

En 1957, Sud Aviation, société française, issue de la fusion de plusieurs entreprises aéronautiques, était devenue une entité unique et détenue par l'État français.

La Caravelle, avion emblématique des années 1960, a marqué une étape majeure dans l'évolution de l'aviation civile après la Seconde Guerre mondiale. Le contexte d'alors était dominé par les avions à hélice, volant à basse altitude et nécessitant des escales pour relier les capitales européennes. L'avènement de l'aviation à réaction militaire a inspiré la modernisation de l'aviation civile.

En 1949, De Havilland présenta le Comet, premier avion à réaction destiné à l'aviation civile. Cependant, sa fragilité et ses accidents fréquents en firent un échec. Les compagnies aériennes attendaient un avion plus sûr, adapté pour remplacer les avions à hélice comme le DC-4. Le prototype d'un nouvel avion moyen-courrier vola pour la première fois en 1955, avec succès. Air France devint acquéreur de l'avion, baptisé « Lorraine », livré en 1959.

La Caravelle se distingua par ses moteurs situés à l'empennage, réduisant le bruit en cabine. Ses ailes en flèche et son électronique de bord novatrice révolutionnaient l'aviation. Elle offrait un bon confort, transportant une centaine de passagers en aménagement monoclasse et 82 passagers en aménagement 2 classes.

Pendant les années 1960, Air France reçut 47 Caravelles, les utilisant principalement sur des lignes européennes. Cependant, dans les années 1970, Air France opta pour des Boeing 727, marquant le début du déclin de la Caravelle. Au fil des années, ces avions furent progressivement retirés de la flotte et leur dernière utilisation par Air France eut lieu en 1981, mettant fin à l'ère de la Caravelle.

Dès son accession au pouvoir, le Général de Gaulle a embrassé la Caravelle prototype, qu'il a affectueusement surnommée « *la rapide, la sûre, la douce Caravelle* ». Les deux premiers modèles de série furent livrés à Air France au début de 1959. L'une de ces Caravelles fut baptisée par Madame de Gaulle lors d'une cérémonie à la Direction du Matériel d'Air France à Orly nord, en mars 1959. Ce même avion a réalisé une performance extraordinaire en avril 1959, décollant avec un seul moteur, montant à 13.000 mètres, puis planant pendant 46 minutes entre Paris et Dijon avec des journalistes à bord, mettant en évidence l'exceptionnelle aérodynamique de cet avion.

La Caravelle a été mise en service au départ de Paris Orly en mai 1959, desservant Milan, Rome, Athènes et Istanbul. Elle a progressivement étendu son réseau

à toute l'Europe et au bassin méditerranéen, remplaçant les Vickers Viscount. Air France a reçu jusqu'à 54 Caravelles, portant des noms de provinces françaises. Certaines d'entre elles ont été transférées ou louées à Air Inter, Air Charter International et même au GLAM, qui a utilisé une Caravelle Air France en 1963 pour les vols présidentiels.

En février 1960, un contrat d'achat de 20 avions a été signé avec la compagnie américaine United Airlines (UAL), suscitant l'intérêt d'autres compagnies, dont la TWA, qui a également pris en option 20 avions. Sud-Aviation a conclu un accord avec Douglas pour commercialiser la version américaine de la Caravelle, appelée « Caravelle Horizon », équipée de moteurs General Electric. Toutefois, Douglas a gelé ce projet pour annoncer son propre avion biréacteur, le Douglas DC 9. Les options américaines ont été annulées, et les compagnies américaines ont préféré commander le DC 9 et le Boeing 727.

La Caravelle a été le premier avion de ligne au monde à obtenir l'autorisation de réaliser des atterrissages entièrement automatiques et en conditions de mauvaise visibilité (approche catégorie III).

Malgré un succès commercial initial, la Caravelle a rapidement été confrontée à la concurrence des nouveaux arrivants, le DC 9 et le Boeing 727, qui ont profité de l'expérience de la Caravelle pour proposer des avions plus performants, équipés de réacteurs Pratt & Whitney plus économes en carburant, offrant des soutes de plus grande capacité pour les bagages et le fret, ainsi qu'un accès passager plus facile.

Le lancement de la Caravelle 12 intervint trop tard, malgré l'installation de moteurs JT-8 et de nombreuses améliorations. Le marché avait déjà été capté depuis plusieurs années par Boeing et Douglas. Seulement douze avions de ce modèle furent commandés. Au total, 282 Caravelles furent construites, la dernière étant livrée en mars 1973.

