

De Havilland Comet 106, le premier avion de ligne commercial à réaction

écrit par Oncle John | 15 février 2021



INTRODUCTION

Pendant des siècles, les bateaux allaient assurer les liaisons intercontinentales et il semblait que ce moyen de transport de personnes et de marchandises ne pourrait jamais être concurrencé, voire remplacé. Avec l'apparition des premiers jets civils, l'aviation allait faire un bon en avant et, à partir des années cinquante, révolutionner les voyages et échanges commerciaux dans le monde entier et pensionner définitivement les grands paquebots. Pourtant, comme nous allons le voir, ce ne fut pas une aventure de tout repos.

L'aviateur américain Charles Lindbergh avait ouvert la voie du

survol des océans avec son raid en solitaire New-York/ Paris les 20 et 21 mai 1927 à bord du « Spirit of Saint Louis » au-dessus de l'Atlantique Nord.



L'AVIATION : DES PROGRES FULGURANTS

Les progrès de l'aviation furent fulgurants. Il suffit de penser que seulement 66 ans séparèrent le premier vol des frères Whright en 1903 sur quelques dizaines de mètres, du premier vol de Concorde capable de voler à Mach2 à partir de 1969 et des premiers pas de l'homme sur la lune la même année, sans oublier le premier vol du géant des airs, le Boeing 747 Jumbo Jet le 9 février 1969 destiné au transport de passagers et de fret.



LE DE HAVILLAND COMET 106

Revenons-en au **De Havilland Comet 106** au destin funeste ... Tout avait pourtant bien commencé pour lui et, au sortir de la seconde guerre mondiale, les anglais avaient pris de l'avance dans la construction aéronautique. Non seulement ils étaient sortis vainqueurs du conflit mais les autres pays européens, ravagés par les destructions de la guerre, peinaient à relancer leur industrie. Les anglais en profitèrent donc pour se positionner en pionniers de l'aviation civile à réaction en réalisant le premier Jet civil dont le destin vous est conté en détails [ici](#) et que l'Oncle John vous recommande de lire pour bien comprendre la suite.

LE COMET EN MODELISME

De Havilland avait déjà rencontré le succès dans les années trente avec l'un de ses avions baptisé lui aussi Comet, qui

avait remporté la course Londres-Melbourne en 1934 ([cliquer ici](#)). Cet appareil en bois aux lignes agréables allait donner naissance un peu plus tard au célèbre chasseur bombardier Mosquito de la seconde guerre mondiale, lui aussi fabriqué en bois.



Les anglais, fiers de leur réalisation, furent aussi les premiers à se lancer dans la reproduction de leur Jet et Dinky Toys sorti au début des années cinquante une première reproduction de leur fameux Comet immatriculé G-ALYV :



Ils furent suivis peu après par le fabricant italien Mercury qui reproduisit lui aussi ce jet :



En réalité, comme nous l'avons vu précédemment (dans le lien que l'Oncle John vous a recommandé de lire > [rappel du lien](#)), le G-ALYV, allait s'écraser tragiquement le 2 mai 1953 peu après son décollage de Calcutta en Inde. Suite à la catastrophe, Dinky Toys s'est empressé de changer l'immatriculation de son jouet initial qui portera dès lors le marquage G-ALYX, [c'est ici](#).

Et par la suite, à ma connaissance, plus aucun fabricant de jouet ne reproduira la première version du Comet. Seules les versions suivantes, sensiblement différentes du projet initial seront reproduites par les fabricants de maquettes plastiques. La série de catastrophes qui ont frappé les premiers Comet ruineront définitivement sa carrière commerciale même si la version corrigée et améliorée de cet appareil sera utilisée pendant soixante ans jusqu'en 1997.

En outre, cette série de catastrophes inexplicables donneront lieu à la plus grande enquête de l'histoire de l'aviation pour parvenir à en déterminer la cause précise. Et ce sera surtout

la concurrence qui profitera du résultat de l'enquête, en particulier Boeing qui produira son fameux 707 qui écrasera littéralement la concurrence. Boeing deviendra le premier constructeur mondial et reléguera le pionnier De Havilland à l'oubli.

Aujourd'hui, il semblerait que les accidents des derniers Boeing 737 Max conduisent la firme Boeing à subir un sort semblable à De Havilland mais en sens inverse. En effet, le 737 est, à ce jour, le Jet commercial qui a été produit en plus grand nombre dans l'histoire de l'aviation mais les déboires du 737 Max risquent de signer la fin de ce succès ...

Et l'histoire de nos modèles Dinky ne s'arrête pas là. En effet, Air France avait acheté aux anglais des Comet dont l'un d'entre eux immatriculé en France F-BGNX.

Suite aux catastrophes de Comet anglais, les appareils français ont été immédiatement retirés du service. Voici une image du Comet Air France F-BGNX qui a donc réellement existé :



Or, au même moment, Dinky Toys France a produit également un appareil Air France immatriculé F-BGNX, mais il ne s'agit pas d'un Comet mais d'un Vickers Viscount ! Qu'est-ce que cela

signifie ?

En fait, Dinky Toys se proposait bien de reproduire un Comet aux couleurs d'Air France et avait déjà produit les décalcomanies qui devaient normalement décorer celui-ci au moment même où se sont produites les catastrophes. Dès lors, que faire du stock de décalcomanies prévues pour décorer le Comet Dinky France ? Et bien, ils les ont tous simplement transférées sur leur nouveau Vickers Viscount ! Sur la photo suivante, vous pouvez observer les deux premières versions du Vickers Viscount produit par Dinky Toys France. La première version comporte bien l'immatriculation et les hublots carrés qui caractérisaient le Comet, tandis que sur la deuxième version, ils ont reproduits correctement les hublots du Viscount qui étaient effectivement de forme ovale et non carrée. Enfin, sur la version anglaise du Viscount Air France produit en UK l'immatriculation du jouet deviendra F-BGNL et les hublots seront aussi reproduits fidèlement. Ci-dessous, deux photos tirées de la revue « Collectionneur & Chineur » publiée le 5 octobre 2007.

