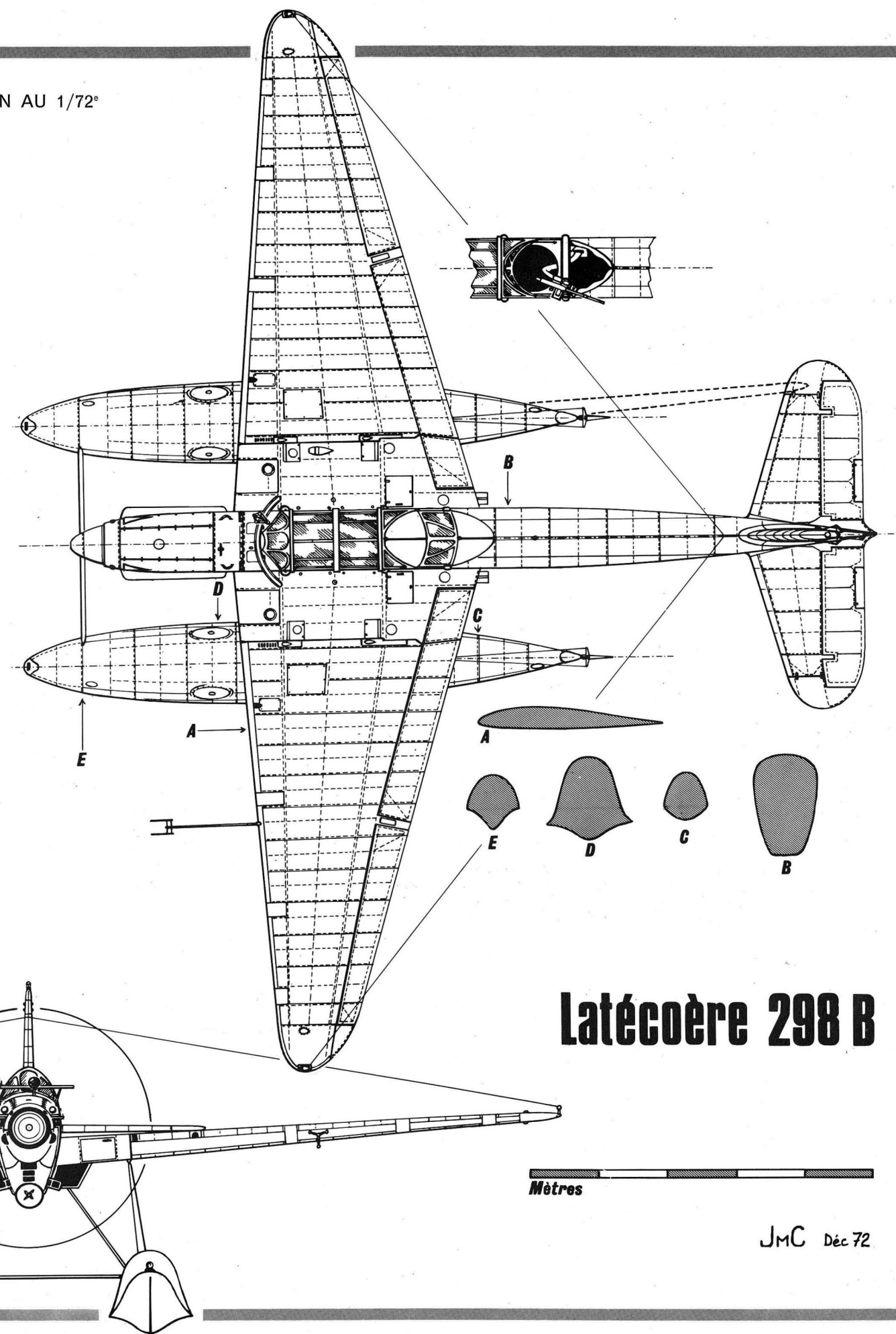
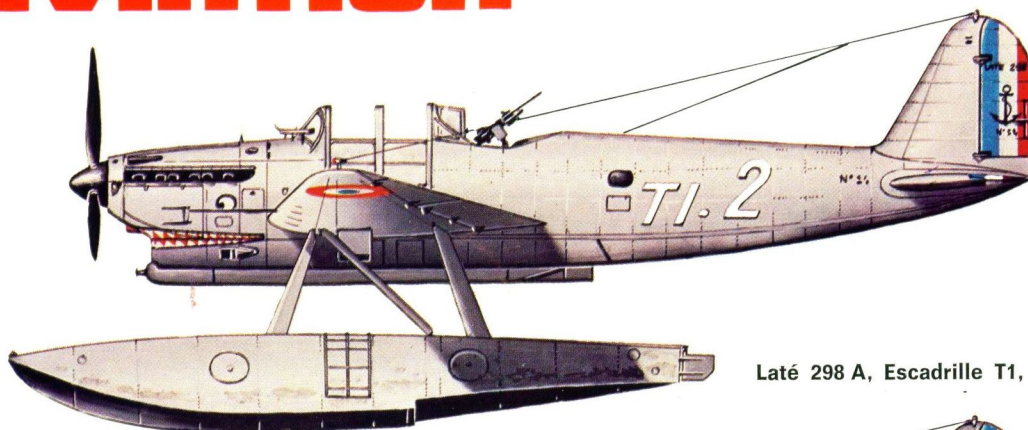


PLAN AU 1/72°

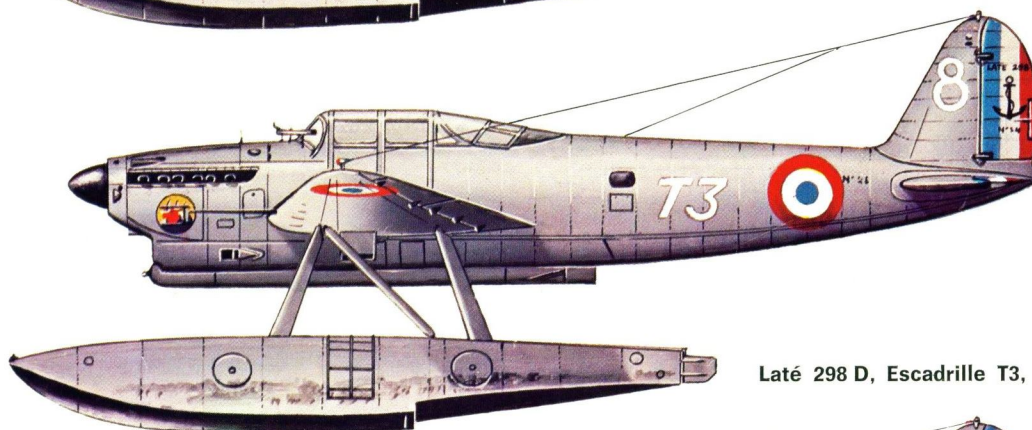


# L'ALBUM du fanatique de L'AVIATION

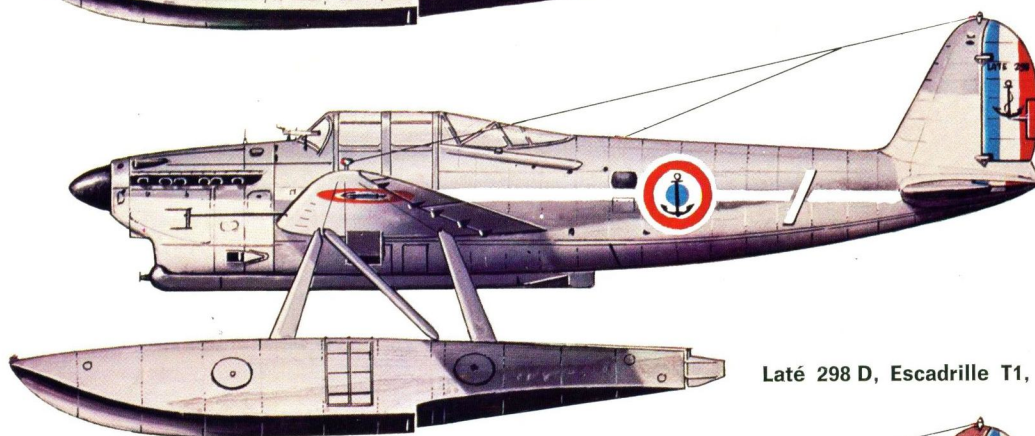
Le Latécoère 298 en escadrille.