Sud-Aviation a ensuite décidé de se lancer dans le développement d'un moyen-courrier supersonique avec une voilure delta révolutionnaire, au lieu de perfectionner une nouvelle version de la Caravelle. En 1961, pour donner suite à la convergence de ces deux projets, un accord a été signé pour mettre en commun les études entre Sud-Aviation, la British Aircraft Corporation, SNECMA et Rolls Royce.

Cet accord a abouti à la création du Concorde, dont le premier vol eut lieu en mars 1969, avec un équipage composé de pilotes ayant précédemment travaillé sur la

Caravelle. En 1970, le président de la Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS), Henri Ziegler, a relancé le projet de l'A 300 (A pour Airbus, 300 pour transporter 300 passagers), jetant ainsi les bases d'Airbus Industrie. Le succès technique et commercial de l'Airbus a confirmé l'expertise acquise grâce à la Caravelle.

En 1970, Sud Aviation a été fusionnée avec la Société nationale de constructions aéronautiques de l'Ouest (SNCAN) pour former la société Aérospatiale. Aérospatiale est également devenue une société d'État, consolidant ainsi les ressources et les compétences des différentes entreprises pour devenir l'un des principaux acteurs de l'industrie aérospatiale en France.

*

Lionel Casse a associé son nom à la Caravelle. Entré en 1938 à Air France, à seulement 23 ans, il y côtoie ces pionniers intrépides des lignes aériennes qui y tracèrent un réseau de 40.000 kilomètres. À l'orée de la guerre de 1939, à tout juste 24 ans, il est déjà reconnu comme un pilote chevronné, acclamé parmi les meilleurs de sa génération. Affecté à un groupe de bombardement, il accomplit de périlleuses missions, bravant les cieux hostiles pour la cause. Lors de la retraite de 1940 vers Tours, il survit à une attaque aérienne dévastatrice et enchaîna de nombreuses missions dans les forces combattantes jusqu'à l'année 1945.

Par la suite, la direction d'Air France choisit Lionel Casse pour constituer les équipages œuvrant sur la voie de l'Atlantique-Nord et ses camarades le couronnèrent du titre de *Seigneur de l'Atlantique*. À l'âge de 36 ans, il est chef du personnel navigant d'Air France et obtient, non sans mal, d'autoriser les femmes à embrasser la carrière de pilote et à en prendre les commandes.

Il fut choisi pour présenter la Caravelle aux Amériques du Sud et du Nord, puis eut l'honneur de commander la Caravelle présidentielle du général de Gaulle. Il se souvient du jour où le général, fit son entrée dans la carlingue de la Caravelle. Pour la première fois, il fut charmé de constater qu'à l'intérieur il pouvait se tenir debout, droit et fier, comme un homme d'État devrait l'être.

Lionel appréciait à la fois la simplicité du Général et sa rigueur : « *Il demandait toujours s'il pouvait venir me voir dans le cockpit, sans vouloir s'imposer, et nous discussions très librement. Avec De Gaulle, il y avait une discipline, il fallait être à*

l'heure. Il ne s'agissait pas de faire des blagues. Un jour un ingénieur d'Air France avait acheté au Mexique un truc in exportable, le Général l'a su, il n'est pas revenu ».

Il se souvient des mœurs d'un autre temps : « Il n'y avait pas d'invités dans les voyages officiels, pas d'avion pour les copains ou les journalistes. Personne. Il y avait trois gardes du corps, le personnel de l'Élysées, femmes de chambre, valets de chambre, un médecin militaire et c'était tout. »

Et, concernant les envolées exaltées dont le Général avait le secret, il se souvient : « Le premier grand voyage que nous avons fait, était pour aller à Ottawa. Après il y eut le coup du Québec Libre. Ce sont des manies, un peu. Je lui ai dit, si un canadien venait en France et lance « Vive le pays basque libre ! » il est probable que le gouvernement français ne soit pas très content. Le général me répondit : le Québec a toujours demandé cette autonomie, mais ils ne l'obtiendront jamais ! »

Le 13 juin 1958, arrivé à l'aéroport de Maison Blanche à Alger, au pied de l'appareil où tout le personnel de bord se tenait, le Général pria Lionel de présenter ses condoléances à son épouse, Aliette Flandin, par suite du décès de son père, le Président Pierre-Étienne Flandin.

*