Le Super Constellation F-BGN J de Nantes

Description

Cet article fait suite Ã une visite du Super Constellation et les explications fournies fort aimablement par les membres et le prÃ©sident Patrick Pelletier de lâ??Amicale du Super Constellation F-BGNJ, quâ??ils en soient sincÃ¨rement remerciÃ©s.

Les Constellation

VidÃ©o montrant lâ??Ã©volution de la liaison dâ??Air France entre Paris et Tokyo
A la sortie de la Seconde Guerre Mondiale, lâ??aviation civile prend son essor. La compagnie aÃ©ronautique amÃ©ricaine Lockheed Corporation commercialise alors un quadrimoteur Ã hÃ©lices le Constellation. Puis dÃ¨s 1947, elle conÃ§oit une version plus longue et perfectionnÃ©es de ce modÃ¨le : le Super Constellation. DestinÃ©e Ã une clientÃ¨le de passagers trÃ¨s aisÃ©, le Super Constellation est mÃªme dÃ©clinÃ© en une version luxueuse avec couchettes.

PARIS A 14 HEURES DE NEW-YORK
avec le "Super-Constellation" d'Air France

TOUTES LES CONCIERGES ne feront pas grève aujourd'hui
car leur situation diffère d'un immeuble à l'autre

UN NECESSAIRE... UTILE
LE CADEAU NUPTIAL du Conseil municipal de Paris à la princesse ÉLIZABETH

L'ex-recteu
n'était pas a
des opération
pour son compte

Lâ??Aube du 9 octobre

Le Super Constellation rencontre un grand succÃ¨s auprÃ¨s des compagnies aÃ©riennes mondiales qui passent commande dâ??exemplaires auprÃ¨s de Lockheed.

Nouvelles

Le « Super-Constellation ». — Le nouveau « Super-Constellation » de la firme Lockheed, qui a suscité un grand intérêt auprès de l'Association du transport aérien international (I. A. T. A.), dont la 6e assemblée générale s'est réunie dernièrement à San-Francisco, ressemble à son prédécesseur, le « Lockheed-Constellation », bien que de conception beaucoup plus avancée.

Plus long de 6 mètres, il offre notamment à ses passagers un champ visuel beaucoup plus étendu, grâce à ses très larges fenêtres, et il adopte les derniers perfectionnements dus au progrès de la science aéronautique, tel que le dégivrage au moyen d'un instrument électro-pneumatique.

La vitesse du nouvel appareil, qui dépasse de 50 kilomètres à l'heure celle des avions actuellement en service, lui permettra de réduire sensiblement la durée de la liaison régulière New-York-Londres-Paris.

La Croix du 24 octobre 1950 (Retronews)

L'avion perfectible-type

Le nouveau « Super-Constellation » doit entrer en service aux Eastern Airlines en 1951. (Dix de ces machines ont été commandées par E. Rickenbaker au prix unitaire — avec rechange — de 800 millions. Le nouvel appareil diffère du précédent par un fuselage allongé de près de 6 mètres. (Tous les fuselages s'allongent. Exemple : « Shooting Star » et « Meteor » biplace, Douglas DC-4 « Canadair », Super DC-3, etc.). Ainsi allongé le Super Constellation type L-1049 peut recevoir 76 sièges pour les parcours continentaux, 68 pour les lignes transocéaniques et 46 en version « sleeping ». Quant à la capacité réservée au fret elle est augmentée de 30 0/0.

Les calculs montrent que sur des moyennes distances et aux prix actuels les dépenses de mise en œuvre sont couvertes à 24 0/0 seulement de coefficient de charge (soit 18 passagers). Naturellement le L-1049 pourra recevoir eds turbines à hélice type Allison (2.750 CV) au lieu des Wright CA-18 de 2.700 C.V. actuels. Le poids maximum sera porté de 34 tonnes (première version du Constellation) à que que 54 tonnes et sa vitesse de croisière atteindra le 515 à l'heure à 6.000 mètres d'altitude.

Combat du 7 aoÃ»t 1950 (Retronew)

C'est pourtant ce que vient de faire Lockheed avec son premier Constellation. L'appareil, qui avait fait son premier vol, il y a sept ans, le 9 janvier 1943, a effectué le 13 octobre dernier un nouveau premier vol. Cette fois comme prototype du Super-Constellation.

