fév73 par la DGAC site Internet,  
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;  
imm 21mars83 à Air Inter
- 280** F-BTOE imm enregistrée 19mars73 par la DGAC site Internet ,  
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;  
imm 19mai83 à Air Inter  
convoyé ORY-TLS 29mars92

## **recensement des Caravelle**

*(Note : le site internet de Nils Alegren, [sudaviation.com](http://sudaviation.com), comporte une section 'What Remains' fréquemment mise à jour.)*

### **Page 550**

La Type 11 R № 240/9Q-CNA aurait été retirée du service en août 2004 et ferrailée septembre 2012 ; la Type 10 B3 № 169/9Q-CPI arrêta de voler en juillet 2005, et ferrailée 2007.

En mai 2017, 42 cellules existent, même si plusieurs d'entre elles ne sont que des épaves et risquent de disparaître. Quatorze sont actuellement exposés au public, bien que trois seulement soient protégés des éléments et plusieurs pourraient être menacés. Les restes significatifs, tels que le nez ou les sections de fuselage, provenant de 15 autres cellules sont connus.

## **ROYAUME DU DANEMARK**

### **Dragor**

En Juillet 1978 ce qui semblait être entraineur de procédure en bois a été noté à l'extérieur de Kastrup. Il était en mauvais état apparent, mais cela peut avoir été l'artefact noté en mai 1976.

### **Copenhague-Kastrup**

Le fuselage de la № 238/OY-STD fut coupé en deux entre juillet 2005 et juin 2006; le fuselage avant fut monté sur un support avant avril 2009 ; l'arrière du fuselage a été utilisé pour la formation au sauvetage, mais avait été réduit à une petite section entre avril 2014 et juin 2015 ; ses restes ont été enlevés par camion le 3juin15 pour être ferrailés.

## RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ajouter :

### **Alsace: Bas-Rhin (67): Molsheim**

Un train principal est exposé dans l'usine Messier-Dowty où furent fabriquées ces pièces à partir de 1963; il s'agirait du train de la "Caravelle présidentielle" (N° 141).

### **Aquitaine: Gironde (33) : Bordeaux-Mérignac (BA 106)**

La Caravelle Aero-Lloyd N° 176 a été vendue en avril 2005 à M. David Joubert, pilote à Air France. Il n'en a conservé qu'une partie pour la mettre dans le jardin de sa maison de campagne vers Ste Foy la Grande, le reste a été récupéré par Decons qui devait revendre certains éléments à une artiste d'Annecy mais une erreur de manipulation a endommagé les parties qui l'intéressaient. Nous avons au préalable prélevé tout ce que nous pouvions afin de constituer un stock de pièces pour la Zéro G. Elle était en mauvais état suite à la collision avec le Mercure de l'IMA lors de la tempête de 1999, puis avec un A300 lors d'une autre tempête le 15 juillet 2003 (page 514), enfin nous avons constaté que le fuselage avait été traversé par un projectile, par la suite nous avons appris qu'il s'agissait du résultat d'une fausse manip du GIGN (Groupe de Sécurité et d'Intervention de la Gendarmerie Nationale), ou autre service du genre.

ajouter :

### **Aquitaine: Dordogne (24): Montazeau**

David Joubert, pilote chez Air France pilot, racheta la cellule de la Type 10 B1 R N° 176 au Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine (CAEA) en avril 2005, mais conserva seulement la section avant exposée dans sa maison de campagne.

### **Bretagne: Île et Vilaine (35): Rennes-St Jacques**

N° 275 / F-GCVJ a été acquis par Jacques Duval, frère de Yves. Après leur mort, Hugues, fils de Jacques, et Anne, l'épouse de Yves, ont continué à soutenir la collection de l'aéronef. En 2013, on projeta la création d'un Musée interactif aéronautique de Bretagne, qui occuperait quatre anciens hangars de l'ALAT (Aviation légère de l'armée de terre) adjacents à un centre d'exposition. La Caravelle est maintenant nommé *Marie Ange*.

