

SUD-AVIATION SE 210 CARAVELLE 12

La SE 210 Caravelle est un avion de ligne biréacteur, court et moyen-courriers, produit entre 1958 et 1973 par la société française Sud-Aviation.

En 1951, le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC) crée un comité pour la définition d'un projet d'avion moyen-courrier. En 1954, Le projet X-210 de la Sncase est retenu face à plusieurs projets concurrents et dans la perspective de nouvelles conquêtes, prend le nom de «Caravelle» en souvenir de la flotte de Christophe Colomb.



Cet appareil est réputé pour ses nombreuses innovations. Le choix de l'emplacement des moteurs, à l'arrière de l'appareil, de part et d'autre du fuselage lui confère plusieurs avantages : la voilure, dégagée de toute obstruction, est ainsi dotée de qualités aérodynamiques exceptionnelles. La cabine est particulièrement silencieuse. Enfin, la position des moteurs à proximité de l'axe central de l'avion limite les conséquences néfastes sur le comportement en vol en cas de panne moteur. Autre particularité de l'appareil : son escalier escamotable intégré, situé à l'arrière, permettant l'embarquement et le débarquement des passagers, constitue un atout majeur. En effet, cet avion pouvait être exploité partout, même sur les aéroports aux infrastructures les plus sommaires.

Dès février 1953, la Sncase commence à travailler à la réalisation de deux prototypes et d'une maquette en bois grandeur nature, installée dans le grand hangar de l'usine de Blagnac. L'équipement des pointes avant de fuselage est prévu à Marignane ; les usines de Nantes Bouguenais se voient confier la fabrication et l'assemblage de la voilure ; Saint Nazaire et Rochefort réalisent l'empennage arrière, les volets et les bords d'attaque tandis que les usines de la région parisienne, Courbevoie et Suresnes, sont chargées des aménagements commerciaux. Les usines de Toulouse, quant à elles ont la responsabilité de la fabrication du fuselage, du montage général, des aménagements et des essais en vol. Mais Caravelle marque aussi l'émergence de l'industrie aéronautique européenne, utilisant au mieux les compétences des partenaires extérieurs comme Fiat à Turin qui fabrique les fuseaux réacteurs, une partie des empennages et les ailerons et Rolls Royce qui livre les réacteurs et les servocommandes...



Bien qu'initialement prévu pour le 31 mai, le premier vol du prototype F-WHHH a lieu le 27 mai 1955, sans préavis et dure 41 minutes. Pierre Nadot, directeur du centre d'essais en vol et chef pilote d'essais, est aux commandes et remarque déjà l'excellente maniabilité de l'appareil. Caravelle est présentée en vol lors du Salon du Bourget en juin 1955. Pendant la phase d'essais, les prototypes enchaînent plusieurs tournées de démonstration : l'objectif étant de vendre l'avion à l'étranger. Grâce à cette campagne les premières commandes à l'exportation se concrétisent. SAS (Scandinavian Airlines System) tout d'abord puis Finnair passent commande. Mais la cible la plus prestigieuse reste le Nouveau Monde et en particulier les Etats-Unis. La compagnie brésilienne Varig passe commande en 1957 pour deux appareils, mais il faut attendre 1960 pour la finalisation d'un contrat avec United Airlines pour l'acquisition de vingt appareils. Ce seront les seules unités neuves vendues aux Etats-Unis.

Même s'il connaît une explosion durant les années 1960, le transport aérien reste un produit de luxe. Dans les compagnies aériennes, c'est la surenchère pour proposer des produits de qualité et soigner son image ; « Caravelle ouvre une ère nouvelle »...



La Caravelle 12 F-BTOE n°280 de série a volé pour la première fois le 8 mars 1973. Elle a été successivement louée puis achetée par Air Inter et a été utilisée jusqu'en 1995, date à laquelle elle est revenue sur le site de Toulouse où elle conservée depuis. C'est la dernière Caravelle à avoir été construite.

Collection Airbus Operations SAS