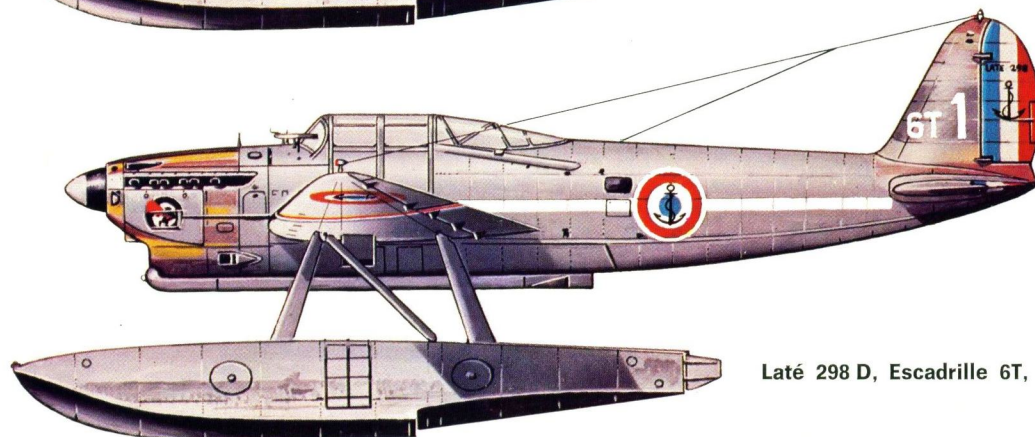
Laté 298 A, Escadrille T1, 1939.



Laté 298 D, Escadrille T3, début 1940.



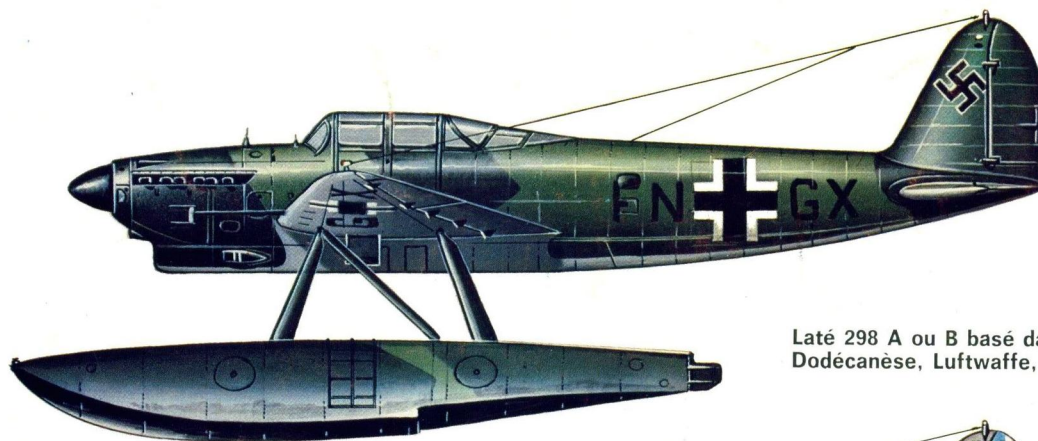
Laté 298 D, Escadrille T1, Syrie 1941.



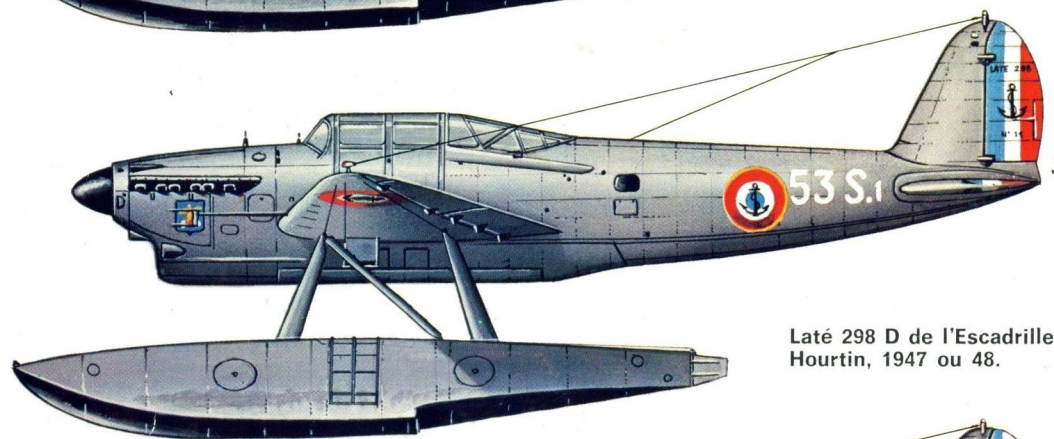
Laté 298 D, Escadrille 6T, Dakar 1942-43.



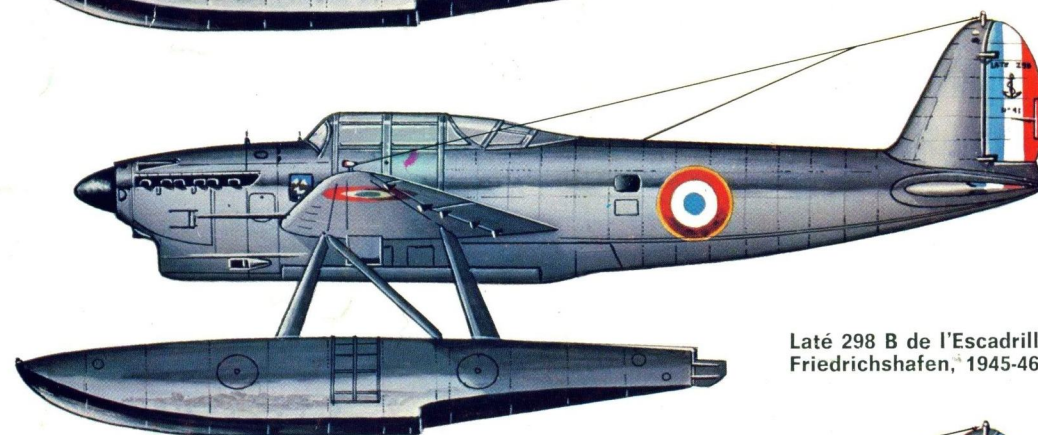
LATÉCOERE 298



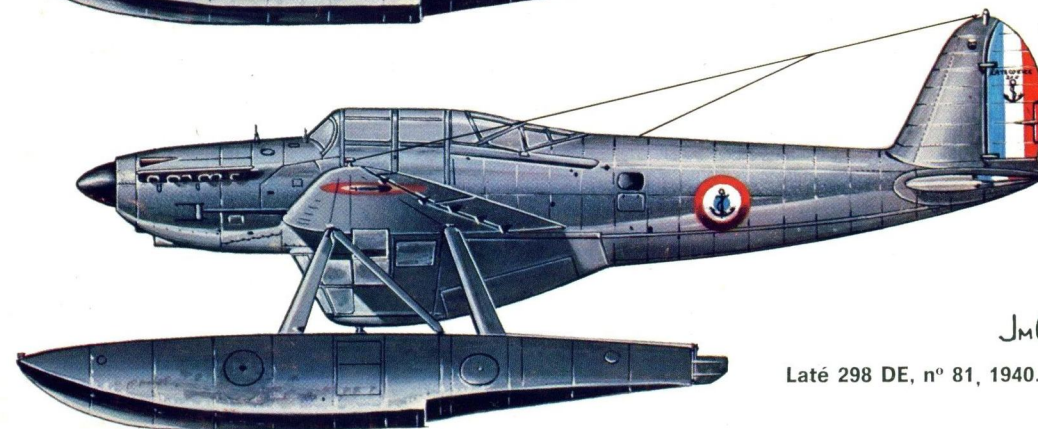
Laté 298 A ou B basé dans le Dodécanèse, Luftwaffe, début 1944.



Laté 298 D de l'Escadrille 53 S, Hourtin, 1947 ou 48.



Laté 298 B de l'Escadrille 3 S, Friedrichshafen, 1945-46.