Le fuselage de l'avion a été scié pour autoriser l'adjonction d'une section médiane de 5,50 m, et la structure a été renforcée afin de permettre ultérieurement le montage de turbopropulseurs. Bien que l'ancien — et nouveau — prototype soit encore équipé de ses moteurs d'origine (Pratt et Whitney R 2 800 Double Wasp), la version de série recevra des Wright Turbo Cyclone 18. Le Super-Constellation L-1049 C aura ainsi une puissance 30 % plus élevée que son ancêtre, une charge commerciale 40 % plus grande, le nombre des sièges et le volume des soutes étant respectivement augmentés de 41 et 60 %. Le poids au décollage sera de 58 970 kg et la cabine pressurisée est prévue pour une altitude de croisière de 30 000 pieds (9 100 m).

...Et Lockheed a déjà, en carnet, 50 millions de dollars de commandes pour ce nouvel appareil.

La Science et la vie, 1 dÃ©cembre 1950 (Retronews)

En 1951, la presse franÃ§aise se fait largement Ã©cho de la commande de dix Super-Constellation quâ?? Air France passent auprÃ¨s des usines aÃ©ronautiques Lockheedâ?¦elle en possÃ¨dera 20 en 1957.
(24 heures dâ??un avion, reportage diffusÃ© dans les ActualitÃ©s FranÃ§aisesdu 24 janvier 1956 et montrant un contrÃ´le de Super Constellation dans les ateliers dâ?? Air France)

Air France vient de passer aux usines américaines « Lockeed » une commande de 10 super-Constellations d'un coût total de 15 millions de dollars. Le premier de ces appareils pourrait être mis en service sur l'une des grandes lignes transatlantiques de la Compagnie en mars 1953.

Plus longs de 6 mètres que les Constellations actuellement en service, ces super-Constellations pourront transporter de 90 à 110 passagers selon que ceux-ci voyageront en couchettes de luxe ou sur des sièges ordinaires.

La possibilité pour ce nouvel appareil de décoller et d'atterrir à des charges nettement supérieures à celles des Constellations actuels permettra une augmentation de la « charge payante » et, par conséquent, un meilleur rendement au point de vue commercial. L'utilisation de moteurs type Compound (en attendant l'éventuelle mise en service de super-Constellations entièrement équipés en moteurs à réaction) accroîtra de 100 km.-H. environ la vitesse de croisière qui est pour les Constellation de 450 km. environ.

Lâ??Ã?conomiste europÃ©en du 9 septembre 1951 (Retronews)

Le " Super Constellation "