### **Île-de-France: Essonne (91): Athis-Mons & Paray-Vielle-Poste**

Le fuselage de la N° 218/F-BVPZ fut décapé en avril-mai 2012 et repeint en blanc en vue d'une restauration aux couleurs de Corse-Air. Toutefois, en juillet Athis-Paray Aviation (APA) fut informé que le terrain que l'association occupait avec la Caravelle (ainsi qu'un Mercure et deux Mirage III) devait être récupéré par Aéroports de Paris afin de construire un hôtel. Le musée dut fermer en août 2012, et la propriété des avions passa à la ville à la fin de l'année. Le Concorde restera sur place, mais le Mercure et la Caravelle furent déplacés sur l'aéroport d'Orly le 23 avril 2013. Sévèrement corrodée, la Caravelle sera utilisée par les

pompiers ; épave mise sur camion 21 juillet 2015 et déplacée dans la nuit de 21-22 juillet 2015 à la zone de formation des sapeurs-pompiers.

### **Île-de-France: Essonne (91): La Ferté-Alais**

Le nez de la Type III № 58/F-BHRU *Poitou* ex Air France fut racheté par **Nils Alegren** (animateur de sudaviation.com) et déplacé le 19-21 novembre 2012 vers Bundesrepublik Deutschland [République Fédérale d'Allemagne] Bayern: Oberschleissheim (qv).

### **Page 552**

#### **Île-de-France : Essonne (91) : Massy**

Début 2006 le nez de la Type III № 148/F-BJTO *Pays Basque* ex-Air Charter International fut transféré au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget ; en avril 2006 les moteurs avaient été déposés de la section arrière qui fut ensuite vendue à un ferrailleur (le 707 F-BHSL doit être ferrailleur en juillet/août 2006.)

La première Caravelle série (№ 1/F-BHRA *Alsace*) fut retiré du 'service' (le CIV de Vilgénis) début 2006. Air France ferma le CIV à la fin de 2009, rétrocédant le site à la ville de Massy.

Air France espérait que la Caravelle aille au Musée de l'air et de l'espace du Bourget, et le musée se réjouissait de l'avoir; malheureusement, le coût du démontage, du transport et du réassemblage de 485 000 € s'avéra prohibitif. Un musée allemand (Sinsheim ou Speyer) fut aussi intéressé, et fut aussi découragé par le coût. En avril 2011 la cellule fut vendue à PS AERO, et en juin 2011 la Caravelle a été déplacé à Baarlo, Limburg, aux Pays-Bas (qv).

#### **Île-de-France : Seine-Saint-Denis (93) : Paris-Le Bourget**

La 02 a été abandonnée à Massy (Centre d'instruction de Vilgénis d'Air France) à la fin de 1976

(sections restées à l'extérieur au Vilgénis en mars 1977; le nez a été repeint et rejoignit la zone de stockage du musée en septembre 1978).

Le 9 octobre 2005 la Type 12 № 273/F-GCVL porta un marquage 'Besoin de vitesse très recherché', apparemment pour promouvoir une société de jeu vidéo de voiture.

La № 273/F-GCVL porta brièvement les couleurs d'Air Canada en tant que "C-GCVL" en octobre 2007, grâce à un pelliculage autocollant. La Caravelle jouait dans le film français, *L'Instinct de mort* de Jean-François Richet, avec Vincent Cassel, sur Jacques Mesrine, le fameux criminel français qui sévit aussi au Canada au début des années 70. La livrée fut appliquée le 18 octobre 2007, le tournage eut lieu le lendemain, et l'avion retrouve ses couleurs le 22 octobre.

Début 2006 le nez de la Type III № 148/F-BJTO *Pays Basque* ex-Air Charter International fut transféré au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Il fut ensuite exposé Place de la Concorde du 4 au 12 octobre 2008 dans le cadre des cérémonies de célébration du 100<sup>ème</sup> anniversaire du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales).

L'intérieur de la N° 141/F-RAFG fut vide en 2009 et les ailes coupées à l'extérieur des trains d'atterrissage en juillet 2010, en vue d'une restauration pour exposer l'avion dans le hall Concorde du Bourget.

**Île-de-France : Val-d'Oise (95) : Bonneuil-en-France**

**THALES UNIVERSITÉ COOPÉRATION** détient le cockpit et le train d'atterrissage d'une ancienne Type 12 (N° 278/F-BTOC) d'Air Inter qui se trouvaient auparavant à Toussus-Le-Noble chez SODETEG FORMATION, une société de services et de formation du groupe Thales (ex-Thomson).

