

CARAVELLE: la française de la Jet-set

Corrections, mises à jour et informations supplémentaires

Cumulatif au 27 mai 2011 (nouvelles entrées en magenta)

Page 17

Juillet 2005 Waltair retire du service la Type 10 B3 N° 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 84

Lire Australian National Airways

Page 109

L'enregistrement de Distel eut lieu le 17 April 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 133

La N° 112/SE-DAF présentait également une immatriculation curieusement repositionnée pour la partie basse du fuselage avant.

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 comportait 11 générateurs sur la surface inférieure de l'empennage horizontal droite, vers la mi-envergure, s'étendant depuis l'emplanture de l'empennage.

Page 188 (& 250)

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

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

UTA aurait également effectué 17 vols d'évacuation entre Saigon et Bangkok en 1974.

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.)

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^{ème} 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* N° 194, 2005/3) que les 1^{er} et 2 octobre 1964 il se rendit à Chicago, Cleveland, Newark et Minneapolis avec la N° 87 de United, sans préciser s'il s'agissait d'approches ou d'atterrissages automatiques (ou les deux).

Page 253

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

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.

Page 284

Légende : lire Steward Didier Bazez

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 (№ 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 № 50/F-BHRR en décembre 1978.

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 Aérotour.

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.

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 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 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.

Coastal-LWA

La Caravelle VI 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.

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 (№ 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 hôteses.

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 Gilliand.

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'EURL 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 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. En 2006 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 N° 169 en juillet 2005, mettant un terme à l'utilisation de la Caravelle.

La Caravelle 11 R N° 240 n'aurait pas volé depuis août 2004, et ne serait plus en état de vol.

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

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.

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>Aldebarán</i>
------	--------	----	--------------	------------------

Page 443

AIR ALGÉRIE (AH)

Flotte

I A/III	F-OBNI	28	mars60-sep73	<i>r/imm 7T-VAI, 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.

Entraînement : un entraîneur de procédures Redifon fut livré en 1960.

Page 444-445

AIR FRANCE

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

14décembre59	ORY-ALG	AF2327/2326 (retour
15décembre59,	2:07, F-BHRH)	

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.

28juin75 CDG-OPO AF503/502 (F-BHRX, CdB Montagnon) (2/7)

Page 446

Divers

Une Caravelle d'Air France détint le record de vitesse commercial entre Paris et Londres (37 minutes) jusqu'au 6 juin 1979 quand une durée de 31 minutes et 31 secondes fut enregistrée entre le décollage et l'atterrissage d'un Airbus A300B d'Air France.

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 déc73-jan75	louée auprès de la SNIAS

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)

Maintenance : les quatre Type III furent entretenues par Air France à ORY jusqu'au 6 juin 1961.

Page 450

Crédit photo : Caz Caswell

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

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'hôtes 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
mai64 ULC-PMC-PUQ (1/7)

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

Page 457

SABENA

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)

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

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)

ajouter

1avr69 FBU-HAM SK649/

Note : Une Caravelle I de SAS fut le premier avion à réaction à se poser à Berlin-Schönefeld (SXF) le 4 décembre 1959.

Page 460

SWISSAIR

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)

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

Services inauguraux, développement du réseau

11sep61	EWR-ORD	(1 ^{er} 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 ^{er} 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 466

AEROTAL

Flotte

VI R	HK-2402	161	nov79-déc81
------	---------	-----	-------------

AEROTOUR

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 AéroTour et AéroT'ex.

Note : 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 ; AéroTour 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.

AéroTour 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, AéroTour 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.

Page 468

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

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)

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

Page 473

ISTANBUL AIRLINES

Services inauguraux, développement du réseau

14mars86 IST-ADB (1^{er} 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.

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 02août89, mais premier service commercial le 5août89, AYT-IST-MUC (TC-JUN).

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

ANSETT- ANA

Australian National Airways

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, deusio, les moteurs sont à l'arrière, et tertio, et par dessus tout, elle est française !"

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

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 490

LUFTHANSA

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

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.

Nº 54/F-BHRS; Nº 182/F-GDFY; Nº 185/F-BJEN; Nº 189/F-BJTU;
Nº 211/F-GDFZ; Nº 229/F-BNKG

Page 497

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

TAXE, RICHARD

La légende locale raconte que la Caravelle fut échangée contre des bijoux ; toutefois, le propriétaire s'estima floué et démontra les moteurs.