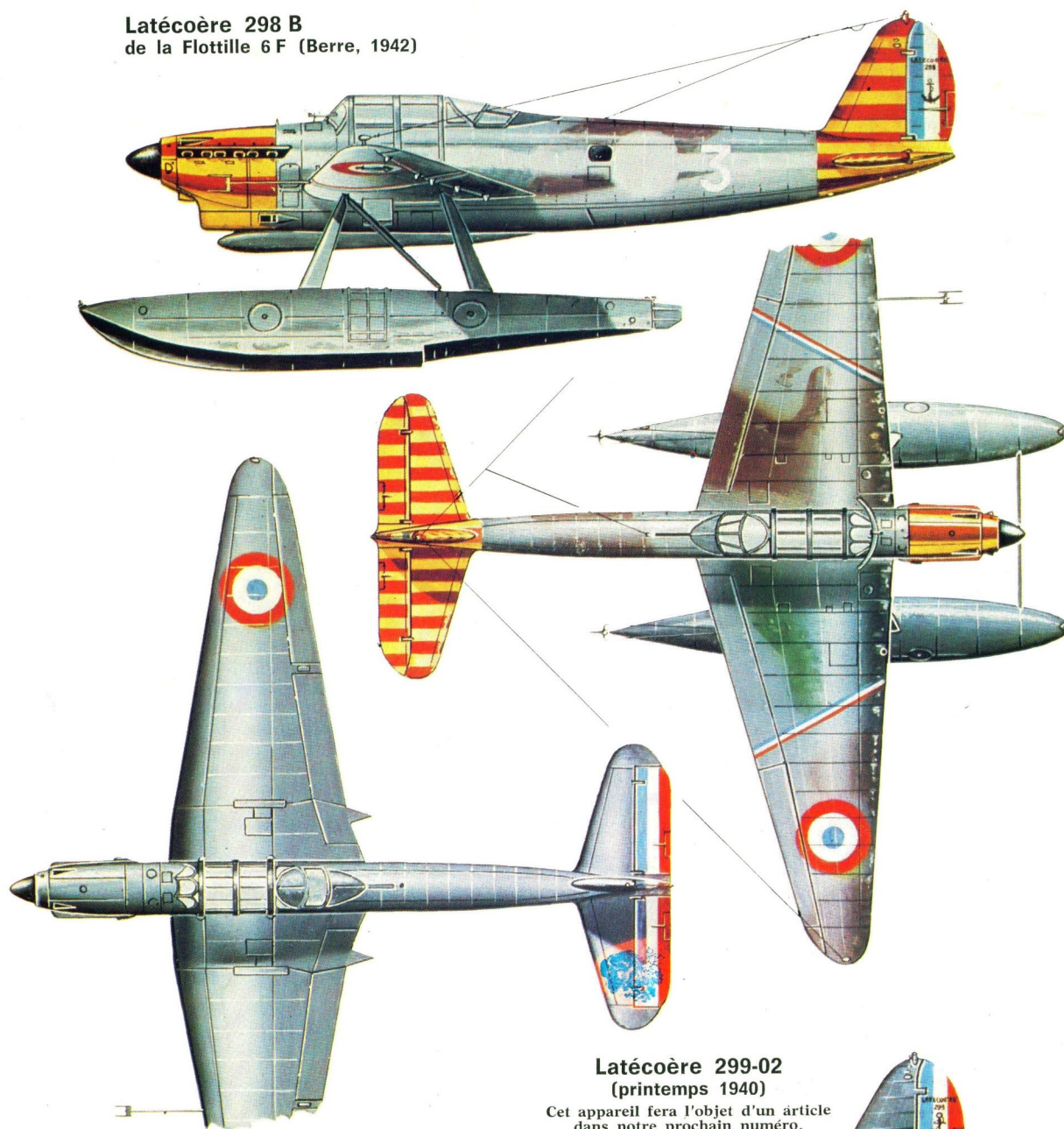
Laté 298 DE, n° 81, 1940.

JmC Oct 72



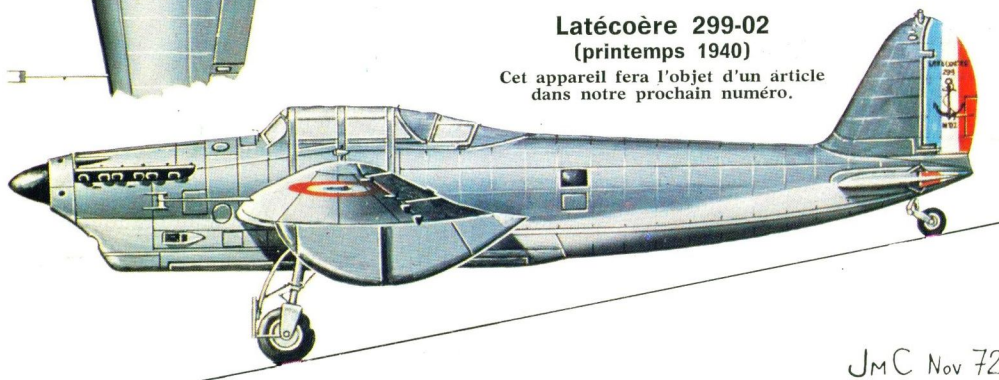
# L'ALBUM du fanatique de L'AVIATION

Latécoère 298 B  
de la Flottille 6 F (Berre, 1942)



Latécoère 299-02  
(printemps 1940)

Cet appareil fera l'objet d'un article  
dans notre prochain numéro.





À l'entrée en guerre, en septembre 1939, l'aéronautique navale française disposait en première ligne de 4 escadrilles d'hydravions Latécoère 298 A et B. Aucune autre aviation maritime ne possédait alors un appareil de performances équivalentes et susceptible de se voir confier les missions multiples qu'outre son rôle principal de torpilleur naval, le Latécoère était à même d'accomplir avec succès. Ce privilège ne compensait néanmoins que très imparfaitement la médiocrité relative, sur le plan opérationnel, de la majorité du matériel hétéroclite dont étaient alors équipées les autres escadrilles de l'aéronavale française.



## L'HYDRAVION DE COMBAT

par J. Curnel et P. Leyvastre

# LATECOÈRE 298<sup>(1)</sup>

« Torpilleur rapide », aux termes du programme de 1933 qui lui donna naissance, le Latécoère 298 constituait une étape importante par rapport au Latécoère 290 qui fut le premier hydravion français de torpillage à dépasser le stade du prototype. Monoplan classique à aile haute haubannée et à fuselage de section rectangulaire, le Laté 290 était directement issu des Laté 28-3 de transport postal et 28-5 de records qui, en 1930 et 1931, battirent plusieurs records mondiaux. Cet appareil de transition équipa tout d'abord la 4T1, première escadrille de torpillage créée fin 1932, puis la 1T1 mise sur pied en 1935. Il permit ainsi de défricher les procédures d'emploi tactique de cette nouvelle catégorie de matériel et facilita la définition opérationnelle de l'hydravion plus moderne appelé à lui succéder par le programme de 1933. Il est indéniable que l'expérience acquise par la S.I.L.A.T. (Société Industrielle d'Aviation Latécoère) grâce au 290 contribua utilement tant à la conception du 298 qu'au choix en sa faveur par les futurs utilisateurs.

### les premiers projets

Quoique curieusement rattaché par sa désignation numérique à la lignée des Laté 290 à 297, le Latécoère 298 rompait radicalement avec la formule de

base de ses prédécesseurs. L'adoption d'une voilure semi-basse cantilever et d'un fuselage ovoïde traduisait le souci de rechercher le maximum de finesse en vue d'obtenir les plus hautes performances possibles, compte tenu de la puissance motrice disponible. Le problème technique posé par le programme de 1933 était loin d'être simple à résoudre :

En plus d'excellentes qualités aérodynamiques, l'appareil devait être doté d'une très bonne stabilité longitudinale et transversale, avoir une tenue de route garantissant un pilotage facile, offrir la visibilité requise par la recherche de l'objectif et l'exécution de la mission, présenter enfin le minimum d'angles morts pour son armement défensif. Ces particularités exigibles de tout appareil terrestre similaire devaient être accompagnées de qualités marines telles qu'elles puissent notamment permettre :

- le franchissement en toute sécurité et au-dessus de la pleine mer, éventuellement par un appareil isolé, de distances voisines de l'autonomie maximale ;
- le décollage de plans d'eau imparfaitement abrités et, par temps moyen, l'amerrissage en mer ouverte, avec la possibilité, en dérivant, de tenir la mer pendant un temps suffisant ;
- le séjour au mouillage ou au campement sans subir des détériorations

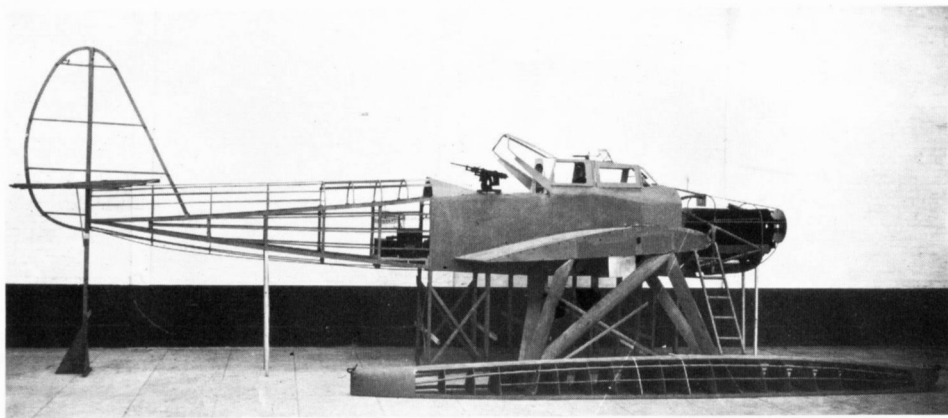
importantes, dues en particulier à la corrosion marine.

L'avant-projet conçu par l'ingénieur en chef Moine pendant l'été de 1934 présentait les caractéristiques principales ci-après :

Voilure de forme en plan trapézoïdale avec extrémités elliptiques, de profil Latécoère 550, de structure métallique entoilée et d'une envergure de 14 m pour une surface de 34 m<sup>2</sup>. Ailerons et volets de courbure de construction bois revêtu d'entoilage ainsi que les gouvernes de queue, à l'exception de leur longeron tiré d'un tube en alliage léger. Flotteurs de 7,80 m de long, similaires à ceux du Laté 290 mais avec amortissement porté à 25°, divisés en trois compartiments étanches dont le central faisait office de réservoir d'essence de 275 litres de capacité. Un troisième réservoir d'essence installé dans le bord d'attaque de la partie centrale de l'aile bâbord et un réservoir d'huile disposé symétriquement à tribord, portaient à 500 kg la charge maximum en combustible et lubrifiant. Un gouvernail marin en bout de chaque flotteur, embrayable avec la commande de direction, permettait les manœuvres à flot de l'appareil. La liaison des flotteurs avec le fuselage était assurée par 5 paires de mâts en tubes « torpédo ».