Le cockpit et le train d'atterrissage de la N° 278/F-BTOC furent ferrailés vers 2007 pour libérer de la place dans le hangar et il n'en reste rien.

ajouter :

**Île-de-France : Val-d'Oise (95) : Roissy-en-France**

La section centrale du fuselage d'une ancienne Type III (N° 148/F-BJTO *Pays Basque*) d'Air Charter International est utilisée comme outil d'entraînement pour les personnels de cabine au CENTRE DE FORMATION D'AIR FRANCE, dans le siège social de la compagnie à CDG.

**Lorraine: Vosges (88): Xertigny (Moyenpal)**

En août 2006 la Caravelle fut proposée à la vente pour 122 000 euros.

Par la suite, Denis Duchêne transforma la Caravelle en un gîte.

**Midi-Pyrénées : Haute Garonne (31) : Toulouse (St Eloi)**

*Les archives d'Aérothèque ([www.aerotheque.com](http://www.aerotheque.com)) restent intactes et sont maintenant hébergées au 4 Rue Roger Béteille, 31700 Blagnac.*

**Midi-Pyrénées : Haute Garonne (31) : Toulouse-Blagnac**

La date de livraison de N° 280 à Toulouse était de 29 mars 1992. La Caravelle et le Concorde devaient être déplacés vers la Ferme Pinot où devait être créé un musée aéronautique régional. Toutefois, en 2007, le projet devint Aéroscopia, officiellement décrit comme un "parc de découverte aéronautique". Aéroscopia fut officiellement lancé en mai 2009 et doit ouvrir ses portes en 2011 près de l'usine Jean-Luc Lagardère (A380). Le parc inclura la collection des Ailes Anciennes de Toulouse, dont la N° 249.

La N° 280 a été déplacée de l'emplacement où elle était exposée à l'usine Clément Ader (Saint Martin du Touch) le 21 novembre 2008 afin d'être repeinte par le Pôle Peinture d'Airbus France. En attendant l'ouverture d'Aéroscopia, la cellule sera stockée dans la zone Aéroconstellation.

La Caravelle a été déplacé sur 6 Septembre 2012 en attendant son intégration dans Aéroscopia, devrait ouvrir ses portes d'ici la fin de 2014 (Concorde 201/F-WTSB et l'A300B4 238/F-WUAB' ont été transférés dans le bâtiment en mars 2014). N° 280 a été frappé par une rafale de vent fort en 2013, qui a battu le radôme et le taxi lumière de droite et la fenêtre du poste de pilotage.

Le 27 mai 2014, N° 280 a été sorti de l'atelier de peinture d'Airbus arborant ses anciennes couleurs d'Air Inter.

Aeroscopia a été inauguré officiellement le 13 janvier 2015, avec l'ouverture au public le lendemain; N° 280 est exposée à l'extérieur.

**Midi-Pyrénées: Lot (46): Gramat: Bèdes**

Supprimer la référence à la N° 277 (ferraillée à Perpignan 1997).

**Nord-Pas-de-Calais : Nord (59) : Merville-Calonne (Hazebrouck)**

L'IAAG et l'École de pilotage Amaury-de-la-Grange (ÉPAG) déposèrent le bilan en 2012; le 29 mars 2013 l'IAAG fut repris par le Groupe d'Investissement de la Famille Touret (GIFT), qui continuera de former des mécaniciens.

**Picardie: Somme (80): Albert**

La Type III N° 61/F-BHRY *Touraine* d'Air France fut convoyée le 14/11/81 d'Orly à Nancy par le CDB Jean-Pierre Ravet, l'OPL Pierre Boissonade, et l'OMN Jean-Pierre Violle.

**Poitou-Charentes: Deux-Sèvres (79): Coulonges-sur-l'Autize**

**Poitou-Charentes: Deux-Sèvres (79): Coulonges-sur-l'Autize**

L'Aéro-Club des Deux Sèvres, Aérodrome de Niort-Souché, a acheté à Air France la Type III (N° 17 / F-BHRI *Bretagne*) pour 40 000 FFR (le coût de livraison), qui a été transporté de Paris-Orly à Niort le 3 [4?] juin 1981. En août 1981, la cellule a été transportée en camion à Coulonges-sur-l'Autize où elle a été transformée en partie d'une discothèque appartenant à MICHEL-ANDRÉ BARRET. La discothèque, Tanière Express, puis L'Orient Express (après 1998), a été fermée en 2001. Relancée sous le nom Le Rétro, cette entreprise a fermé ses portes en octobre 2008; certains sièges ont été annoncés à la vente en décembre 2009. Les locaux ont rouvert le 17 décembre 2011 comme Discothèque L'Éden, apparemment de façon saisonnière. En juin 2013, L'Escale est devenue propriétaire et a exploité l'établissement jusqu'à la fin de 2014. Le complexe a été abandonné et, en septembre 2015, L'Escale a déposé une demande de faillite et a été mis en liquidation; l'épave de la Caravelle a été mis au rebut le 20 septembre 2016.