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 Nº 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

ajouter :

I-DAXA 35 31aoû64

Page 499

4sep63 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).

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.

Page 501

04Nov67 Iberia 10 B1 R EC-BDD (202)

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

Page 502

04jan71 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

20nov71 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.

14mar72 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.

Page 503

20août73 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.

13oct76 Indian Airlines VI N/VT-DWN (231)

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

8oct85 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 (№ 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

31jan01 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. 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 Martínez Cespedes, 320 heures sur le type) et du copilote (Juan Manuel Rozo Carreño, 320 heures de vol au total).

28août04 Transair/TAC Air Service 11 R/3D-KIK (251)

Effacer la référence à Waltair dans le titre.

L'avion était affrété à Cotel.

Page 508

ajouter :

25mars63 Royal Air Maroc III/CN-CCX (57)

Domage non spécifié.

ajouter:

31août64 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 supprimeur de bruit et de la tuyère d'éjection ainsi que des dommages structuraux à la nacelle.

Page 509

21jan68 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.

Page 510

21fév68 Air Inter III/F-BNKB (208)

22août68 : entrée à affacer.

Production de la Caravelle

Page 518

Index des immatriculations/MSN

Argentine

supprimer

LV-PVT 127

ajouter

LV-PUQ 127

Brésil

ajouter : (PP-SRT) 158

ajouter : Canada : 'C-GCVL' 273

F-WJAM 221

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 F-BHHH Imm 23mai56

convoyée Melun-Toulouse 7 avril 1962 (vol № 720) après révision ;
convertie avar-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 ferrillée durant l'automne 1976

Page 521

- 1** *vendue avril 2011 à PS Aero; déplacée vers Baarlo, Limburg, Pays-Bas*
5 réputée ferrillée, c 2007
9 F-BHRE Imm enregistrée 31juil59 par la DGAC
10 convertie en Type III/46t en 1962
fut peinte comme XV-NJA avant le 28juil64

Page 522

- 12** ferrillée pendant l'hiver 2005/06
13 F-BHRG Imm enregistrée 10nov59 par la DGAC
16 F-BHRH Imm enregistrée 18déc59 par la DGAC
17 Version 210 001
F-BHRI Imm enregistrée 4jan60 par la DGAC

Page 523

- 19** F-BJAQ Imm enregistrée 5avr61 par la DGAC
LV-HGX baptisée *Aldebaran, puis Aldebarán*
20 AVENSA YV-C-AVI: en service 20nov64 CCS-MAR
21 F-BSRR louée à Air Inter 19mar71-3avr73 (TT 26076/TA 17490)
louée à Air Inter 27Dec73 (TT 26266)-20jan75 (TT 28249)
louée à Air Inter 06Jun75, livrée à ORY 07juin75 (TT 28256),
en service 9juin75.
vendue 22déc76 à Air Inter (1jan77 également cité, TT 30956)
l/s 31août80 LRT-ORY (TT 34954/TC 26885/TA 26879)
22 F-BJTR Imm enregistrée 28mai65 par la DGAC
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

Page 524

- 28** F-OBNI Imm enregistrée 18mars60 par la DGAC
revola le 11fév61 comme **F-WBNI**
7T-VAI baptisée *Djebel Tlemcen/Monts de Tlemcen*
31 F-BHRL Imm enregistrée 27avr60 par la DGAC
32 convertie en 48 tonnes en 1966
TT 22417 puis détruite
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 16-17 juin 1963
ferraillée 12 août 2010

Page 525

- 39 F-BHRN Imm enregistrée 22juin60 par la DGAC
40 I-DAXI à ORY 14Jun60 pour travaux chez Air France
41 F-BHRO Imm enregistrée 4juil60 par la DGAC
42 louée à Tunis Air 13-21 février 1973
43 ZRH-AMS 11nov69 (en portant les deux imm HB-ICY & PH-TRP)

Page 526

- 45 F-BHRP Imm enregistrée 12août60 par la DGAC
46 F-BHRQ Imm enregistrée 25août60 par la DGAC
Imm 26mai72 à Air Inter
50 F-BHRR Imm enregistrée 23sep60 par la DGAC
Imm 14mai73 à Air Inter
51 F-OBNJ Imm enregistrée 9sep60 par la DGAC;
Imm 7déc61 à Air France
F-BLCZ Imm enregistrée 9août63 par la DGAC
52 F-BHRZ Imm enregistrée 17mars61 par la DGAC
Imm 12sep72 à Air Inter
53 F-BJTA Imm enregistrée 7avr61 par la DGAC
54 F-BHRS Imm enregistrée 26oct60 par la DGAC
louée à Tunis Air 10-24 mars 1963
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