Le moteur proposé était l'Hispano-Suiza 12 Ycra 1 développant 835 ch au décollage.

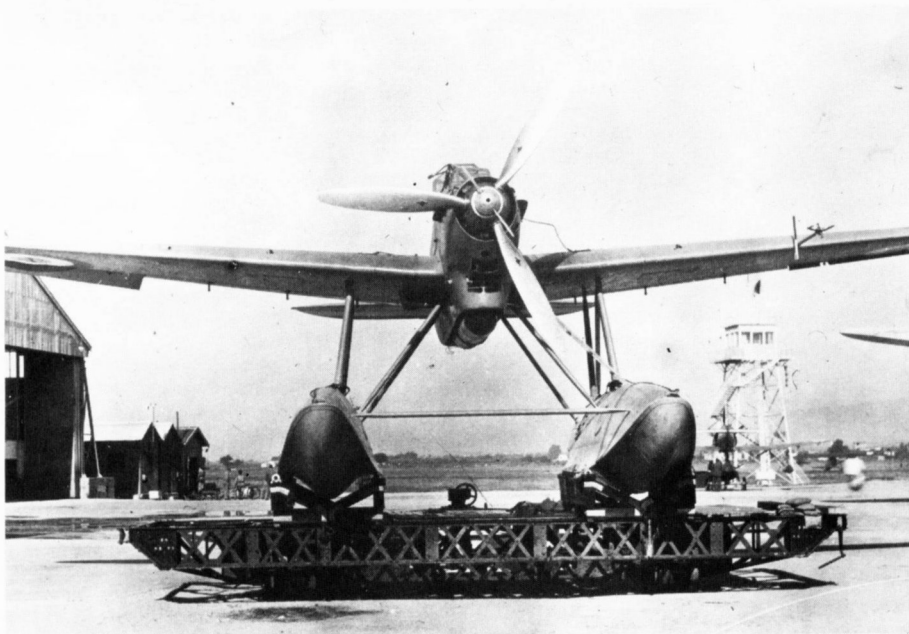
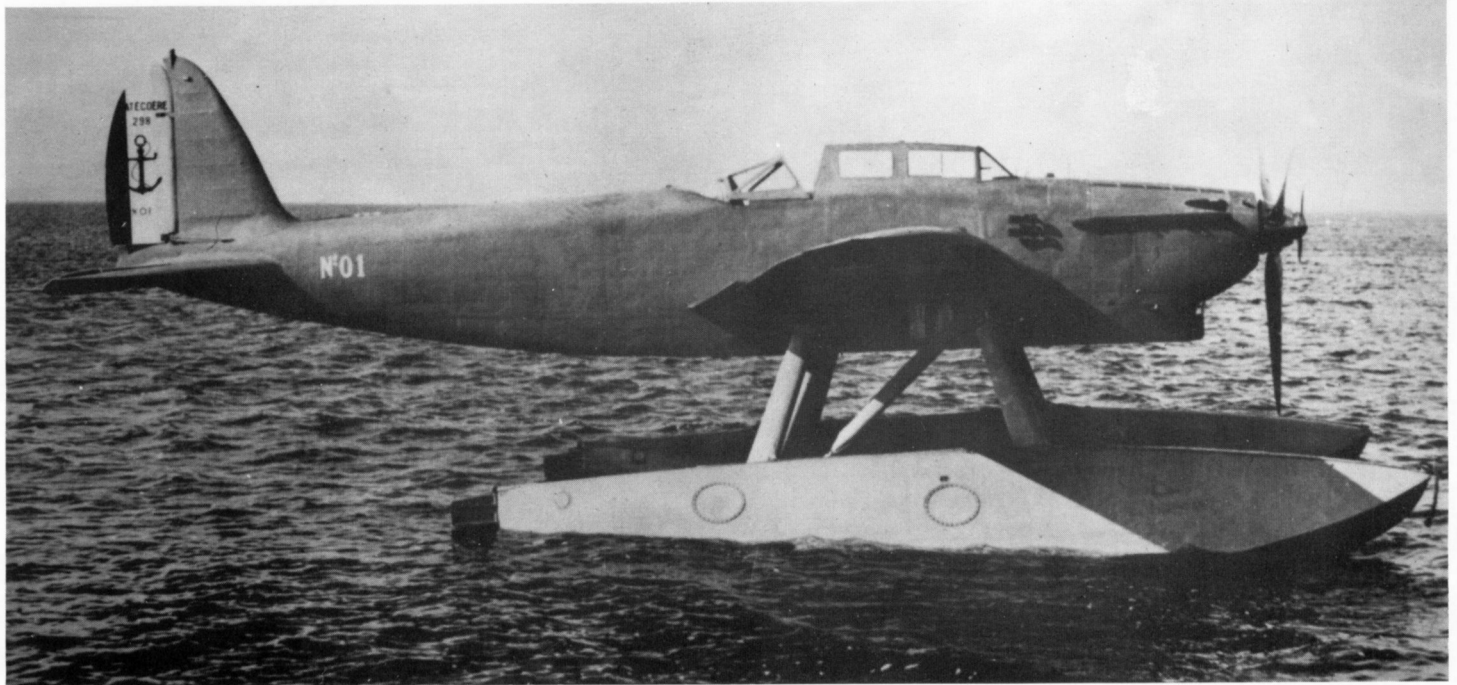




Ci-contre, la maquette d'aménagement du Laté 298 : l'empennage et le dispositif de fermeture du poste arrière ne sont pas encore ceux retenus pour le prototype.

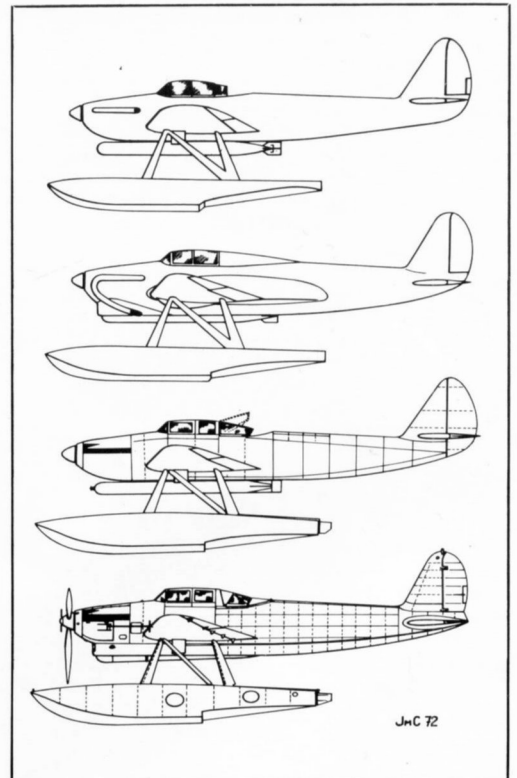
Ci-dessous, profil du prototype Laté 298-01. La verrière n'est pas encore celle de la série et l'hélice est encore un modèle « à moulinet ».

Ci-contre à droite, vu de dessus, le Laté 298-01 nous montre clairement le système d'ouverture à gauche de la verrière de section angulaire.