**Provence-Alpes-Côte d'Azur: Alpes-Maritimes (06): Nice-Côte d'Azur**

La Type III N° 124/F-BJTH *Franche Comté* fut déplacée vers l'extrémité est de l'aéroport, mais elle fut ferraillée le 24 juin 2010 et seuls quelques sièges furent sauvés.

**Provence-Alpes-Côte d'Azur : Bouches-du-Rhône (13) : Marseille-Marignane**

La F-GCVM fut enregistrée en juin 1997 au nom de JACKY FRESSE de Lisse (Essonne), avant d'être transférée à Pringault.



En 2000, l'association Caravelle "La Légende" envisage de restaurer l'appareil en état de vol .

La cellule a été cannibalisée et peut être désormais considérée comme une épave.

Dans la première moitié de 2015, la Caravelle (ainsi que le Dassault Mercure 100 N° 8/ F-BTTH) a été déplacée de quelque 200m vers l'est, à côté de la caserne des pompiers.

### **Provence-Alpes-Côte d'Azur: Vaucluse (84): Avignon-Caumont**

F-BOHA a été repeint en octobre 2012 et le nom *Capt. F. Andréani* appliquée sur le côté gauche. (Ex-Air France Concorde capitaine Fernand Andréani, qui détient le record de vitesse entre Paris et New York de 3h 30min 11sec, établi avec F-BVFA le 22 août 1978 est décédé en février 2009).

### **Page 554**

#### **Rhône-Alpes : Ain (01) : Corlier**

La section avant fut rachetée en septembre 1997, après 18 mois de négociation et de préparation.

Des photos sont visibles sur les sites :

<http://corlier.altiport.free.fr/Historique/>

<http://altiportcorlier.free.fr/pages/histoirepag.html>

#### **Rhône-Alpes : Drôme (26): Montélimar-Ancône**

#### **Rhône-Alpes : Loire (42): Roanne**

La Type III N° 12/F-BHRF *Auvergne*) fut ferrillée pendant l'hiver 2005/06 (voir <http://victormike.free.fr/caravelle/caravelle.htm>)

#### **Rhône-Alpes: Rhône (69): Lyon-Saint-Exupéry**

La Type III N° 37 F-BHRM, qui avait été utilisée par le SSLIA (Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs) depuis 1990, fut ferrillée le 12 août 2010 afin de permettre l'extension du parking avion.

#### **Localisations inconnues**

Une section du fuselage fut apparemment installée dans une voiture de chemin de fer en 1990 ([http://www.confino.com/train\\_cinema/f\\_dossier.html](http://www.confino.com/train_cinema/f_dossier.html))

Le sculpteur Richard Baquié, disparu depuis, possédait le cockpit de la Type III N° 193, et réalisa une sculpture à partir de la dérive. Ces éléments se trouveraient dans la région Marseillaise, où il vivait, ou à Paris.

### **RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

#### **Bayern: Oberschleissheim: Flugplatz Schleißheim**

Le nez de la Type III N° 58/F-BHRU *Poitou* d' Air France fut racheté à l'Amicale Jean-Baptiste Salis par **Nils Alegren** (animateur de sudaviation.com) et emmené en Bavière le 19-21 novembre 2012 pour y être transformé en simulateur.

Le 30 octobre 2013, la section de nez a été déplacé vers un hangar 30km à l'est de Munich. Le transport a été de nouveau réalisée par Transdor Chlechowicz, une société spécialisée dans les charges surdimensionnées.

Le 28 Septembre 2015, la section de nez restauré a été transféré à une nouvelle maison au nord-est de Munich, à Ismaning. Le simulateur est devenu opérationnel mai 2016.