Page 527

- 57 également endmg 25Mar63
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
59 F-BHRV Imm enregistrée 22nov60 par la DGAC
60 F-BHRX Imm enregistrée 29nov60 par la DGAC
61 F-BHRY Imm enregistrée 16déc60 par la DGAC
62 F-BJAP Imm 23août61
66 F-BYCA Imm 9avr76;
Imm 6avr78 à Europe Aéro Service /Division Aéro Sahara
67 F-BYCD Imm enregistrée 3juin76 par la DGAC;
Imm 6avr78 à Europe Aéro Service /Division Aéro Sahara; Imm 13nov85
à Corse Air International

Page 528

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

- 68 F-BJTB Imm 29mai61
- 73 F-OBNK Imm enregistrée 2mai61 par la DGAC
- 74 épave existante oct06
- 75 F-OBNL Imm enregistrée 23juin61 par la DGAC
- 76 F-BXOO Imm 14juin78 à Europe Aéro Service /Division Aéro Sahara
- 79 transportée début 2001 à Montebello della Battaglia (PV) pour exposition par ALGA

Page 529

- 83 F-BKGZ Imm 15déc61
F-BSGZ Imm 31déc75
- 84 convertie en Type III/48t après 1969
30août61 : vol de réception AF pour le compte de Tunis Air
- 87 livrée à AMS le 4mai70, [via SNN 3may70](#)
vendue (BofS) le 22 octobre 2009 par Turbo Aire Holdings à la Tucson Airport Authority
[ferraillée jul-sep10](#)
- 88 [ferraillée oct-nov10; cockpit preserve par Leveille's Auto Recyclers, Somers, Connecticut](#)

Page 530

- 94 F-BUZY fut réceptionnée par Minerve le 8nov75 après révision
- 97 F-BTON Imm 22avr77 à CRB-LOGEMAT
- 99 F-GAPA Imm 9fév78

Page 531

- 102 N98KT baptisée *the Flying Tigress* [sic] 2008;
Démantèlement/ferraillage entamé le 10 juin 2010
- 105 F-BJTI Imm enregistrée 21mai62 par la DGAC
Imm 24jan89 à Pascal Sahuque, propriétaire de Air Transport Service

Page 532

- 111 F-BJTE Imm enregistrée 12jan62 par la DGAC
- 114 ferraillée 3fév06
- 115 F-BJTG Imm 5mars71 à Air Charter/SAFA
9Q-CLP [imm 6sep84]
- 119 F-BJTJ Imm enregistrée 28mars66 par la DGAC
Imm 5mars71 à Air Charter/SAFA

Page 533

- 123 F-BUFH Imm enregistrée 31mai74 par la DGAC

124 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

Page 534

136 F-BLKI Imm 23jan64

F-BTDL Imm 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 21jan80 à la SATAIR

139 F-BYAI Imm 5mai81 à Corse Air International

Page 535

143 F-BJSO Imm 9jan63

144 existante 2009

148 la F-BJTO fut baptisée *Nivernais* à Nice par la Princesse Grace de Monaco; rebaptisée *Pays Basque* le 5 mai 1969 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 F-GBMJ ensuite r/imm à Europe Aéro Service/Division
Aéro Sahara

Page 536

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

rtr/d 1avr75, TT 17395

161 OE-LCA ORY-VIE 20fév63

F-BUFC Imm 21mars78 à Euralair International

ferraillée oct-nov05

retirée du service déc81 à CLO suite à des problèmes hydrauliques

effectuant le service BOG-CLO-BOG

162 F-BJTD Imm 18sep64

rtr/d BEN (TT 15653/TA 11306)

existante nov08

Page 537

- 167** F-BSEL Imm 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 09avr80 à SATAIR
- 168** Comme les avions de Panair do Brasil, elle fut également saisie le 11 février 1965 après la faillite de Panair car elle se trouvait sur un site appartenant à cette compagnie, en maintenance.
- 169** F-BLKJ Imm 03juil64
imm 9Q-CPI 17déc96
rtr/d vers juil05, FIH (dernière Caravelle opérationnelle) ; ferrailée à Kinshasa à partir de juillet 2007
D'après le registre Congolais, immatriculée le 18 décembre 2000 comme 9Q-CMB, bien qu'aussi donnée comme ré-immatriculée le 18 décembre 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 15fév74
- 172** rachetée 30avr71 par le FMV ; convertie en 48t