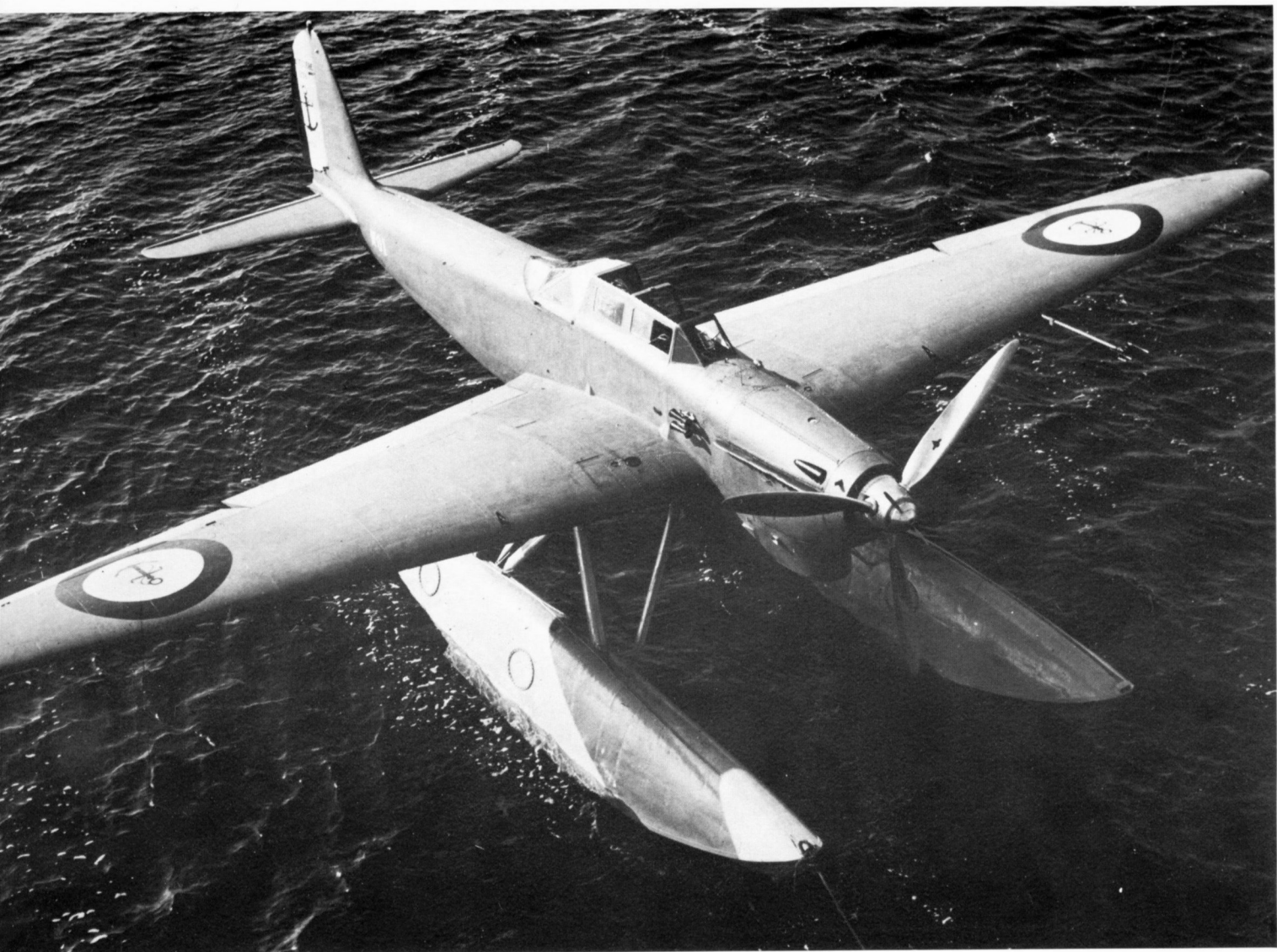
Le prototype est vu ici équipé d'une torpille DAI 1925 de 400 mm. On note la présence de la traverse profilée ajoutée en avant des flotteurs pour rendre l'ensemble plus rigide à flot.

Ci-contre à droite, l'évolution du dessin de l'appareil. De haut en bas : projet initial, projet à voilure à grand allongement et congés de raccordement, maquette grandeur et prototype 01.



JnC 72





lage et 850 ch à l'altitude de rétablissement de 2.000 m. Il entraînait, via un réducteur de rapport 2/3, une hélice tri-pale Ratier de série 1434, à changement de pas par moulinet. Le refroidissement du moteur était prévu de façon originale à l'aide de deux radiateurs semi-escamotables disposés au droit de l'encastrement de l'intrados de la voilure dans le fuselage, munis de volets réglables thermo-régulateurs et utilisant de l'éthanol comme liquide réfrigérant.

L'équipage normal comprenait deux hommes disposés en tandem dans un habitacle commun copieusement vitré ; un pilote-torpilleur et un mitrailleur-radio. Une variante dite « pour commandant d'escadrille » et dépourvue de torpille comportait, entre le pilote et le mitrailleur, un poste supplémentaire pour un navigateur.

D'un poids à vide estimé à 2.170 kg (structure et aménagements fixes), le Latécoère 298 devait peser 3.800 kg au décollage, y compris 1.130 kg de charges mobiles constituées par :

- l'armement défensif comprenant un canon HS 9 de 20 mm, alimenté par 60 obus (susceptible d'être remplacé par une mitrailleuse lourde ou légère), tirant en chasse à travers l'axe de l'hélice, et une mitrailleuse Darne type Marine de 7,5 mm, pour la défense

arrière, montée sur pivot mobile Gaubert et approvisionnée à 800 coups ;

- la charge offensive consistant en une torpille Mle 1926 DA de 670 kg et d'un diamètre de 450 mm montée sur TGPU type 1928. Cette torpille était semi-encastree dans un carénage solidaire de la partie inférieure du fuselage ;
- 2 caisses comprenant chacune 2 engins Phoscar pour les vols de nuit et 8 fusées de signalisation.

Les calculs de performances permettaient d'escompter une vitesse maximale de l'ordre de 300 km/h à pleine charge et à l'altitude d'utilisation de 2.000 m.

Dans cette configuration initiale, le projet Latécoère 298 fit l'objet d'une maquette grandeur en bois pour étude détaillée des aménagements. La voilure gauche de cette maquette était limitée à la partie centrale sans le flotteur. Après essais en soufflerie en avril 1935 sur une maquette à l'échelle 8/100, le projet de base fut quelque peu modifié. L'appareil reçut une nouvelle voilure à revêtement métallique et de forme en plan quasi triangulaire. Son allongement, porté de 5,76 à 7,6, entraînait un accroissement de l'envergure de 14 à 15,50 m en une réduction de la surface de 34 à 31,60 m<sup>2</sup>. Allongés de 0,40 m et redessinés pour améliorer leur trainée aérodynamique, les flotteurs avaient gagné en capacité et pouvaient

emporter chacun jusqu'à 560 litres d'essence. Entre-temps, les travaux entrepris sur la maquette avaient fait apparaître que l'encombrement des accessoires du canon HS 9 (chargeur et boîte de récupération des étuis) n'était pas compatible avec l'espace disponible à l'arrière du moteur. La suppression du canon et son remplacement par deux mitrailleuses Darne type Marine de 7,5 mm, disposées dans la voilure et alimentées chacune par 300 cartouches, mit fin à cette difficulté.

Cette seconde version du projet Latécoère 298 fut retenue par la rue Royale dont l'intérêt se concrétisa le 10 août 1935 par le marché N° 726/5 passé par le Ministère de l'Air au compte de l'Aéronautique navale.

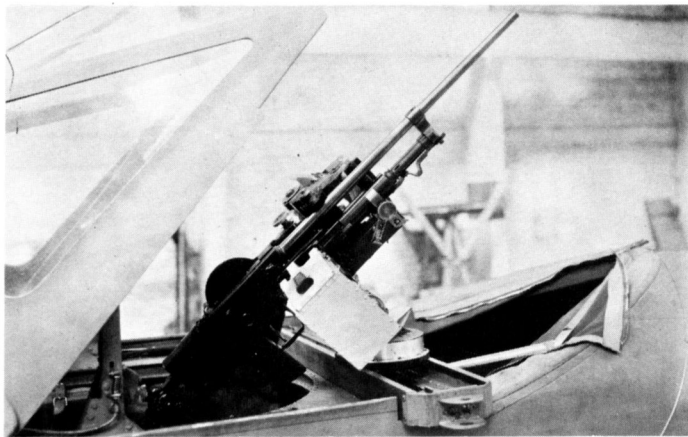
Les caractéristiques de l'appareil avaient alors sensiblement évolué par rapport au projet initial. Pour la mission standard de torpillage, le Laté 298 atteignait le poids maximal estimé de 4.123 kg, soit 130,4 kg/m<sup>2</sup>, se décomposant en :

- poids mort : 2.435,5 kg ;
- poids mobile : 1.687,5 kg dont 450 pour le combustible (essence et huile) et 180 pour l'équipage.