Pour les mises à jour sur les progrès de ce projet, visitez:  
[www.sudaviation.com](http://www.sudaviation.com)

### **Rhénanie du Nord Westphalie : Velbert**

Le simulateur de cockpit n'est plus utilisé (mars 2008) ; en 2012 le simulateur fut transformé comme entraîneur de procédures et MCC et peint aux couleurs de LTU.

Le fuselage de la № 230/D-AAST a été ferrailé en 2004 mais le nez de l'avion a été sauvé et est stocké à l'air libre et il est prévu de le peindre aux couleurs de LTU.

### **RÉPUBLIQUE ITALIENNE**

#### **Friuli-Venezia Giulia: Pordenone (PN): Ceolini**

Le propriétaire Rino De Marco n'a pas réussi à obtenir l'approbation du conseil local pour convertir la Caravelle en tant que *gelataria*.

#### **Lombardie : Pavie (PV) : Voghera**

La localisation réelle est Montebello della Battaglia.

La Caravelle VI N № 79/I-DAXU (qui a été notée ici en 1999) et une collection importantes d'objets relatifs au transport dont d'autres avion et divers véhicules furent saisis par le Tribunale di Milano avant d'être vendus aux enchères publiques, la dernière ayant lieu en avril 2006. La Caravelle a sans doute été vendue comme ferraille.

#### **Marche : Ancona (AN) : Loreto**

La № 208/I-GISE, qui se trouvait auparavant sur le site Airpark jusqu'en avril 2002 a ensuite été déplacée vers **Abruzzo: Teramo (TE): Sant'Egidio alla Vibrata** afin d'être utilisée (avec un Tupolev Tu-134, également issu de Loreto) comme PIZZERIA RISTORANTE CARAVELLE au 40 via Metella (SP 58).

#### **Toscana : Siena (SI) : Rosia**

La № 114/TR-LWD fut ferrailée le 3 février 2006. Les propriétaires n'avaient pu obtenir l'autorisation de transformer l'avion en restaurant, et après trois décennies passées en plein air l'état de la cellule était tel qu'elle était considérée comme dangereuse et toute restauration était impossible.

ajouter :

**Veneto : Verona (VR) : Cavalcaselle**

Deux trains principaux sont détenus par Gambini, un vendeur de ferrailles industrielles, au 41 via XXV Aprile.

**Veneto: Vicenza (VI): Cusinati di Rosà**

Après 2001, la SS47 a été redésignée SP47.

L'aile gauche de la № 85/I-DABT *Denebola* ont été coupées par son propriétaire pour gagner de la place ; l'intérieur était (en 2012) converti en un bureau.

## ROYAUME DES PAYS - BAS

**Zuid-Holland: Delft**

L'unité de train de roulement principale droite de Transavia Type III (№ 43 / PH-TRP), précédemment à Delft TH, a été notée en septembre 2016 avec **Machinehandel Colijn**, une entreprise de travail des métaux, à Langstraat 283, 6691EE **Gendt: 51 ° 52'44.01 "N 5 ° 56'34.51 "E.**

ajouter :

**Limburg: Peel en Maas: Baarlo**

**PS AERO**, propriété de Piet Smedts de BMW Autobedrijf Piet Smedts, acheta la Type III № 1 F-BHRA *Alsace* à Air France in 2011 afin de l'ajouter à son importante collection d'avions militaires, de moteurs et de pièces détachées. Quelques cellules sont exposées, et le propriétaire à l'intention de créer un musée aéronautique. En juin 2011, l'avion est en train d'être démonté pour permettre son transport.

**Page 557**

## ROYAUME DE SUÈDE

**Malmö-Sturup**

Les restes de la № 24/LN-KLP *Trond Viking* ont été ferrailés en septembre 2012.

## Stockholm-Arlanda

Le 27 mai 2005 la Caravelle III SE-DAI du Caravelle Club fut amené au terminal principal et un repas fut servi à bord à des sponsors et des invités pour célébrer le 50<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol de la Caravelle. Pour l'occasion, des marquages 'Caravelle 1955-2005' furent appliqués, ainsi que l'insigne du Caravelle Club sur la queue.