Page 538

- 176** F-BLKS Imm 22avr65
D-ACVK épave vendue en avr05 à David Joubert et une section préservée pour exposition à Montazeau; épave ferrailée
- 180** F-GBMK [Imm enregistrée 13juil79 par la DGAC]
- 178** convertie 48t vers 1966-67
- 181** imm 27mars81 à Lixxbail
imm 30avr87 à EAS/Division Aéro Sahara
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation
imm 13mars96 à Air Toulouse International (SNATI)

Page 539

- 182** F-GDFY Imm 10mars82 à Slibail, ensuite à Lixxbail;
Imm 29avr88 à Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara; Imm 24fév93 à SNC Alter Bail Aviation
- 183** F-GDJU Imm 7avr83 à SEDEMA, ensuite à Europe Aéro Service/Division Aéro Sahara
9Q-CPI imm 9déc92; imm/ann 13déc96
D'après le registre officiel congolais, immatriculée le 10 décembre 1996 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 12juin86 à Air Calédonie International
Imm 13fév90 à Soder Bail

- 185** F-BJEN imm 27fév81 à LixxBail
imm 30avr87 à EAS/Division Aéro Sahara
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation
imm 13mars96 à Air Toulouse International (SNATI)
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
louée à Air Toulouse International (SNATI) mai92
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation
imm 13Mar96 à Air Toulouse International (SNATI)

Page 540

- 189** F-BJTU Imm 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** Existante avr06
- 192** F-BYAU Imm 29avr77
- 195** convertie en 48t 1966
[ferraillée 2010](#)
- 196** OO-SRK [R 16Apr65]
F-BVPU Imm enregistrée 22mars73 par la DGAC
Imm 25jan80 à Aéro Tour
- 200** F-BNFE Imm 9déc65
- 201** F-BNRA Imm 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** F-BYAT Imm 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** F-BUFG Imm enregistrée 22mars73 par la DGAC
- 210** rachetée 27sep71 par le FMV
- 211** F-GDFZ Imm 3fév82 à Slibail, par la suite à Lixxbail;
Imm 19mai88 Europe Aéro Service/Division Aéro
Sahara; Imm 24fév93 à Alter Bail Aviation
cellule démantelée toujours présente à NLU en juin05 ;

FAM 10506 transportée à Jilotepec, Etat de México, avant sep06, et réassemblée pour exposition

Page 542

- 214** livrée à ORY 25juin68, modifications au standard IT jusqu'au 2juil68 ; F-BNKI Imm 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, à Sud Aviation; Imm 21mars67 à Air Inter
- 218** F-BVPZ la date de location officielle à Aérotour auprès d'Aéro-Centre était le 15mai78 ; imm 5mai81 chez Corse Air International
- 220** F-BNKD Imm enregistrée 1mars67 par la DGAC 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
- 224** F-BNKE Imm enregistrée 6avr67 par la DGAC 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 endmg 15nov68, rtr/t 3avr69
- 229** modifications au standard IT jusqu'au 9jan68 F-BNKG Imm enregistrée 26déc67 par la DGAC; 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 12 juillet 1989 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 la cellule démantelée était toujours à NLU juin05 ; transportée à Jilotepec, Etat de México, avant sep06

- 233** 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** F-BRGX Imm enregistrée 26juin75 par la DGAC, à SNIAS
- 237** F-BRGU Imm 26août75; Imm 28mai76 à Minerve
- 240** 9Q-CNA imm 5déc98 à Liberty/Malu
9Q-CNA imm 9jun00 à Waltair
rtr/d août04, FIH. Existante (mai09)
D'après le registre officiel Congolais, immatriculée le 6 décembre 2002
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 10 juin 2004 (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