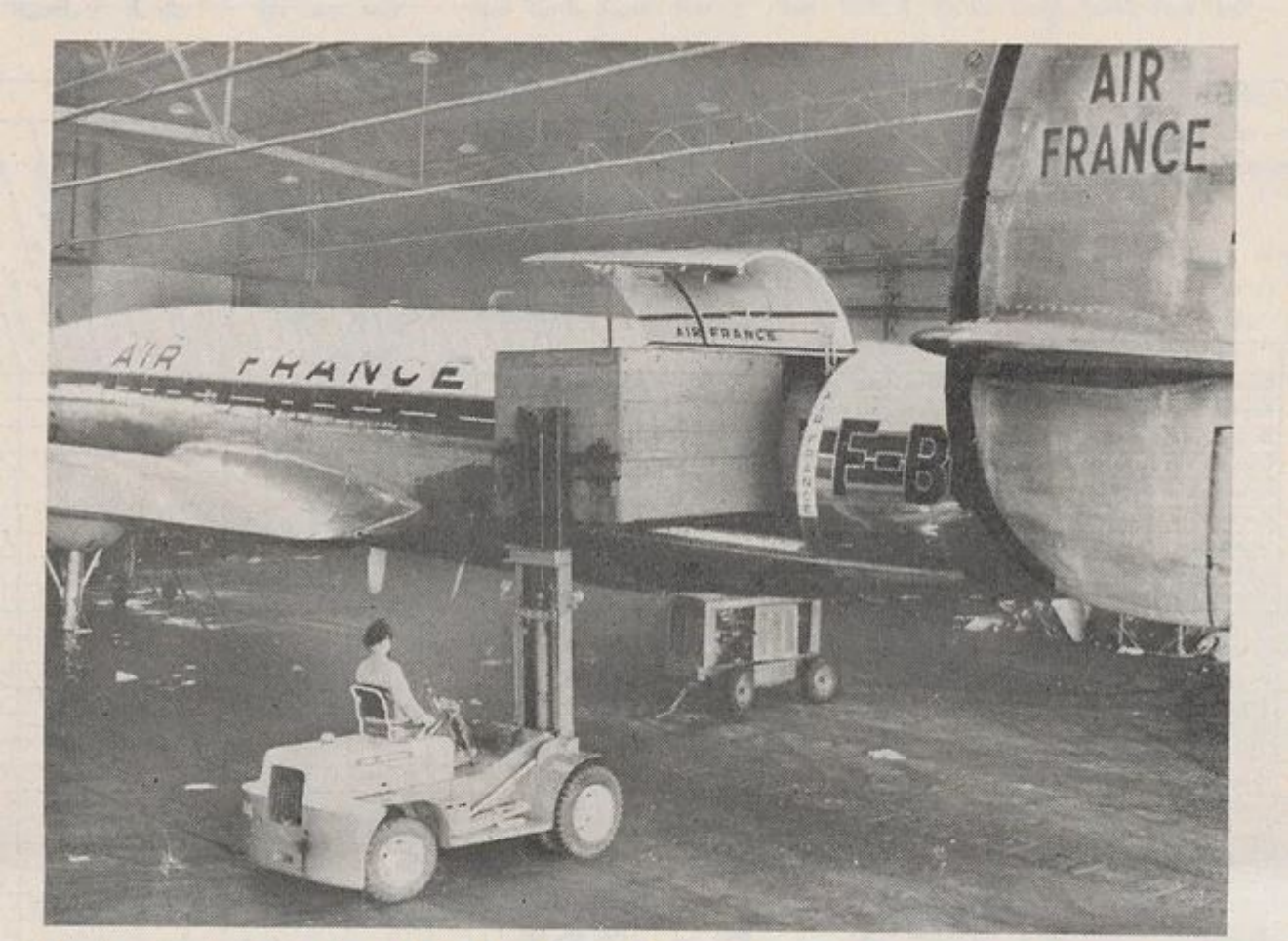
Voici le nouveau « Lockheed Super Constellation » le plus avion destiné au service commercial, durant un vol d'essai aux Etat Unis. Cet aéro plane qui peut transporter 110 passagers est une transposition en plus grand et plus rapide des Constellations actuellement en service dans le monde entier.

Ce nouvel appareil sera muni de moteurs à turbo-propulseurs qui lui permettront d'atteindre une vitesse de plus de 400 milles à l'heure.

La Gazette provenÃ§ale du 20 septembre 1951 (Retronews)

Dix "Super-Constellation" entreront en service sur les lignes d'Air France en 1953.

Air-France Revue de janvier 1952 (Gallica)



En fin de carrière, les L-1049 « Super Constel » ont été convertis en version cargo dans les ateliers de la Compagnie nationale à Montaudran.

France aviation du 15 mai 1967 (Gallica)

Mais avec lâ??avÃ¨nement des avions de ligne Ã rÃ©action, dont notamment les Caravelle, Douglas DC-8 et surtout les Boeing 707, les Super Constellation et leurs moteurs Ã piston sont frappÃ©s dâ??obsolescence. Ils doivent cÃ©der leur places pour les longs itinÃ©raires intercontinentaux et se contenter des lignes intÃ©rieures jusquâ??en 1967, date oÃ¹ Air-France arrÃªte leur exploitation. (Le magasine dâ??Air France, France aviation du 15 mai 1967 fait ses adieux aux Lockheed sur plusieurs pages.)Voici, lâ??histoire du dernier survivant de la commande passÃ©e en 1953 par Air-France; le F-BGNJ visible sur une piste annexe de lâ??aÃ©roport de Nantes.