En mar 2012, la Caravelle fut repeinte comme une Super Caravelle (Type 10 B3) OH-LSB *Tampere* de Finnair pour apparaître dans *Kaappari (The Hijack That Went South)*, sur le détournement Aarno Lamminparras du 30sep78 de la vraie OH-LSB. Le nom *Alrik* fut ensuite peint sur le côté gauche du nez de l'avion.

Un petit rôle suivit dans *Monica Z* (2013) à propos de la chanteuse de jazz suédoise Monica Zetterlund. L'idée était de représenter un intérieur typique d'avion des années 50/60 pour un vol transatlantique, et le club était prêt à transformer le côté gauche aux du dragon SAS pré-1966. Malheureusement, la société de production a trouvé cette approche trop dispendieuse et une version révisée à petit budget avec seulement des titres, le nom et la nacelle a été établi. En raison d'une décision tardive par la société de production, cela s'est avéré presque aussi coûteux que la livrée complète, mais il était trop tard pour revenir au plan initial. Les couleurs hybrides SAS *Arik Viking* (la dérive ne devait jamais être montrée) ont été appliquées pour une journée de tournage, le 29 juin 2012. Parce que le club pensait que le mélange de titres SAS et d'une dérive aux couleurs de Finnair était inapproprié, les premiers ont été enlevés et le nom révisé pour *Arik*. Finalement, la décoration Finnair sur le côté droit sera aussi enlevée et remplacée.

Les restes de la Type 10 B1 R № 263 ont été ferrailés fin avril 2012.

La № 4/SE-DAA a été acquise vers 2013 par la compagnie charter Novair et convertie en un entraîneur d'équipage de cabine, avec des sièges, un système de son, et la production de fumée.

« Finn Viking », le simulateur de procédures du poste de pilotage utilisé à Bromma pour former le personnel de cabine aux procédures d'urgence et exposé dans le **TEKNISKA MUSEET** de Stockholm, a été déplacé à Arlanda en 2013. Il est maintenant au **ARLANDA FLYGSAMLINGARS VANNER**, déjà dépositaire de la № 112/SE-DAF. Le schéma de la décoration de la № 112 /SE-DAF a été repeint en gris perle SAS entre juillet et août 2013.

## **Page 558**

### **AFRIQUE**

#### **RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO**

##### **Kinshasa-N'Djili**

Type 11 R № 264 n'a pas été vue à FIH depuis 2006 et a peut être été ferrailée; Type 10 B3 № 169/9Q-CPI été ferrailée 2007; Type 11 R № 240/9Q-CNA été ferrailée en septembre 2012

#### **ROYAUME DU MAROC**

##### **Casablanca-Anfa**

Les № 57/CN-CCX & № 195/CN-CCZ furent ferrailées avant juin 2009 (et seuls demeurent le Lockheed Constellation et les Boeing 727-200s). Un (ou deux, la CCZ fut aussi mentionnée) était destiné à aller dans un projet de musée d'aviation à **Ben Slimane**, projet semble-t-il abandonné.

La CN-CCZ fit une brève apparition dans un téléfilm allemand de 2008, « Mogadischu »

Le fuselage avant de l'une des Caravelle (sans doute la CCZ, mais cela reste à confirmer) est utilisé comme simulateur de cabine par l'Ecole Mohammedia d'Hôtellerie et Tourisme Privée, 273 lotissement Yasmina, Bd Hassan II, 20800 **Mohammedia**.

## **RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL**

### **Dakar-Yoff**

La N° 5/6V-AAR n'était plus visible en 2007 et est présumée ferraillée.

## **RÉPUBLIQUE DU TCHAD**

### **N'Djamena**

Les moteurs Avon endommagées de la N° 100/TT-AAM survivent au restaurant camping "La Caravelle" situé en ville, près de la rivière Chari (sept07).

## **RÉPUBLIQUE DE TUNISIE**

### **Tunis-Carthage**

L'épave de la N° 246/TS-ITU fut vendue en 2010 à des récupérateurs de métaux.

### **Bordj El Amri**

Type III N° 178/TS-TAR est maintenant affiché à l'Ecole de l'aviation Borj El Amri.

## **RÉPUBLIQUE D'OUGANDA**

### **Entebbe**

Fin 2004, le côté gauche de la Type VI N° 71/9Q-CRU portait l'inscription 'Motorcars' destinée à promouvoir un revendeur local.

En avril 2006 un visiteur nota que la Caravelle était utilisée par des squatters, qui utilisaient le cockpit ravagé comme cuisine et dormaient dans des lits disposés le long de la cabine ; existante en avril 2011.