Page 545

- 243** F-GFBA imm 13mars86 à EAS/Division Aéro Sahara
imm 1mars93 à Alter Bail Aviation
imm 13mars96 à Air Toulouse International
- 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 5avr68 à Sud Aviation; Imm 27déc76 à Air Inter
TT 24048/TA 24642 puis rtr/d par Air Inter
- 249** F-GCJT Imm 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
- 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 27 janvier 1994 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
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 5juin70
F-BSRY livrée à ORY 28Dec70 (TT 983), modifications au standard IT
jusqu'au 21jan71
- 259** F-GATP Imm 22nov79
[Sultan Air TC-JUN, e/s 05août89 AYT-IST-MUC](#)
- 260** livrée à ORY 24jan70 (TT 9), modifications au standard jusqu'au 12fév70
- 260** F-BNKL Imm 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 ferraillée
D'après le registre Congolais, immatriculée le 10 juin 2004 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** F-BNOH Imm 19déc80
section du fuselage existante avr06
- 270** F-GCVM Imm enregistrée 21sep83 par la DGAC
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 26Jun97 à Jacky Fresse
- 271** F-BNOG Imm 21avr80
- 272** F-GCVI Imm enregistrée 24mars81 par la DGAC
- 273** F-GCVL Imm enregistrée 13avr83 par la DGAC
application de la livrée Air Canada et immatriculation modifiée en
"C-GCVL" pour un tournage de film du 18 au 22 octobre 2007

Page 549

- 274** F-BTOA Imm enregistrée 23oct72 par la DGAC,
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;
Imm 17jan83 à Air Inter
- 275** F-GCVJ Imm enregistrée 23déc81 par la DGAC

existence confirmée février 2006

- 276** F-GCVK Imm enregistrée 26mars82 par la DGAC
existence confirmée septembre 2005
- 277** F-BTOB Imm enregistrée 21déc72 par la DGAC,
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;
Imm 17jan83 à Air Inter ;
cellule ferrailée après septembre 1997
- 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,
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;
Imm 21mars83 à Air Inter
- 280** F-BTOE Imm enregistrée 19mars73 par la DGAC,
à la SEFIPROM, par la suite à Air Bail;
Imm 19mai83 à Air Inter

Recensement des Caravelle

Page 550

Introduction

La Type 11 R № 240/9Q-CNA aurait été retirée du service en août 2004 (existante mars11) ; la Type 10 B3 № 169/9Q-CPI arrêta de voler en juillet 2005, et ferrailée 2007.

En 2011, pas moins de 48 cellules existent, bien que toutefois moins du quart soit bien préservées, et encore mis abritées des éléments. Des portions importantes (nez, sections de fuselage) d'une vingtaine d'autres avions survivent également.

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

La Caravelle Aero-Lloyd № 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 avions 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 Imm 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.

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).

Page 552

Île-de-France : Essonne (91) : Massy

Début 2006 le nez de la Type III N° 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 ferraillé en juillet/août 2006.)

La première Caravelle série (N° 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 2011 la cellule fut vendue à PS AERO, et en avril furent entamés les préparatifs pour déplacer la Caravelle à Baarlo, Limburg, aux Pays-Bas (qv).

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

Le 9 octobre 2005 la Type 12 N° 273/F-GCVL porta un marquage 'Besoin de vitesse très recherché', apparemment pour promouvoir une société de jeu vidéo de voiture.

La N° 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 N° 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^{ème} 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 de l'Aérothèque iront à Aéroscopia (voir ci-dessous).

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

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.

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

La N° 17/F-BHRI demeure sur place mais le night-club, *le retro*, ferma quelques temps après octobre 2008; quelques sièges furent offerts à la vente en décembre 2009.

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 ferrillée 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.

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

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)

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.

Rhénanie du Nord Westphalie : Velbert

Le simulateur de cockpit n'est plus utilisé (mars 2008).

Le fuselage de la N° 230/D-AAST a été ferrailé en 2004 mais le nez de l'avion a été sauvé et est stocké à l'air libre (avril 2009).

Lombardie : Pavie (PV) : Voghera

La localisation réelle est Montebello della Battaglia.

La Caravelle VI N° 79/I-DAXU 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.

Marche : Ancona (AN) : Loreto

La N° 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 N° 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.

ajouter :

Limburg: Peel en Maas: Baarlo

PS AERO, propriété de Piet Smedts de BMW Autobedrijf Piet Smedts, acheta la Type III N° 1 F-BHRA A/sace 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

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^{ème} 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.

Page 558

Bujumbura

Nº 144/9U-BTA existante en **novembre 2010**.