Le Super Constellation F-BGNJ de Nantes

Le F-BGNJ qui reÃ§oit respectivement ses certificats de navigabilitÃ© et dâ??immatriculation les 10 et 11 novembre, est le dernier de la sÃ©rie de dix Super Constellations 1049 C achetÃ©s et livrÃ©s en 1953. Le 1er aout 1954, il connait lors dâ??une liaison Orly Mexico, un accident Ã lâ??aÃ©roport de Mexico pendant le roulage au sol entre lâ??hangar et la piste entrainant dâ??importants dÃ©gÃ¢ts structuraux. Il reste immobilisÃ© pendant sept mois, et nâ??est ut de retour Ã Orly que le 23 fÃ©vrier 1955. En 1956, il est modifiÃ© en L-1049 G (on peut trouver une photo de lâ??avion datant de 1961 sur lâ??aÃ©roport de Berlin ici).

Un équipage d'Air France observe en plein vol la comète Mrkos

On sait qu'une comète de première grandeur observée depuis le 2 août en Tchécoslovaquie, au Danemark et en Autriche a été repérée dans la nuit du 4 août par l'équipage du Super Constellation F-BGNJ de la ligne Téhéran-Paris.

La comète apparut dans le ciel 1 heure 30 environ avant le lever du soleil. C'est à 2 h. 08 très exactement que le copilote Emile Ortiz la repéra à la verticale des environs de Belgrade, la queue brillante dirigée vers le zénith. Jusqu'à Munich, cette comète nommée Mrkos — du nom de l'astronome tchèque qui la découvrit — fut observée par l'équipage « à l'intersection des constellations du Lynx, du Cancer, du Lion et du Petit Lion, c'est-à-dire entre la Grande Ourse et les Gémeaux » comme 'l l'a poétiquement située dans son rapport de vol.

Combat du 21 aoÃ»t 1957 (Gallica)

Lors de la pÃ©riode de gloire des Super Constellations. Le BGNJ sillonna le monde entier et reliait Paris Ã Buenos Aires, Caracas, ou New-York, Tokyo, TÃ©hÃ©ran, Phnom Penhâ?¦ Il accueille Ã son bord, quelques cÃ©lÃ©britÃ©s comme Coco Chanel et Grace Kellyâ?¦

AprÃ¨s 24 281 heures de vol, il est retirÃ© du service en novembre 1963 et vendu en 1966 Ã la Trabajos Aereos Y Enlaces (TAE). Il est mis aux couleurs de la compagnie et immatriculÃ© EC-BEN ; mais il ne volera jamais sous les couleurs de cette compagnie, la vente ayant Ã©tÃ© annulÃ©e. Il revient alors dans la flotte dâ??Air France puis le 8 aoÃ»t 1967 est vendu Ã Gesto finance Panana, mais suite Ã une saisie judiciaire lâ??avion est interdit de dÃ©part. Ensuite, vendu Ã Air Fret et immatriculÃ© F-BRAD, il connait alors ses heures de vol les plus glorieuses.

AmÃ©nagement luxueux pour lâ??Ã©poque (photographie de F. Augris)

Mission au Biafra

Alors, au NigÃ©ria anglophone, la rÃ©gion du Biafra fait sÃ©cession, ce qui entraine le pays dans une terrible guerre civile de 1967 Ã 1970 provoquant plus dâ??un million de morts. Un blocus infligÃ© par les autoritÃ©s nigÃ©rienne envers le Biafra causant une terrible famine. la Croix-Rouge franÃ§aise agissant en parallÃ¨le de la Croix-Rouge internationale dÃ©cide alors dâ??affrÃ©ter un avion pour transporter des secours (lire Ã ce propos de M. Desgrandchamps, Soutien militaire et aide humanitaire. Les ambiguÃ¯tÃ©s de la France au Biafra, Relations internationales, 2016).