Basées sur la polaire logarithmique déduite des essais en soufflerie, les performances annoncées étaient les suivantes :

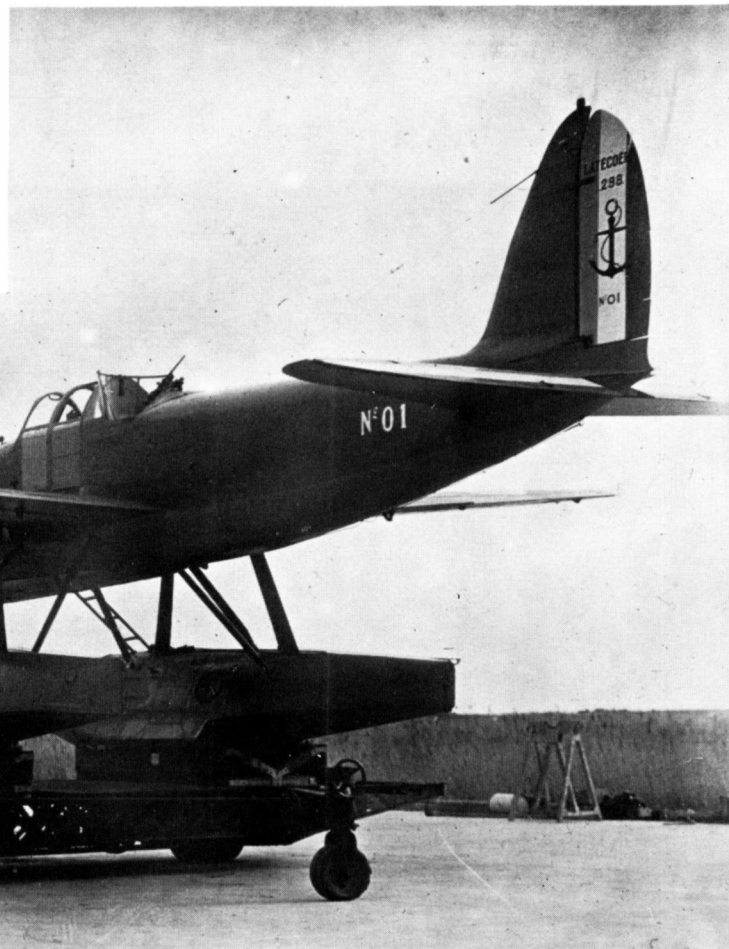
- vitesse maximale : 270 km/h au sol, 280 à 1.000 m, 286 à 1.500 m, 291





Ci-contre, la mitrailleuse arrière Darne modèle 1933 type Marine montée sur le Laté 298-01. Ce système fut conservé sur les avions de série, bien que l'on ait changé à deux reprises le mode de fermeture du poste mitrailleur.

Ci-dessous, le 01 après qu'il ait reçu la verrière de section ovale prévue pour les appareils de série.



- à 2.000 m, 286 à 3.000 m, 278 à 4.000 m, 270 à 5.000 m, 255 à 6.000 m ;
- croisière : 243 km/h à 4.000 m ;
- vitesse minimale au sol : 125 km/h ;
- plafond théorique : 6.500 m ;
- autonomie normale : 800 km, susceptible d'être largement accrue, en surcharge, avec les réservoirs des flotteurs pleins.

Comme le moteur 12 Ycrs 1 était utilisé sans canon, il fut envisagé, fin 1935, de le remplacer par un 12 Ydrs 2 sensiblement plus puissant (992 ch au décollage et 920 ch à 800 m) et non conçu pour recevoir une telle arme. Ce projet demeura sans suite car il aurait entraîné l'abaissement de 60 mm de l'axe de traction du moteur, d'où une garde d'hélice trop faible.

### le prototype Latécoère 298-01

Terminé de construction à Toulouse-Montaudran en fin de l'hiver 1935-1936, le Latécoère 298 N° 01 fut présenté les 31 mars et 1<sup>er</sup> avril 1936 à M. Germex et au commandant Maurin, de la commission d'examen préliminaire de l'Aéronautique Navale. La commission approuva notamment l'installation de la mitrailleuse arrière dont la mise au point avait été effectuée sur la maquette avec l'aide de M. Pilain. Entièrement encastree dans l'habitacle en vol normal, la Darne était

démâsquée en ouvrant la pointe arrière formée de deux panneaux en toile maintenus par une fermeture « Eclair ». Relevable par simple rotation, un des éléments vitrés de l'habitacle du mitrailleur faisait ensuite office de coupe-vent. Le pivot d'articulation de la mitrailleuse, monté sur glissière transversale Pilain, permettait le tir de chaque bord jusqu'à la verticale en direction du sol. Alimentée par 5 bandes de 100 cartouches, l'arme pouvait recevoir indifféremment un dispositif de visée à « grille » ou un collimateur-correcteur Mle 1935. Le 9 avril 1936, des essais de tir à la butte furent effectués en présence de M. Fauvart du STAé Armement.

Le moteur 12 Ycrs 1 monté sur le 298-01 présentait des caractéristiques légèrement différentes de celles annoncées à l'origine. Au régime nominal de 2.400 t/mn, il développait au sol 810 ch avec 880 mm de Hg de pression d'admission (890 ch au décollage en surpression avec 960 mm de Hg) et 880 ch avec 880 mm de Hg à l'altitude de rétablissement de 2.400 m. Convoyé à Saint-Laurent-de-la-Salanque, le 298-01 effectua son premier vol le 8 mai 1936 depuis l'étang de Leucate avec le pilote Gonord et le mécanicien Vergès. Menés rondement, les essais constructeur prirent fin le 24 septembre 1936 après un total de 24 heures 35 minutes de vol. Au cours de ces essais, le poids

maximal au décollage fut porté progressivement à 4.400 kg en augmentant le volume de combustible des flotteurs. La seule modification qui en résulta fut l'adjonction d'une traverse profilée reliant l'avant des flotteurs afin de rendre l'ensemble plus rigide à flot.

Le 25 septembre 1936, avec l'équipage : Crespy, pilote metteur au point, et le mécanicien Donadieu, le 298-01 rejoignit à Saint-Raphaël le centre d'essais de l'Aéronavale, plus connu sous le sigle : CEPA (Commission d'Expériences Pratiques d'Aéronautique). Il lui fallut au préalable satisfaire les épreuves officielles de réception comportant notamment trois décollages et amerrissages par mer d'un mètre de creux, ainsi que des survitesses en piqué au cours desquelles Crespy atteignit 430 km/h. L'appareil fut ensuite confié au chef-pilote Habert, de la CEPA, pour essais préliminaires d'évaluation.

A l'automne de 1937, le 298-01 retourna en usine pour révision et mise partielle au standard série. A cette occasion, les verrières d'origine de section trapézoïdale et avec des fenêtres rectangulaires firent place à un habitacle nouveau, identique à celui prévu pour les 298 A, de section ovoïde et muni de grands panneaux vitrés articulés sur le fuselage en leur partie inférieure. La visibilité de l'équipage s'en trouvait nettement améliorée.

à suivre

# LATECOÈRE 298

Les essais officiels furent repris à Saint-Raphaël et, lors de vols de performances en février et mars 1938, les chiffres ci-après furent enregistrés le 7 mars au poids de 4.400 kg et avec l'hélice Ratier d'origine :

la circulaire N° 1325 EMG Aéro/M du 19 juillet 1939 sur le bombardement en semi-piqué à basse altitude. Affecté le 28 octobre 1938 à l'entraînement des équipages des escadrilles T2 et T1 sur le point de percevoir leurs pre-

il quitta définitivement Saint-Raphaël pour Biscarosse le 25 octobre 1939. Son ultime affectation comme maquette de définition du nouveau prototype Latécoère 298 E mit fin à une « carrière » bien remplie.

## les Latécoère 298 A, B et D

Dès l'automne de 1936, suite aux résultats satisfaisants obtenus lors des essais préliminaires du 298-01 à la CEPA, l'Aéronautique Navale décida de transformer sur Latécoère 298 ses deux escadrilles côtières de torpillage. Peu après le 17 décembre 1936, elle fit inviter la SILAT à étudier la possibilité de repliage de la voilure de l'appareil en vue de permettre son utilisation depuis le transport d'avions « Commandant Teste ». En fractionnant les volets de courbure en deux parties, la SILAT proposa une solution positive et originale. Le sectionnement de la voilure s'effectuait au droit des attaches des flotteurs et le repliage complet s'opérait en deux temps :

- 1° Rotation de 95° autour d'un axe horizontal passant par le centre de la ferrure avant d'attache de l'aile ;
- 2° Rotation vers l'arrière de 90° autour d'un axe vertical.

Par lettre N° 371 EMG Aéro/M du 16 mars 1937, le Ministère de la Marine demanda à son homologue de l'Air de passer com-

	PERFORMANCES ESTIMEES (1)	PERFORMANCES REELLES
Vitesse max. en palier à :		
0 m d'altitude	270 km/h	269 km/h
1.000 m	280	276
2.000 m	291	284
2.500 m	—	286
3.000 m	286	283
4.000 m	278	274
Temps de montée à :		
1.000 m d'altitude	3'49"	3'12"
1.500 m	5'39"	4'56"
2.000 m	7'31"	6'47"
3.000 m	12'53"	11'10"
Plafond pratique :	5.600 m	5.450 m

(1) D'après le dossier de présentation de la SILAT en date du 11-12-1935.

Rééquipé un peu plus tard d'une hélice électrique à vitesse constante Ratier, série 1577, retenue pour les appareils de série, le Latécoère 298-01 poursuivit son expérimentation à Saint-Raphaël à partir du 22 juin 1938. Il fit l'objet d'essais de torpillage en semi-piqué et d'étude des qualités de vol en évolutions acrobatiques. Le rapport de la CEPA, N° 31 du 30 mai 1939, servit de base à l'établissement de

miers Latécoère 298 A de série, le 298-01 reprit par la suite du service à la CEPA comme appareil de servitudes. Il vola à partir du 16 mars 1939 avec une hélice Hispano-Suiza série 142, puis le 15 mai avec une bipale en bois Chauvière série 5427.1. Il effectua son 256° vol le 7 août 1939, date à laquelle il totalisait 293 heures et 56 minutes de vol. Après avoir servi aux essais d'un pilote automatique Alkan,





Au bas de la page précédente :  
à Biscarosse, la chaîne de montage  
des Latécoère 298 de série.