Kinshasa-N'Djili

Type 11 R Nº 264 n'a pas été vue à FIH depuis 2006 et a peut être été ferrailée; Type 10 B3 Nº 169/9Q-CPI été ferrailée 2007; Type 11 R Nº 240/9Q-CNA existante (**mars 2011**)

Casablanca-Anfa

Les Nº 57/CN-CCX & Nº 195/CN-CCZ furent ferrailées en 2010 (et seuls demeurent le Lockheed Constellation et le Boeing 727-200 CN-CCG). Un (ou les deux) 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 »

Dakar-Yoff

La Nº 5/6V-AAR n'était plus visible en 2007 et est présumée ferrailée.

N'Djamena

Les Avons moteurs endommagées de la Nº 100/TT-AAM survivent au restaurant camping "La Caravelle" situé en ville, près de la rivière Chari (sept07).

Tunis-Carthage

L'épave de la Nº 246/TS-ITU fut vendue en 2010 à des récupérateurs de métaux.

Entebbe

Fin 2004, le côté gauche de la Type VI N Nº 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**.

Page 559

Damas

Seule la № 190/YK-AFB était visible en avril 2006.

Bangkok

Le nez de la № 25/HS-TGI réapparut derrière la zone d'entraînement du CATC vers mars 2007, et a récemment été repeint.

Mexique : Santa Lucía (Base Aérea Militar № 1)

Les deux Caravelle (Type 10 B3 № 211/FAM 10506 et Type 10 B1 R № 232/FAM 10507) étaient à Santa Lucía en juin 2005 avec les ailes et les empennages démontés. Les deux Caravelle furent proposées aux ferrailleurs (avec un Convair 580) par un appel d'offre gouvernemental en novembre 2004. Elles furent déplacées en 2006 vers le Parque Aviaticos los Manantiales, près de Jilotepec de Abasco : Carretera Jilotepec-Ixtlahuaca KM 39, El Puerto 2da, Sección Chapa de Mota, Edo de México, CP 54350; <http://aviaticoslosmanantiales.com>. La No 211/10506 est ouverte aux visiteurs et la No 232/10507 est exposée dans un parking.

Page 560

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 ferrillée 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 ont 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) désire "nettoyer" Van Nuys et le démantèlement de la cellule a débuté le 10 juin 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 ferrillée 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 fut sauvé pour être exposé sur le site de Leveilles.

Page 561

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 ferrillée en octobre-novembre 2005.

República del Ecuador [Republic of Ecuador]

Imbabura: Otavalo

L'Hacienda Pastavi, qui comprend un hôtel et un restaurant, prévoyait de faire de la Caravelle un café bar. Alors qu'il n'est pas certain que ce projet ait été réalisé, l'intérieur de l'avion serait encore intact.

Index des annexes des propriétaires et utilisateurs de Caravelle

Page 562

Aerolíneas Petroleras del Llano — voir APEL
ajouter APEL (Aerolíneas Petroleras del Llano) (486)

Page 563

ajouter : Joubert, David 550

Page 563

ajouter : Lixxbail, 496

Index des chapitres

Page 567

Australian National Airways

Balez, Didier: lire Bazez, Didier

Page 570

Joël, Denis: lire Denis, Joël

Remerciements à : Flávio Amaral, Alain Arpino, Louis Attenoux, Alexandre Avrane, Wolfgang Bergemann, Philippe Boulay, Ian Callier, Vito Cedrini, Andrea & Alessandro Cini, Steve Darke, André Austin du Pont Rocha, Jean-Pierre Dubois, Vital Ferry, Malcolm P Fillmore, René Francillon, Olivier Gilles, Michel Gilliand, Laurent Gruz, Jacques Guillem, Michael Hooker, **Marc Idsinga**, Michael Kubatz, Steve Kinder, Tommy Lakmaker, Malcolm Nason, Pierre Parvaud, Pierre Pécastaingts, Michel Pele, **Andres Restrepo**, Jean-Yves Richard, Giovanni Francisco Rodriguez, Don Rogers, Douglas Rough, Doug Scroggins, **Mike Shreeve**, David H Stringer, Roger Thiedeman, Stéphane Tuchscherer, Guy van Herbruggen, Aad van der Voet, Urs Weidmann, Percy Wood (ex-UAL), Stipe Zivaljic Rough, Doug Scroggins, David H Stringer, Roger Thiedeman, Stéphane Tuchscherer, Guy van Herbruggen, Aad van der Voet , Urs Weidmann, Percy Wood (ex-UAL), Stipe Zivaljic