L'endroit est depuis connu comme l'"Aero Beach", avec un bar et un buffet. En 2011 la dérive de la Caravelle a reçu un portrait du président américain Barack Obama et le slogan 'Yes We Can'. Les annonces du côté droit sont 'Beach Craft'.

### **Page 559**

## **ASIE**

### **RÉPUBLIQUE ARABE DE SYRIE**

#### **Damas**

La YK-AFB disparut entre février et avril 2012.

## **ROYAUME DE THAÏLANDE**

### **Bangkok**

Le nez de la N° 25/HS-TGI réapparut derrière la zone d'entraînement du CATC vers mars 2007, et a récemment été repeint.

## **AMÉRIQUE DU NORD ETAS – UNIS DU MEXIQUE**

### **Mexique : Santa Lucía (Base Aérea Militar № 1)**

Les deux Caravelle (Type 10 B3 № 211/FAM 10506 et Type 10 B1 R № 232/FAM 10507) furent proposées aux ferrailleurs (avec un Convair 580) par un appel d'offre gouvernemental en novembre 2004. Les ailes et la queue furent déposées et les cellules démontées furent enlevées de Santa Lucía le 18 mars 2005 vers le **Parque Aviaticos los Manantiales**, près de Jilotepec de Abasolo : Carretera Jilotepec-Ixtlahuaca KM 39, El Puerto 2da, Sección Chapa de Mota, Edo de México, CP 54350; <http://aviaticoslosmanantiales.com>. La № 211/10506 est ouverte aux visiteurs et la № 232/10507 est exposée dans un parking.

Le base a apparemment fermé, bien que les deux Caravelle demeurent sur place.

## **Page 560**

## **ETATS - UNIS D'AMÉRIQUE (USA)**

### **Californie : Mojave**

La № 87/N777VV n'est pas encore partie pour Mojave et demeure à **Tucson, Arizona**. Alors que le déplacement était bien prévu comme indiqué, il fut retardé par une période de fortes précipitations. Doug Scroggins conserve une option sur l'avion, mais doit maintenant fournir une autre cellule (de préférence un Douglas DC-9 ou un Boeing 727) pour la remplacer.

Déplacée vers le complexe Ascent (auparavant Hamilton) en août 2009, et ferrailée entre juillet et septembre 2010.

### **Californie : Van Nuys Airport**

A partir de 2006, la Type VI R № 102/N98KT n'a été plus utilisée pour des expositions ou des prises de photographies, et Syncro Aviation a souhaité s'en défaire. Cependant, en mars 2007 les titres Syncro avait été appliqués sur le côté droit et en avril 2007 les titres Jet Fleet International ont été appliqués sur le côté gauche pour favoriser cette organisation de propriétaires d'avions d'affaires basée à Van Nuys. Courant mars 2008, le côté gauche a été peint pour promouvoir Lifetime Television, baptisée *the Flying Tigress* [sic].

Vraisemblablement en vue d'attirer plus d'avions d'affaires, le gestionnaire du terrain (Los Angeles World Airports) désirait "nettoyer" Van Nuys et le démantèlement de la cellule a débuté le 10 juin 2010 et a été achevé en juillet 2010.

### **Connecticut: Windsor Locks: Bradley International Airport**

Dans le cadre de la rationalisation de sa collection, et afin de faire de la place à un nouveau bâtiment, le NEW ENGLAND AIR MUSEUM proposa la Type VI R № 88/N902MW à la vente sans succès. Suite à quoi, le cellule fut ferrailée entre octobre et novembre 2010 par Leveille's Auto Recyclers de Somer, dans le Connecticut. Le musée avait auparavant récupéré l'instrumentation du poste de

pilotage et Leveille conserva quelques pièces pour les vendre, dont le panneau d'interrupteur du plafond, la radio RCA et les boîtes de l'avionique, les masques à oxygène, les réservoirs d'eau, les issues de secours, les portes des galleys. Furent également – au moins temporairement – épargnés les deux Avon et la dérive. Le cockpit est exposé à l'entrée du site de Leveille.

### **Kentucky: Cincinnati/Northern Kentucky International Airport (CVG)**

En novembre 2012, le gestionnaire de l'aéroport pris la décision d'enlever la cellule pour faire place à des bureaux de loueur de voiture, et l'avion fut ferrailé par O'Rourke Wrecking le 28 mars 2013.