Ci-contre, vu de profil, le Laté 298 n° 24,  
dernier construit du type A.

En bas de la page, un autre Laté 298 A  
de la fin de série.

mande à son compte de 36 Latécoère 298 dont 12 avec voilure repliable. Ce n'est que cinq mois plus tard que, par lettre de commande N° 8022/CA2 du 10 août 1937 confirmée ultérieurement par le marché N° 1107/7, le Ministère de l'Air notifia à la SILAT la réalisation d'une première série de 25 appareils côtiers qui furent désignés Latécoère 298 A. Peu après, la lettre de commande N° 9325/CA2 du 18 septembre 1937, régularisée par le marché N° 1305/7, portait sur 11 Latécoère 298 B avec voilure repliable.

L'Aéronavale s'aperçut par la suite que les dimensions des hangars du « Commandant Teste » étaient incompatibles avec l'envergure de 5,15 m de l'empennage horizontal des Laté 298 B. Il était nécessaire de rabattre les saumons d'extrémité afin de ramener l'encombrement en largeur de l'appareil à une valeur n'excédant pas celle de la voilure repliée, soit 4,75 m. La lettre N° 1677 EMG Aéro/M qui répercutait cette modification applicable à partir du 25<sup>e</sup> hydravion de série demandait en outre l'adjonction, à l'arrière du mitrailleur, d'un quatrième poste équipé d'une double commande. Ces deux modifications furent officialisées par l'avenant N° 1 du 28 juillet 1938 aux marchés 1107/7 et 1305/7 et la répartition des 36 Latécoère en commande fut changée en 24 Laté 298 A et 12 Laté 298 B. Après repliage,

l'envergure du plan horizontal de ces derniers était réduite à 4,46 m.

Entre-temps, le 28 janvier 1938, il avait été décidé de conserver pour ces appareils le moteur 12 Ycrs 1 initial sans canon et de l'équiper d'un moyeu à plateau pouvant recevoir l'hélice Ratier série 1577, de 3,60 m de diamètre, à vitesse constante par commande électrique. L'abandon définitif du canon fut, en fait, imposé par le Ministère de l'Air qui tenait à réserver à l'Armée de l'Air la production très insuffisante.

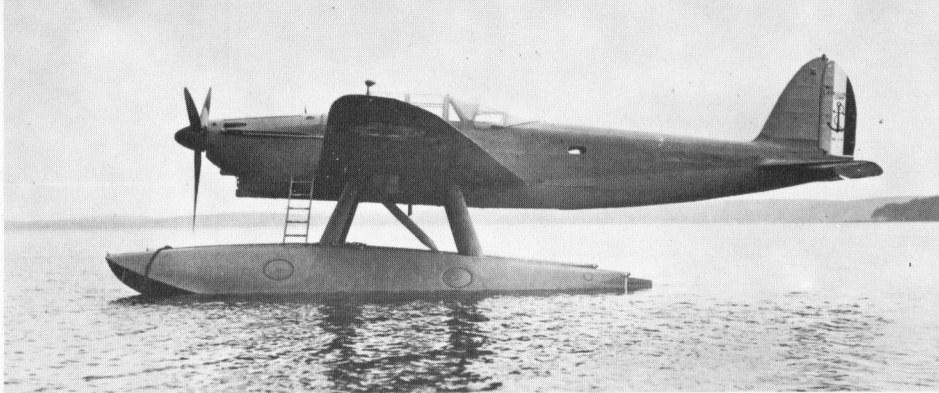
La configuration extérieure des Latécoère 298 A et B ne différait essentiellement de celle du 298-01 lors de ses débuts que par les modifications déjà signalées de l'habitacle vitré et la présence devant le pare-brise d'un rail circulaire recevant le chariot mobile du viseur de torpillage Levasseur 7-B1. Commandé par un calculateur sur lequel le pilote-torpilleur affichait la vitesse estimée du but et l'angle de convergence de son appareil avec la trajectoire-but, ce chariot portait deux alidades matérialisant la ligne de visée. Une ciné-mitrailleuse OPL 35 amovible pouvait être installée sur l'extrados de l'aile droite pour l'entraînement du pilote au tir axial. Le lance-torpille du prototype était remplacé par un TGPU/CEPA Modèle 1937 capable de recevoir, outre la torpille 1926 DA de 450 mm de

diamètre, la DAI 1925 de 400 mm à empennage aérodynamique et d'un poids de 750 kg.

Par suite de la grande souplesse qu'offrait la mobilité des aménagements en fonction desquels était adaptée la quantité d'essence emportée, les Laté 298 A et B étaient susceptibles, en dehors de leur mission principale de torpillage, dite « mission I », de remplir les quatre missions types ci-après :

- Mission II : bombardement horizontal ou en semi-piqué, le lance-torpille étant remplacé par deux lance-bombes GPU pouvant recevoir chacun une bombe de 75 ou 150 kg ;
- Mission III : exploration lointaine avec équipement radio complet constitué par un émetteur-récepteur sur ondes courtes et ondes moyennes Ponsot AVTR 4. Dépourvu de toute charge offensive, l'appareil emportait un réservoir supplémentaire de 535 litres fixé sur le lance-torpille ;
- Mission IV : repérage nocturne avec 9 bombes éclairantes additionnelles Michelin Modèle 1930 modifié 1936 ;
- Mission V : protection des navires par émission d'écrans de fumée à l'aide d'un réservoir fumigène Modèle 1931 monté sur le TGPU.

Pour chacune de ces cinq missions, l'appareil emportait deux bombes éclairantes



sur supports type BE 33 installés sous le bord de fuite, à l'emplanture de l'aile. Suivant la mission type envisagée, les caractéristiques de l'appareil variaient comme suit (pour le 298 A) :

MISSIONS	I	II	III	IV	V
Poids max. (kg)	4.517	4.400	4.800	4.400	4.359
Equipage (hommes)	2	3	3	2	2
Poids essence + huile (kg)	466	638	1.310	763	916
Rayon d'action (km)	800	1.070	2.200	1.250	1.550

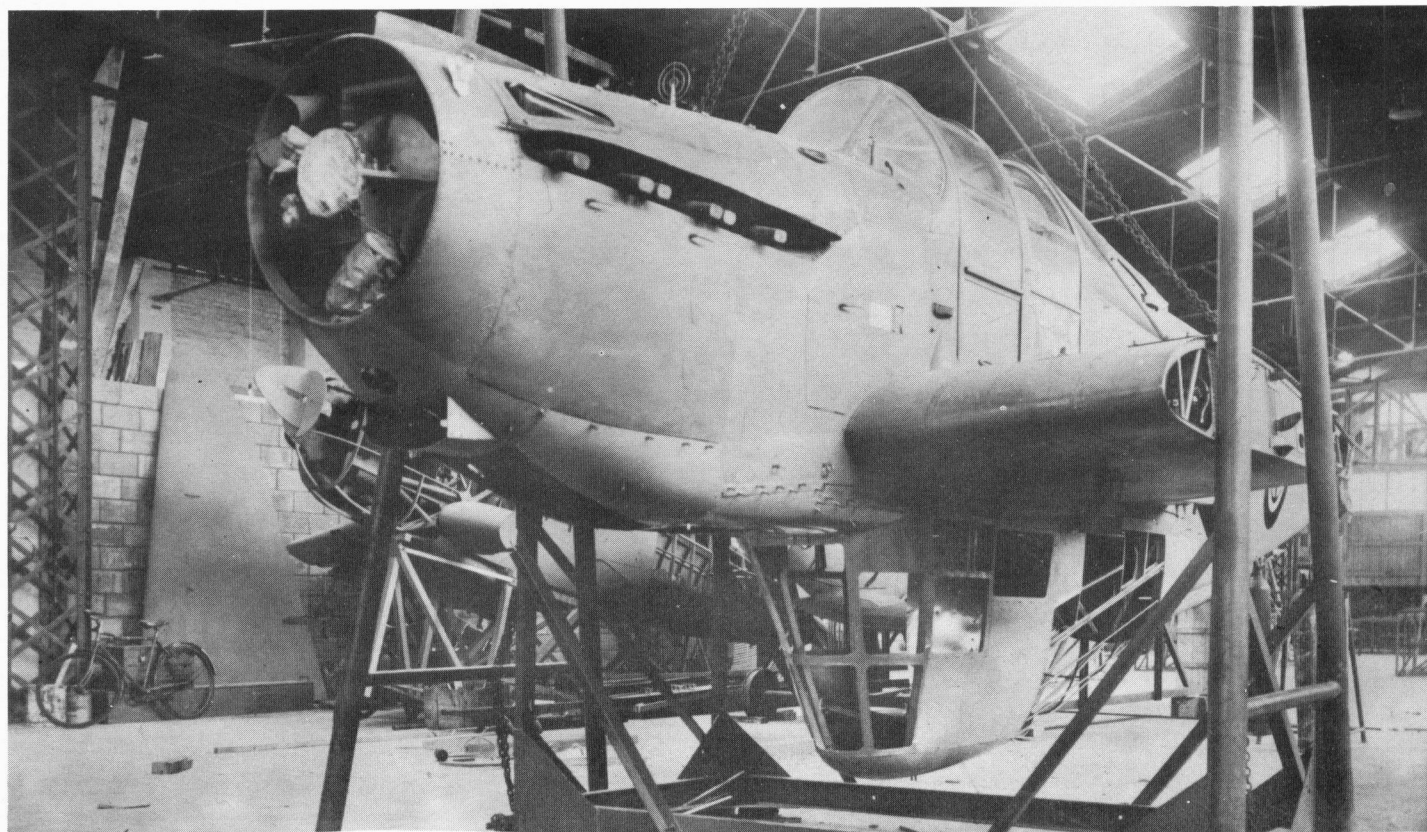
La production des Latécoère de série avait été répartie entre les trois principaux centres de la SILAT. La fabrication des fuselages équipés et des flotteurs fut confiée à l'usine-mère de Toulouse-Montaudran tandis que la nouvelle filiale d'Anglet, en activité depuis juillet 1937, prit à son compte la réalisation des voilures et des empennages. Convoyés par route, ces éléments étaient ensuite assemblés à la base-usine de Biscarosse où devaient s'effectuer les réceptions en vol. Alors que les premiers composants commençaient à prendre place sur les bâtis d'assemblage des sous-ensembles principaux de structure, un nouveau marché, N° 607/8, en date du 2 avril 1938 et notifié le 30 mai suivant, augmenta de 20 unités le nombre des appareils de série. Les N° 37 à 51 étaient des 298 B prévus pour former une seconde escadrille de torpillage embarquée sur le « Commandant Teste ». Les cinq suivants, N° 52 à 56, étaient à l'origine des 298 D, version à voilure fixe du 298 B. En fait, l'avenant N° 5 du 20 octobre 1939 supprima le quatrième poste d'équipage de ces cinq appareils qui devinrent des 298 A. C'est le 29 octobre 1938 que le Latécoère 298 A N° 1, tête de série, effectua son premier vol d'une durée de 40 minutes, aux mains de l'équipage Gonord et Vergès. Après son dernier vol constructeur qui eut lieu le 15 décembre 1938 et se prolongea pendant 2 heures 30 mi-