Cockpit (Photographie de F.Augris)

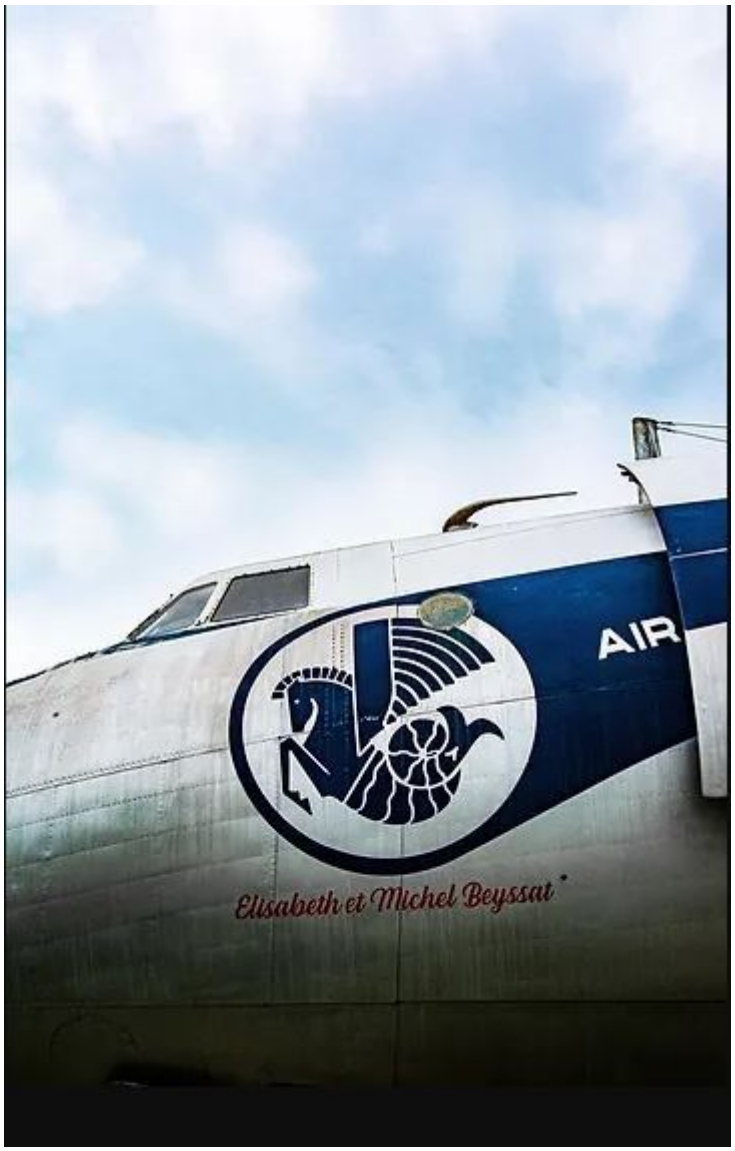
DÃ©but aoÃ»t 1968, une collecte nationale publique lancÃ©e via notamment les radios franÃ§aise rapporte 13 245 000 francs permettant dâ??acheter des vivres de premiÃ¨res nÃ©cessitÃ©s et des mÃ©dicaments auxquels sâ??Ã©taient ajoutÃ©s les dons dâ??entreprise de lâ??agro-alimentaire, et mÃªme de lâ??Etat franÃ§ais. Cette cargaison attend dâ??Ãªtre livrÃ©e au Biafra, un avion devant Ãªtre trouvÃ©. Mais les grandes compagnies aÃ©riennes en pÃ©riode de vacances ne rÃ©pondent pas Ã lâ??appel. Et câ??est la petite compagnie Air Fret qui propose le L-1049G Super Constellation F-BRAD nouvellement acquis. Il est transformÃ© en cargo par le dÃ©montage de ses siÃ¨ges, et ainsi coque nue peut transporter plusieurs tonnes de secours. Reste Ã trouver lâ??Ã©quipe navigante restreinte Ã son minimum : pilote, copilote et mÃ©canicien navigant. AprÃ¨s lâ??intervention de Jean-Marie Chauve auprÃ¨s du MinistÃ¨re des Affaires Ã©trangÃ¨res qui interfÃ©ra auprÃ¨s dâ??Air-France, la compagnie accepte de libÃ©rer du personnel qualifiÃ©. Et dÃ¨s la fin du mois dâ??aoÃ»t 1968, Jean-Marie Chauve, AndrÃ© GrÃ©ard et M. Diou sont choisis sur prÃ¨s de cent pilotes et quinze mÃ©caniciens sâ??Ã©tant portÃ©s volontaires pour cette mission. Avec comme unique passager M. de Farcy de lâ??Ordre de Malte, le 7 septembre 1968, lâ??avion dÃ©colle dâ??Orly et aprÃ¨s deux Ã©tapes, la premiÃ¨re Ã Luqa (Malte) et la seconde Ã Douala (Cameroun), il atterrit Ã Libreville au Gabon le 8 septembre oÃ¹ pendant un mois, lâ??avion est basÃ©.
Le F-Brad effectue plusieurs aller-retours nocturnes par semaine, parfois pour le compte du gouvernement franÃ§ais, entre Libreville et Obilago au Biafra, puis sur une route dâ??Ulli

