

## **CARAVELLE: la française de la Jet-set**

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

*Postée 27 mai 2007 (cumulatif)*

#### **Page 17**

Juillet 2005                      Waltair retire du service la Type 10 B3 N° 169; dernière Caravelle en service du monde.

#### **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 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 du nom est [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 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 237**

UTA aurait également effectué 17 vols d'évacuation entre Saïgon 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<sup>ème</sup> vol de la № 01.

La tournée de la № 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 № 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 № 01 dès le printemps 1964.

La Caravelle № 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 № 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 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 339**

#### **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 qualifié 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 Vergniolle (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 353**

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

### **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.

## 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	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.

**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

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 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 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'hôtesse franco-arabes, généralement algériennes et libyennes, basés à BEN, qui était aussi le siège administratif et technique.

## Page 455



## MIDDLE EAST AIRLINES (MEA)

### Flotte

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

### 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.

### 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 <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 466

#### AEROTOUR

##### Flotte

F-BYCY louée auprès d'Aéro-Centre Limoges

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 ; Aéro-Centre 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-Centre 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-Centre effectua 10 000 heures de vol avec sept Caravelle, transportant 420 000 passagers.

## 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](#)

## 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 № 136/F-BTDL de février 1979 à janvier 1980 et de la № 167/F-BSEL de mars 1979 à avril 1980

### EUROPE AERO SERVICE (EAS)

(Europe Aéro Service/Division [Aéro Sahara](#))

### 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<sup>er</sup> service, TC-ARI)

[Les vols charters IST-CGN commencèrent le 1mai86](#) ; charters vers FRA transformés en vols réguliers le 1nov88.

### 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.

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

**Page 496**

[ajouter :](#)

**JOUBERT, DAVID**

Sainte Foy la Grande, Gironde, 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**

**SLIBAIL** détient les titres de propriété de seulement [trois](#) Type 10 B3 ex-Finnair rachetées par Europe Aéro Service (effacer la référence à la [N° 185/F-BJEN](#)).

**Page 497**

**TAXE, RICHARD**

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

### **Page 497**

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

Bien que Doug Scroggins conserve une option sur l'avion, le transport de la cellule prévu en 2005 a été annulé à la dernière minute. En attendant la N° 87 est toujours utilisée par les pompiers et est occasionnellement trempée par les canons à eau.

### **Accidents**

### **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 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.

**Page 502**

**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 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 (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 508**

[ajouter](#)

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

Domage non spécifié.

**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)

22aôut68 : entrée à affacer.

## Production de la Caravelle

### Page 518

ajouter  
F-WJAM      221

### Page 519

ajouter  
9Q-CMK      254

### 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 ferrailée durant l'automne 1976

### Page 521

- 1      maintenant stockée au CIV pour le Musée de l'Air et de l'Espace
- 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     ferrailée pendant l'hiver 2005/06
- 13     F-BHRG Imm enregistrée 10nov59 par la DGAC
- 16     F-BHRH Imm enregistrée 18déc59 par la DGAC
- 17     F-BHRI Imm enregistrée 4jan60 par la DGAC

### Page 523

- 19     F-BJAQ Imm enregistrée 5avr61 par la DGAC  
LV-HGX baptisée [Aldebarán](#)
- 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 (mars07)
- 26 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

#### 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

#### 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-OBNI 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)
- 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

### Page 530

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

### Page 531

- 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 ferrailée 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

**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  
148 louée à [Tunis Air](#) 6-21fév66  
Imm 5mars71 à Air Charter/SAFA  
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 F-BLHY Imm 7oct63  
rtr/d [1avr75](#), TT [17395](#)  
161 F-BUFC Imm 21mars78 à Euralair International  
ferrailée oct-nov05  
162 F-BJTD Imm 18sep64  
rtr/d [BEN](#) (TT [15653/TA 11306](#))

**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  
169 F-BLKJ Imm 03juil64  
imm 9Q-CPI [17déc96](#)  
rtr/d vers juil05, FIH (dernière Caravelle opérationnelle). Existante (jan07)  
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 Sainte Foy la Grande; épave ferrillée
- 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
- 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
- 196 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)

### 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-BUFM 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](#)

#### Page 544

**232** 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

**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 \(jan07\)](#)

**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 existante oct06

**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

**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](#)

**255** F-GGKD Imm enregistrée 23mai89 par la DGAC  
existence confirmée mars06

**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](#)
- 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 ferrailée

#### 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

#### 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 janvier 2005 pour y être utilisée par  
[Thales Université Coopération](#)
- 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 ; la Type 10 B3 № 169/9Q-CPI arrêta de voler en juillet 2005.

