

TOME 2 CHAPITRE 1 (suite)



Le 1^{er} janvier 1988, la Caravelle SE 210 10 R FRAFH est transférée du GLAM 1/60 vers l'Estérel.

La SE-210 Caravelle :

La Sud-Aviation SE 210 Caravelle est un avion de ligne biréacteur, destiné aux itinéraires court et moyen-courrier, produit entre 1958 et 1973 par la société française Sud-Aviation qui devient Aérospatiale en 1970. Premier biréacteur civil au monde produit en série, il présente la caractéristique, innovante pour l'époque, d'avoir les moteurs placés à l'arrière du fuselage. Conçue pour remplacer les avions à moteurs à pistons tels que le Douglas DC-6, la Caravelle peut emporter, selon les versions, de 80 à plus de 130 passagers sur une distance maximale comprise entre 1 650 et 3 400 km. La Caravelle est produite en plusieurs versions différentes, les premières recevant des réacteurs Avon, à simple flux, du motoriste britannique Rolls-Royce Limited. Des versions sont préparées spécialement pour le marché américain avec des moteurs General Electric, mais ne rencontrent pas le succès escompté. Il en est de même pour les versions ultérieures, équipées de moteurs JT8D. Le premier prototype réalise son premier vol à Toulouse le 27 mai 1955



Jusque dans les années 1970, l'armée de l'air française avait recours à des Douglas DC-6 comme avions de transport sur les sites d'essais nucléaires. La décision de remplacer ces avions à hélices par des avions à réaction est prise début 1976 et trois

et Air France met en service le premier appareil de production, baptisé « Alsace », le 6 mai 1959. Dès 1958, une Caravelle est utilisée pour transporter le président de la république, Charles de Gaulle. Il s'agit du second prototype, qui est remplacé pour cette tâche par la « Lorraine », appartenant toutefois à Air France. En 1963, l'appareil no 141 est livré à la compagnie française sous l'immatriculation F-BJTK, et est récupéré par le groupe de liaisons aériennes ministérielles (GLAM) et réimmatriculé F-RAFG pour servir d'avion présidentiel. Après la démission de De Gaulle, en 1969, les présidents Georges Pompidou, puis Valéry Giscard d'Estaing utilisent la Caravelle jusqu'en 1980. En 1988, une autre Caravelle (La SE210 10R immatriculée F-RAFH) est utilisée pour le transport de personnalités politiques puis est transférée à l'escadron de transport 3/60 Estérel où elle reste active pendant 4 ans jusqu'en 1992, totalisant plus de 2500 heures de vol.

→ Le nez des deux prototypes était celui du de Havilland « Comet » adapté. Ici celui du prototype 02, au musée de l'air et de l'espace du Bourget. (Caravelle utilisée dès 1958 par le président Charles De Gaulle).

Caravelle 11R sont désignées. Les deux appareils d'Air Zaïre qui n'étaient que peu utilisés sont rachetés par l'armée de l'air le 1^{er} avril 1976 et livrés à Tahiti Faa'a aux mois d'août et de septembre après que des modifications ont été faites, à la demande de l'armée de l'air.

Une troisième Caravelle est rachetée à Transeuropa le 1^{er} novembre et livrée deux mois plus tard le 28 décembre. Des vols réguliers sont effectués, transportant aussi bien du matériel que des passagers, et le président Valéry Giscard d'Estaing utilise une Caravelle lors de la visite des sites d'essais nucléaires. En 1982 et 1985, les avions servent à transporter de l'aide humanitaire à Nuku'alofa et sur les îles FIDJI, à la suite du passage de cyclones. Les Caravelle 11R restent encore actives dans les années 1990 et sont remplacées par des CASA CN-235 à partir de 1995. L'activité des Caravelle cesse le 18 septembre 1995 et l'armée de l'air française retire ses trois Caravelle 11R pour les vendre à Eureka Aviation, société belge qui se charge de revendre les avions en Afrique entre 1997 et 1999. Afin de réaliser des vols paraboliques pour l'entraînement des astronautes, le centre d'essais en vol suggère l'utilisation d'une Caravelle, à la fin des années 1950. Cependant, ce n'est qu'en 1984 que le projet se réalise. La Caravelle choisie est la no 234, immatriculée F-ZACQ, et appartenant déjà au

CEV. Des essais sont réalisés à partir de la fin de l'année, ayant pour but l'évaluation de l'appareil et la détermination de son aptitude à effectuer des essais en conditions de micropesanteur. Le centre national d'études spatiales, qui souhaitait utiliser l'appareil, demande une étude complète, et en 1987, un vol démontra la capacité de la Caravelle à maintenir une pesanteur de 0,02 g pendant plus de 20 secondes. L'autorisation d'utiliser la Caravelle en conditions de micropesanteur est reçue en 1988, et des modifications ont lieu entre le mois d'août et janvier 1989. Les premiers vols paraboliques pour le CNES ont lieu au mois de février. Au total, 38 campagnes ont été réalisées par la Caravelle jusqu'en juin 1995. Durant la période d'exploitation, 130 vols ont été effectués, incluant près de 4 000 paraboles pour 24 heures de vol en apesanteur. Après son retrait, la Caravelle est transférée au conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine, à Bordeaux. Les vols paraboliques étant effectués dorénavant par un Airbus A300, désigné A300 Zero-G.



Le centre d'essais en vol utilise une Caravelle, à partir de décembre 1964, pour tester l'équipement électronique et effectuer des essais aérodynamiques. L'appareil est la Caravelle III no 116, ancienne OH-LED de Finnair. Plusieurs équipements de navigation ont été ajoutés, ainsi qu'un groupe auxiliaire de puissance. La Caravelle est

utilisée plus de 30 ans, avant son retrait définitif. Le 13 février 1998, l'avion du CEV est convoyé à Istres-le-Tubé depuis Brétigny-sur-Orge, et devient la dernière Caravelle opérationnelle en France. En juillet 1999, l'avion, démonté, est convoyé vers le musée européen de l'aviation de chasse de Montélimar où il est exposé.

Caractéristiques générales des différentes versions de la Caravelle utilisées par l'Armée de l'Air, le CEV, la DGA							
Type	Premier vol	Longueur totale	Passagers	Masse au décollage	Motorisation	Présence d'APU*	Nombre construits
Prototypes	27 mai 1955	31,5 m	0	41 t	RA-26 MK.521	Non	2
III	30 décembre 1959	32,01 m	99	48 t	RA-29 MK.527 et 533B	Non	85
VI-R	6 février 1961	32,01 m	99	51 t	RA-29 MK.532R et 533R	Non	56
10R	18 janvier 1965	32,01 m	99	54 t	P & W JT8D-7	Non	20
11R	21 avril 1967	32,71 m	99	54 t	P & W JT8D-7	Oui	6

*APU : Groupe auxiliaire de puissance (auxiliary power unit)

Bonne lecture et suite au prochain Mille Pattes..... Le secrétaire général Bernard Lastique