transformÃ©e en piste. Il livre ainsi dix tonnes de vivres et mÃ©dicaments de premiÃ¨re nÃ©cessitÃ© et revient quelquefois Ã Libreville, les soutes chargÃ©es dâ??enfants dÃ©nutris, voir hÃ©las moribonds qui Ã leur arrivÃ©e sont pris en charge par un hÃ´pital de campagne ou par le suisse Edmond Kaiser de Terre des Hommes (pour plus de dÃ©tails lire de Bernard Chevreau Pilotes sans frontiÃ¨re, Paris, 1999, chapitre 2 et lâ??interview de GrÃ©ard page 3 du magazine dâ?? ASF de dÃ©cembre 1995).

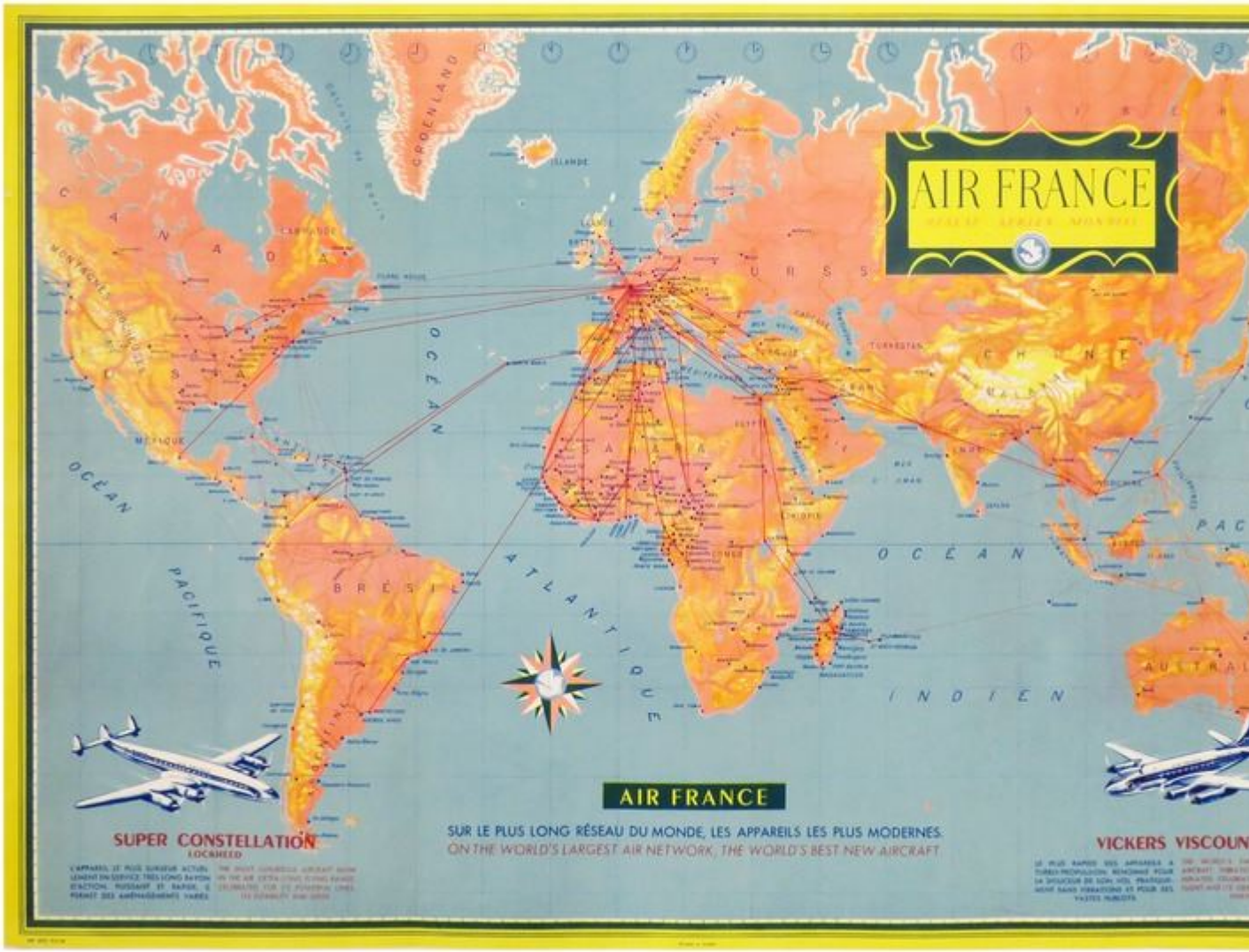
Vie et bontÃ© : France Croix-Rouge : organe officiel de la Croix-Rouge franÃ§aise dâ??octobre 1968 (Gallica)