Trois (peut-être quatre) cellules ont depuis été ferrillées.

#### **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: Gironde (33): Sainte Foy la Grande**

David Joubert, pilote chez Air France pilot, racheta la cellule de la Type 10 B1 Imm № 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" (№ 141).

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



La première Caravelle série (N° 1/F-BHRA *Alsace*) fut retiré du 'service' (le CIV de Vilgénis) début 2006, mais demeure stockée à l'abri jusqu'à ce que le Musée de l'air soit en mesure d'assurer la préservation de l'avion.

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 ferrailé en juillet/août 2006.)

### **Page 552**

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

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

#### **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.

#### **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 première Caravelle série (N° 1/F-BHRA *Alsace*) retirée du 'service' demeure stockée à l'abri jusqu'à ce que le Musée de l'air soit en mesure d'assurer la préservation de l'avion.

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.

#### **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).

[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.

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

En 2008 les archives de l'Aérothèque devrait rejoindre le Musée Aéronautique Régional, qui devrait s'installer dans la ferme Pinot, à côté d'Aéroconstellation (le complexe construit pour l'A380) situé à proximité de Blagnac : voir

[http://www.grandtoulouse.org/admincomplement/actualite/repertoire/fic9L-Projet\\_2EA.pdf](http://www.grandtoulouse.org/admincomplement/actualite/repertoire/fic9L-Projet_2EA.pdf)

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

En 2008, il est prévu que la Caravelle comme le Concorde soient déplacés vers la ferme Pinot pour être exposé au MUSÉE AÉRONAUTIQUE RÉGIONAL.

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

La Type III № 124/F-BJTH *Franche Comté* est actuellement parquée sur le côté est de l'aéroport.

**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.

**Page 553**

**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.

**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 № 12/F-BHRF *Auvergne*) fut ferrailée pendant l'hiver [2005/06](#) (voir <http://victormike.free.fr/caravelle/caravelle.htm>)

**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.

### **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.

### **Page 558**

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

Les Type 11 R N° 240/9Q-CNA et Type 10 B3 N° 169/9Q-CPI ont rejoint la Type 11 R N° 264/3D-AUG ; N° 264 n'a pas été vue à FIH depuis 2006 et a peut être été ferrillée

### **Page 558**

#### **Tunis-Carthage**

L'épave de la N° 246/TS-ITU est toujours présente en octobre 2006.

### **Entebbe**

Fin 2004, le côté gauche de la Type VI N 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.

### **Page 559**

#### **Damas**

Seule la N° 190/YK-AFB était visible en avril 2006.

### **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.

### **Mexique : Santa Lucía (Base Aérienne Militaire N° 1)**

Les deux Caravelle (Type 10 B3 N° 211/FAM 10506 et Type 10 B1 R N° 232/FAM 10507) étaient à Santa Lucía en juin 2005 avec les ailes et les empennages démontés.

Les N° 211/FAM 10506 et N° 232/FAM 10207 furent transportées à Jilotepec, Etat de México, avant septembre 2006 ; la 10506 a été remontée pour être exposée.

### **Page 560**

#### **Californie : Mojave**

La N° 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.

**Californie : Van Nuys Airport**

La Type VI R № 102/N98KT n'est plus utilisée ni comme attraction ni pour des prises de vue, et Syncro Aviation souhaite s'en séparer.

**Page 561**

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

La Type VI R № 161 HK-2402 fut vendue pour 12 millions de pesos colombiens (5 000 dollars) et ferrailée en octobre-novembre 2005.

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

**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** : Alain Arpino, Louis Attenoux, Alexandre Avrane, Philippe Boulay, Ian Callier, Andrea et Alessandro Cini, Steve Darke, André Austin du Pont Rocha, Jean-Pierre Dubois, Vital Ferry, Malcolm P Fillmore, René Francillon, Laurent Gruz, Michael Hooker, Steve Kinder, Michael Kubatz, Tommy Lakmaker, Pierre Parvaud, Pierre Pécastaingts, Michel Pele, Don Rogers, Douglas Rough, Doug Scroggins, David H Stringer, Roger Thiedeman, Stéphane Tuchscherer, Guy van Herbruggen, Urs Weidmann, Percy Wood (ex-UAL)