Vickers Viscount • réf. 60 E / 803

Le premier quadrimoteur turbo-propulsé employé à grande échelle, le Viscount est entré en service actif en 1953. Ce bi-courantier, pouvant transporter jusqu'à 95 passagers, est une grande réussite commerciale. Plus de 500 appareils produits, quelques exemplaires voient encore en 2007 dans des compagnies locales.

Elle s'inscrit dans la veine de la Constellation. Ses formes sont très bien rendues. Les turbopropulseurs sont équipés d'hélices quadripales sur des "casserolles" en laiton. Trois paires de roues de 5 mm font office d'atterrissage.

opération, en livrée Air France, parfaitement les lignes de l'appareil porte l'immatriculation F-BDHH. Les ailes et l'arrière du fuselage ont donné lieu à deux variantes (notre encadré "Une variante (ou 2)").

L'avion est bicolore, gris métallisé et blanc, sur le dessus de la carlingue. L'arrière est peint en bleu. Produit de 1957 à 1960, ce modèle était vendu en boîte jaune illustrée.

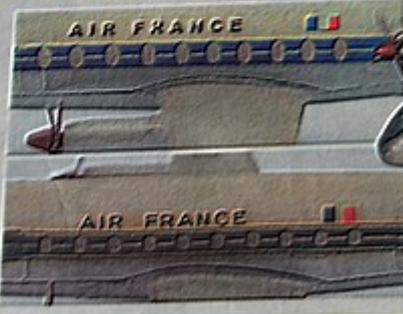
Le Vickers Viscount a connu une grande réussite commerciale. Dinky Toys a reproduit avec brio ce superbe appareil sous la réf. 60E. L. 15 cm. La première version se reconnaît à ses petits hublots presque carrés.



Le Vickers était également vendu en boîte jaune.

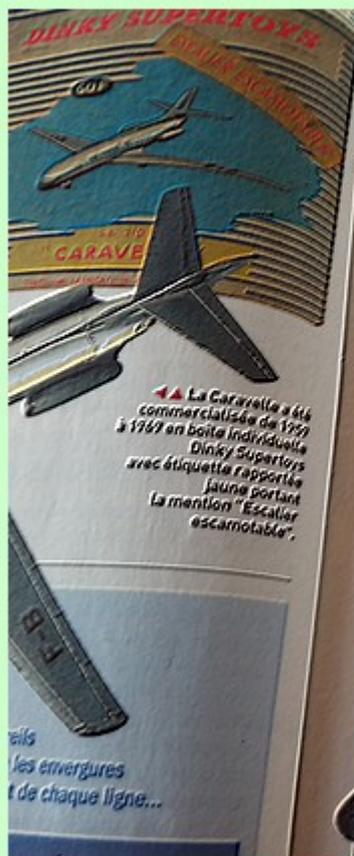
variante de décoration

Il a connu deux variantes de décoration. Dans sa première version, le Viscount était affublé de petits hublots et d'un nouveau type de manières rattrape vite la fiction. Les hublots sont au nombre de dix, et plus gros, et désormais écrits en noir, et la bande de couleur la carlingue bleue.



Les deux versions du Vickers Viscount, avec gros hublots et lettrage noir en haut, et petits hublots avec lettrage bleu en bas.

Dans sa 2e version, le Vickers Viscount est équipé de gros hublots ovales avec Air France écrit en noir.



La Caravelle a été commercialisée de 1959 à 1967 en boîte individuelle Dinky Supertoy's avec étiquette rapportée en jaune portant la mention "Escalier escamotable".

"Made in England"



Le Vickers Viscount a été reproduit par Meccano England en livrée BEA sous la réf. 708.

Le Viscount Air France anglais réf. 706 est immédiatement identifiable par l'absence de volet de 17 cm d'atterrissage. Son immatriculation F-BDHH est celle de l'immatriculation du modèle français F-BDHC.

La Caravelle "Made in France" commercialisée après 1962 porte la référence 777 sous l'aile gauche et possède la troussière et les ailes, caractéristiques des productions anglaises. Ce modèle aux ailes été fabriqué en Angleterre à Liver pool et décoré en France dans l'usine de Bobigny.

La Caravelle anglaise était vendue sous la référence 777 en boîte individuelle jaune richement illustrée. Une cale en carton permettait de bloquer l'avion dans sa boîte.

Par la suite, pour tenter de rentabiliser son échec, De

Havilland a vendu les plans du cockpit de son Comet à Sud-Aviation qui a utilisé ceux-ci pour réaliser sa fameuse Caravelle. Et donc la forme des cockpits du Comet et de la Caravelle sont rigoureusement identiques comme vous pouvez le remarquer sur la vue suivante des deux avions nez à nez, le Comet à gauche, la Caravelle à droite :



Pour finir, l'Oncle John désire vous présenter en avant-première mondiale et en exclusivité pour Résistance républicaine la seule et unique reproduction exacte d'un Comet Dinky Toys Air France qui représente l'appareil réel utilisé par la compagnie française et que l'Oncle John a réalisé tout spécialement pour vous :



Oncle John