AprÃ¨s un mois dâ??activitÃ© sur place, le F-Brad est rapatriÃ© Ã ChÃ¢teauroux, et remplacÃ© par un DC-4 qui continue jusquâ??en avril 1969. Suite Ã ce conflit ayant montrÃ© les limites de la Croix-Rouge Internationale, MÃ©decins sans frontiÃ¨re et Aviation sans frontiÃ¨re verront le jour quelques annÃ©es plus tard .
Sur le site dâ?? ASF on peut lire le tÃ©moignage dâ??AndrÃ© GrÃ©ard, lâ??un de ses trois fondateurs et ayant participÃ© Ã cette mission humanitaire :
Â« A lâ??automne 1968, câ??Ã©tait Ã ULI dans le delta du BIAFRA. IL faisait chaud et humide. Au milieu de la nuit, nous embarquions des enfants biafrais dont la vie ne tenait plus quâ??Ã un fil. Nous

avions apportÃ© des vivres et des mÃ©dicaments dans lâ??avion de la Croix Rouge. Le fameux Super Constell F-BRAD affrÃ©tÃ© par la Croix-Rouge franÃ§aise, et bien que lâ??appareil nâ??Ã©tait Ã©quipÃ© quâ??en cargo, des couvertures avaient Ã©tÃ© Ã©talÃ©es pour installer les petits biafrais recueillis par lâ??Ã©quipe dâ??Edmond Kaiser. Il Ã©tait lÃ , affairÃ©, Ã©perdu devant cette misÃ¨re. Nous avons parlÃ©. Il est reparti en chercher dâ??autres. Ceux-lÃ sont arrivÃ©s Ã Libreville, mais pas tous vivants. Je lâ??ai revu Ã plusieurs reprises aprÃ¨s cela mais il y eut toujours de la buÃ©e sur nos paupiÃ¨res Ã lâ??Ã©vocation de ce souvenir.
A son retour du Gabon, le F-Brad continue Ã voler un temps pour la sociÃ©tÃ© Air Fret, (en 1969, il est photographiÃ© le 11 novembre Ã Paris et le 23 Ã Abidjan). il est vendu Ã la fin de cette annÃ©e Ã Catair de RenÃ© Meyer. Il appartient Ã cette compagnie jusquâ??en janvier 1973 oÃ¹ il est retirÃ© du service, pour Ãªtre revendu Ã Air Fret et transportÃ© Ã NÃ®mes, sans jamais naviguer.
En apartÃ©, indiquons que durant lâ??annÃ©e 1969, lâ??armÃ©e tanzanienne passe commande auprÃ¨s de la SuÃ¨de de cinq avions, MalmÃ¶ MFI-9B MINICOIN destinÃ©s en rÃ©alitÃ© au Biafra, ils sont acheminÃ©s de la France jusquâ??Ã Libreville dans les soutes de deux Super Constellation, dont peut-Ãªtre le F-Brad (Michael I. Draper, Shadows: Airlift & Airwar in Biafra & Nigeria 1967-1970, Hikoki Publications, 1999).
Avion classÃ©
Echappant Ã un ferraillage, le Super Constellation via un entrepreneur est rachetÃ© par lâ??aÃ©ro-club nantais de ChÃ¢teau-Bougon dans le but de devenir une attraction touristique. AprÃ¨s son dernier voyage dans les airs avec comme pilote RenÃ© Meyer, il y atterrit le 12 mai 1974 (lire article de lâ??Ã©poque sur cette page). En 1999, la Chambre de Commerce et dâ??Industrie de lâ??aÃ©roport de Nantes-Atlantique rachÃ¨te le Super Constellation Ã son propriÃ©taire de lâ??