

AÉRONAUTIQUE. À l'abandon, l'ancienne Caravelle Zéro G pourrait revivre à la faveur du Centen'Air 2010

## Du ciel à la pesanteur de l'oubli



La Caravelle Zéro G croupit depuis quatre ans sur la zone aéroportuaire. (Photo Olivier delhoumeau)



De loin, elle semble comme à plat ventre, le fuselage noirci par la mousse et les intempéries.

Depuis quatre ans, la Caravelle Zero G gît sur un parking de la zone aéroportuaire. Dos à la piste. Figée dans une sorte de tête à tête silencieux avec un Mercure, autre vieille carlingue sortie des hangars Dassault en 1974. Et qui a définitivement rejoint le plancher des vaches le 1er septembre 1994, au terme d'un ultime vol commercial entre Biarritz et Orly.

Abandonnée à son triste sort, la Caravelle appartient aujourd'hui au Conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine. Elle devrait bientôt quitter son état de torpeur pour retrouver un peu de son lustre d'antan. Plusieurs bonnes volontés s'emploient en effet à faire revivre l'épave, à la faveur du Centenaire de l'aviation à Bordeaux-Mérignac qui sera fêté tout au long de cette année. De quelle manière ? En la ramenant dans le giron de sa famille d'adoption, la société Novespace qui l'exploita de 1992 à 1995 (1), avant son remplacement par l'actuel Airbus A 300. Aux côtés de son jeune successeur situé à quelques centaines de mètres, la Caravelle sera le témoin d'une époque, à la croisée de l'histoire et de la haute technologie.

### **Vendue pour 3000 euros**

Filiale du Centre national d'études spatiales (Cnes), Novespace, créée en 1986, organise des campagnes de vols paraboliques (état d'apesanteur) pour le compte de divers clients, essentiellement des agences spatiales. L'aéroport de Bordeaux constitue la rampe de lancement de ses expéditions.

Les escapades en haute altitude sont organisées au profit d'équipes scientifiques internationales, qui utilisent l'état d'apesanteur pour approfondir leurs recherches. Novespace est à ce jour la seule entité en Europe à proposer ce genre d'expérience. Durant sa carrière, la Caravelle Zéro G a réalisé plus de cent vols.

Cédée au Conservatoire après sa mise au rencart, elle a rejoint la riche collection de l'association hébergée sur la Base aérienne 106. « On l'a achetée avec la dernière subvention accordée par le Conseil général, soit environ 3 000 euros. L'appareil réformé stationnait à Brétigny-sur-Orge, au sud de Paris. On a bénéficié d'une autorisation spéciale pour le faire voler jusqu'ici », se souvient Pierre Pée, vice-président de l'institution muséale.

Entreposée d'abord à côté de la Sogerma, la Caravelle Zéro G a déménagé dans le sillage du Conservatoire sur la base militaire, suite aux ravages de la tempête de 1999. Déplacée au gré des nécessités, elle occupe son emplacement actuel depuis quatre ans. Autrement dit, la transition s'éternise.

Les militaires de la BA 106 opposent leur veto au rapatriement de l'engin à proximité du Conservatoire. La faute au manque de place.

Ironie du sort, l'avion est englué en zone de sécurité, contrainte par des exigences très strictes. Les bénévoles du Conservatoire ne peuvent s'y rendre sans autorisation préalable. La Caravelle réussira-t-elle son examen de passage après de longs mois sans entretien ? « Nous avons dépêché récemment une équipe sur les lieux car le Mercure a perdu une pièce du train d'atterrissage droit. On en a profité pour jeter un coup d'oeil sur l'ancien Zéro G. A priori, on devrait venir à bout de la saleté. Les traces de corrosion sur les ailes sont en revanche plus gênantes », explique Pierre Pée.

Pour approcher l'avion plus aisément, l'association de passionnés compte sur le soutien de Novespace. « Ils sont badgés pour pénétrer sur cette zone », reprend le vice-président. Malheureusement, le transfert de la Caravelle ne pourra pas s'opérer avant le coup d'envoi officiel du Centenaire de l'aviation, prévu le 28 janvier dans... l'A 300 Zéro G.

(1) De 1988 à 1992, la Caravelle a été exploitée directement par le Cnes.

### **« Un symbole » pour l'astronaute**

« Cette Caravelle est le symbole de ma première activité opérationnelle en tant qu'astronaute. Elle a permis aux Européens de développer leurs propres moyens pour assurer des vols paraboliques, en s'émancipant de la dépendance américaine », lance Jean-François Clervoy.

PDG de Novespace, il est à l'origine du développement du programme pour le compte du Cnes.

Il y a travaillé de 1988 à 1992, en tant que chef de projet. Jean-Pierre Haigneré était à ses côtés. « Je suis parti de zéro. J'ai dû effectuer 2 200 paraboles au cours de ces quatre années. L'Airbus A 300 qui l'a remplacé est plus grand. Il a permis d'embarquer des expériences plus complexes. »

Au-delà des vols paraboliques, Jean-François Clervoy a participé à trois missions spatiales à bord de la navette américaine.

La première avait pour finalité l'étude de la composition de l'atmosphère terrestre. La deuxième visait à ravitailler la station orbitale Mir et la troisième portait sur la réparation du télescope spatial Hubble.

Il occupait le rôle d'ingénieur navigant et était responsable des opérations du bras télémanipulateur.

34,30 mètres

Comme l'envergure de la Caravelle. Son poids à vide est de 37 tonnes. Sa vitesse de croisière était de 817 km/h à 9 000 mètres d'altitude.

**Auteur : Olivier delhoumeau**  
[o.delhoumeau@sudouest.com](mailto:o.delhoumeau@sudouest.com)