### **Ohio: Columbus: Port Columbus International Airport (CMH)**

Le Ohio History of Flight Museum ferma en 2000 lorsque son bail fut repris par le Port Columbus Airport Authority, et la Caravelle fut cédée au PCAA pour des entraînements non destructifs.

## **Page 561**

### **AMÉRIQUE DU SUD**

#### **RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE**

##### **Valle del Cauca : Cali-Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragon**

La Type VI R № 161 HK-2402 fut retirée du Service par Aerotal en décembre 1981 après qu'elle ait souffert d'un problème hydraulique alors qu'elle effectuait une rotation depuis Bogotá et qu'elle ne fut pas réparée. Aerotal arrêta d'opérer en 1983 et l'avion fut saisi par Aerocivil pour des droits d'atterrissage et des taxes d'aéroport non payés. L'avion fut pris dans un processus légal et Aerocali, le gestionnaire de l'aéroport, ne fut pas en mesure de s'en défaire. En 1995, l'avion fut déplacé vers un coin reculé de l'aéroport et devint le refuge d'une colonie d'abeilles tueuses, qui attaquaient fréquemment les ouvriers. La cellule fut vendue sans la permission d'Aerocivil pour 12 millions de pesos colombiens (5 000 dollars) et ferrailée en octobre-novembre 2005.

#### **RÉPUBLIQUE D'EQUATEUR**

##### **Imbabura: Otavalo**

L'Hacienda Pastavi, qui comprend un hôtel et un restaurant, prévoyait de faire de la Caravelle un bar privé.

## **Index des annexes des propriétaires et utilisateurs de Caravelle**

### **Page 562**

Aerolíneas Petroleras del Llano — voir APEL

ajouter : APEL (Aerolíneas Petroleras del Llano, 486

ajouter : Aerolíneas Eldorado, 482

ajouter : Bulair, 483

**Page 563**

Eldorado—see Aerolíneas Eldorado

ajouter : Joubert, David 550

ajouter : Lixxbail, 496

**Page 564**

*Solna Skrot*, 497

**Index des chapitres****Page 567**

Australian National Airways

Balez, Didier: lire Bazez, Didier

**Page 570**

Joël, Denis: lire Denis, Joël

**Remerciements à :** Nils Alegren (sudaviation.com), Flávio Amaral, Michel Anciaux, Alain Arpino, Louis Attenoux, Alexandre Avrane (<http://www.aerotransport.org>), Jorge Barriga Kreft, Wolfgang Bergemann, Roger Béteille, Guy Bille (<http://lfmpnews.blogspot.fr>), Philippe Boulay, Ian Callier, Gonzalo Carballo/linea-ala.blogspot, Ola Carlsson, Vito Cedrini, Andrea & Alessandro Cini, Paul Compton, Steve Darke, Herman Dekker (<http://www.hdekker.info>), André Austin du Pont Rocha, Jean-Pierre Dubois, Vital Ferry, Malcolm P Fillmore, René Francillon, Peter-Michael Gerhardt, Olivier Gilles, Michel Gilliand, Laurent Gruz ([www.livres.aero](http://www.livres.aero)), Jacques Guillem, Michael Hooker, Marc Idsinga, Philippe Jung, Michael Kubatz, Steve Kinder, Tommy Lakmaker, **Iain C. MacKay**, **Marcelo Magalhães**, Magno Martin, Malcolm Nason, Pierre Parvaud, Pierre Pécastaingts, Michel Pele, Ognjan M Petrović, **Michel Prevot**, Andres Restrepo, Jean-Yves Richard, Giovanni Francisco Rodriguez, Don Rogers, Douglas Rough, Daniel Ruhier, Doug Scroggins, Mike Shreeve, Peter Skipp, David H Stringer, Roger Thiedeman, Alain Truffaut, David Truman, Stéphane Tuchscherer, Guy van Herbruggen, Aad van der Voet, Dacre Watson, Urs Weidmann, Percy Wood (ex-UAL), Stipe Zivaljic, Michael Zoeller

Ajouts et corrections sont toujours les bienvenus:

John Wegg: [se210caravelle@gmail.com](mailto:se210caravelle@gmail.com)