Ã©poque M. Gaborit pour le sauver une nouvelle fois dâ??un ferraillage qui lui Ã©tait sans doute rÃ©servÃ©. Un groupe de passionnÃ©s dÃ©cide alors de crÃ©er une association en vue de restaurer lâ??avion. Lâ??amicale du Super Constellation voit ainsi le jour en 2000 avec pour principal objectif la prÃ©servation du Lockheed L-1049 C immatriculÃ© F-BRAD. Cette association eut comme prÃ©sident Michel Beyssat ancien commandant de bord dâ??air France ayant pilotÃ© cet appareil de 1956 Ã 1961. Il y avait rencontrÃ© son Ã©pouse, une hÃ´tesse de lâ??air sur la ligne. En 2015, il confia quelques anecdotes aux journalistes et expliqua notamment que pour rallier Tokyo, Â« lâ??Ã©quipage partait 15 jours et passait par Rome, Istanbul, TÃ©hÃ©ran, Karachi, Calcutta, Bangkok, Manille (article du Point du 13 octobre 2015). Depuis, dÃ©cÃ©dÃ© et en son hommage, lâ??Amicale a baptisÃ© le F-BGNJ du nom des deux Ã©poux Â« Elisabeth et Michel Beyssat Â».
En 2001, lâ??avion est classÃ© au titre dâ??objet aux Monuments historiques. Toutefois, aprÃ¨s son classement ses dÃ©boires ne sâ??arrÃªtent pas. Quelques annÃ©es aprÃ¨s son dÃ©mÃ©nagement le 1er mai 2004, sur le site de lâ?? Ã©poque dâ?? Aeroscope (projet dâ??une Vitrine AÃ©ronautique dans le Grand Ouest), les autoritÃ©s militaires franÃ§aises affirment quâ??il est stationnÃ© dans une zone militaire rÃ©glementÃ©e, interdisent lâ??accÃ¨s Ã lâ??avion de janvier Ã octobre 2009, date oÃ¹ elles autorisent un dÃ©placement vers un autre endroit de lâ??aÃ©roport.
Actuellement, le Super Constellation se trouve route de Fremiou Ã Saint-Aignan de Grand lieu (voir les conditions de visite ici).
Le grand projet actuel de Lâ??Amicale du Super Constellation, aprÃ¨s le changement de lâ??ensemble de la moquette de lâ??avion est de pouvoir lui trouver un toit.



(Photographie de F. Augris)



Air France, RÃ©seau AÃ©rien Mondial (Ã©dit. Perceval, 1956)

Pour aller plus loin :
Site de lâ??amicale du Super Constellation F-BGN J
Lâ??association AÃ©roscope-Atlantique pendant huit ans proposait au sous-sol de la Galerie commerciale du Sillon de Bretagne de Saint-Herblain (le grenier de lâ??aviation).
Site de Ralph M. Pettersenâ??s Constellation Survivors (conniesurvivors.)
https://aviatechno.net/
Le Lockheed L1049 G Super Constellation nÂ° F-BGNJ Ã St-Aignan-Grandlieu sur le site de la Fondation du Patrimoine

Categorie

1. Sciences
2. XXe SiÃ¨cle

Tags

1. Aviation
2. Lockheed Corporation

3. Nantes
4. Super Constellation
5. Super Constellation F-BGN J

date crÃ©Ã©e
29/04/2022
Auteur
christelle-augris