nutes, il passa sous le contrôle officiel de l'Aéronautique Navale. Dès la fin janvier 1939, satisfaite des débuts de mise en service du Latécoère 298 qui ne posèrent aucun problème par-

ticulier, l'Aéronavale inscrivit à son programme pour 1940 la création de deux nouvelles escadrilles de torpillage côtier. A cet effet, le marché N° 499/9 du 5 avril 1939 demanda à la SILAT la livraison supplémentaire de 25 Laté 298 D, n° 57 à 81. Vers cette même date, les cadences de sortie d'usine des appareils de série étaient tributaires de la livraison au compte-gouttes des hélices métalliques Ratier. Quelques vols d'essais du 298-01 à Saint-Raphaël, avec une bipale en bois Chauvière à pas fixe, ayant donné des résultats encourageants, il fut décidé de poursuivre l'expérimentation plus poussée de ce type d'hélice sur un appareil de série. Dès sa prise en charge fin mai 1939, le 298 B N° 29 fut temporairement reversé à la SILAT en vue d'essais systématiques à Biscarosse. Après mise en place d'un lest de 55 kg à l'avant du couple 2 de chaque flotteur, afin de rétablir le centrage d'origine, ces essais débu-

tèrent le 24 août 1939. Ils confirmèrent que l'hélice Chauvière était acceptable sans trop pénaliser l'appareil. Il était seulement impératif de ne dépasser en aucun cas le poids de 4.400 kg afin de ne pas augmenter exagérément la longueur d'hydroplanage avant le décollage et de conserver une vitesse ascensionnelle suffisante. Ces limitations n'avaient en pratique que l'autonomie, plus particulièrement celle des missions I et III, du fait de la réduction correspondante de la capacité d'essence admissible. Le 29 août 1939, l'Aéronavale autorisa la SILAT à monter en variante une hélice Chauvière série 5427.1 sur tout Latécoère 298 susceptible d'être bloqué en usine par manque d'hélice Ratier. Cette mesure permit d'effectuer les deux mois suivants la réception des 13 derniers des 56 Laté 298 A et B commandés en 1937 et 1938. Sorti de chaîne en novembre 1939, le Latécoère 298 D N° 57, premier 298 D de série et considéré à ce titre comme appareil de lot, ne pesait à vide que 15 kg de plus que le 298 A. Il était équipé d'une hélice Ratier série 1577, alors que la plupart des autres D durent être livrés avec une Chauvière. Lors de ses essais officiels, en mission I de torpillage et au poids de 4.533 kg au décollage dont 1.555 de charge utile, il réalisa les performances ci-après qui, plus particulièrement en matière de vitesse ascensionnelle, étaient supérieures à celles du 298-01 :

ALTITUDE (m)	VITESSE MAX. (km/h)	VITESSE DE CROISIERE (km/h)	TEMPS DE MONTEE (minutes et secondes)
0	263	226	1'34"
1.500	295	247	3'22"
2.500	280		6'33"
3.000			12'09"
4.000			
4.500			
5.500			
(plafond pratique)			
Rayon d'action (avec 465 kg de combustible) : 740 km, soit 3 heures à 247 km/h de vitesse de croisière à l'altitude de 2.500 m.			





L'entrée en guerre ayant entraîné un accroissement sensible des besoins en appareils de toutes catégories, ne serait-ce que pour compenser les pertes prévisibles, un cinquième marché de Latécoère 298 de série fut signé le 22 novembre 1939 sous le numéro 2060/9. Il portait sur 65 appareils, soit 50 Laté 298 D, N° 82 à 100 et 116 à 146, ainsi que 15 Laté 298 B N° 101 à 115. Ce marché n'était plus adressé à la SILAT, mais à la SMA (Société Méridionale Aéronautique) formée en mai 1939 par l'association de la SILAT avec les Ateliers d'Aviation Louis Bréguet de Vélizy-Villacoublay. La mise en fabrication de ces appareils fut lancée dans les usines de la SMA au titre de l'OF (Ordre de Fabrication) N° 2003. Le marché 2060/9 fut transformé par la suite en marché ouvert provisionnel qui donna lieu aux OF N° 2004 et 2005, le premier pour 25 Laté 298 D N° 177 à 201, le second pour 30 Laté 298 E (voir ci-après) et 6 Laté 298 D n° 202 à 207. Ce n'est que le 12 avril 1940 que le Ministère de la Marine fixa les besoins effectifs de l'Aéronavale pour 1940 à un total de 59 Laté 298 D et E déjà prévus par les développements du marché 2060/9. L'in-

**Page précédente, le Laté 298 D n° 81 au cours de sa transformation qui en fera le Laté 298 E. Une gondole d'observation largement vitrée remplace la soute à torpille de l'appareil.**

**Ci-dessous, essais en usine du repliage de la voilure du Laté 298 B. Ce repliage se réalisait en deux temps : l'aile était d'abord ramenée vers le haut, puis une rotation vers l'arrière la mettait parallèle au fuselage. Noter les perches utilisées par les hommes opérant la manœuvre.**

succès du 298 E l'amena, le 29 mai suivant, à demander au Ministère de l'Air, par lettre N° 1149 EMG Aéro/M, de ramener à 36 le nombre de ces appareils. L'armistice qui survint moins d'un mois plus tard rendit cette lettre sans objet.

## le prototype Latécoère 298 E

En cours d'année 1939, la SILAT présenta un projet d'hydravion de surveillance à grande visibilité dérivé directement des 298 B et D de série, d'où sa désignation 298 BE pour la version à voilure repliable changée en 298 DE pour la seconde variante à voilure fixe. Le Latécoère 298 E était caractérisé par la suppression de la soute à torpille et, bien entendu, de toutes les charges susceptibles d'y prendre place. Celle-ci était remplacée par une gondole d'observation largement vitrée et prolongée par une soute à bombes profilée pouvant indifféremment recevoir :

- pour le bombardement horizontal, un lance-bombes type S pour deux bombes de 100 kg superposées ;
- pour le bombardement en semi-piqué, 2 GPU montés sur une fourche d'écartement avec chacun une bombe G2 de 75 kg.

La recherche de la visibilité optimale avait d'autre part conduit à vitrer intégralement le poste arrière de l'habitacle principal.

Equipés en quadriplace avec double commande, les Laté 298 BE et DE présentaient les caractéristiques estimées ci-après :

- Poids à vide : 3.178 kg pour le BE, 3.053 kg pour le DE, la différence de 125 kg étant due aux dispositifs de repliage de la voilure et des saumons de l'empennage horizontal du BE.
- Poids maximal au décollage : 4.789 kg pour le BE, 4.644,5 kg pour le DE, cha-

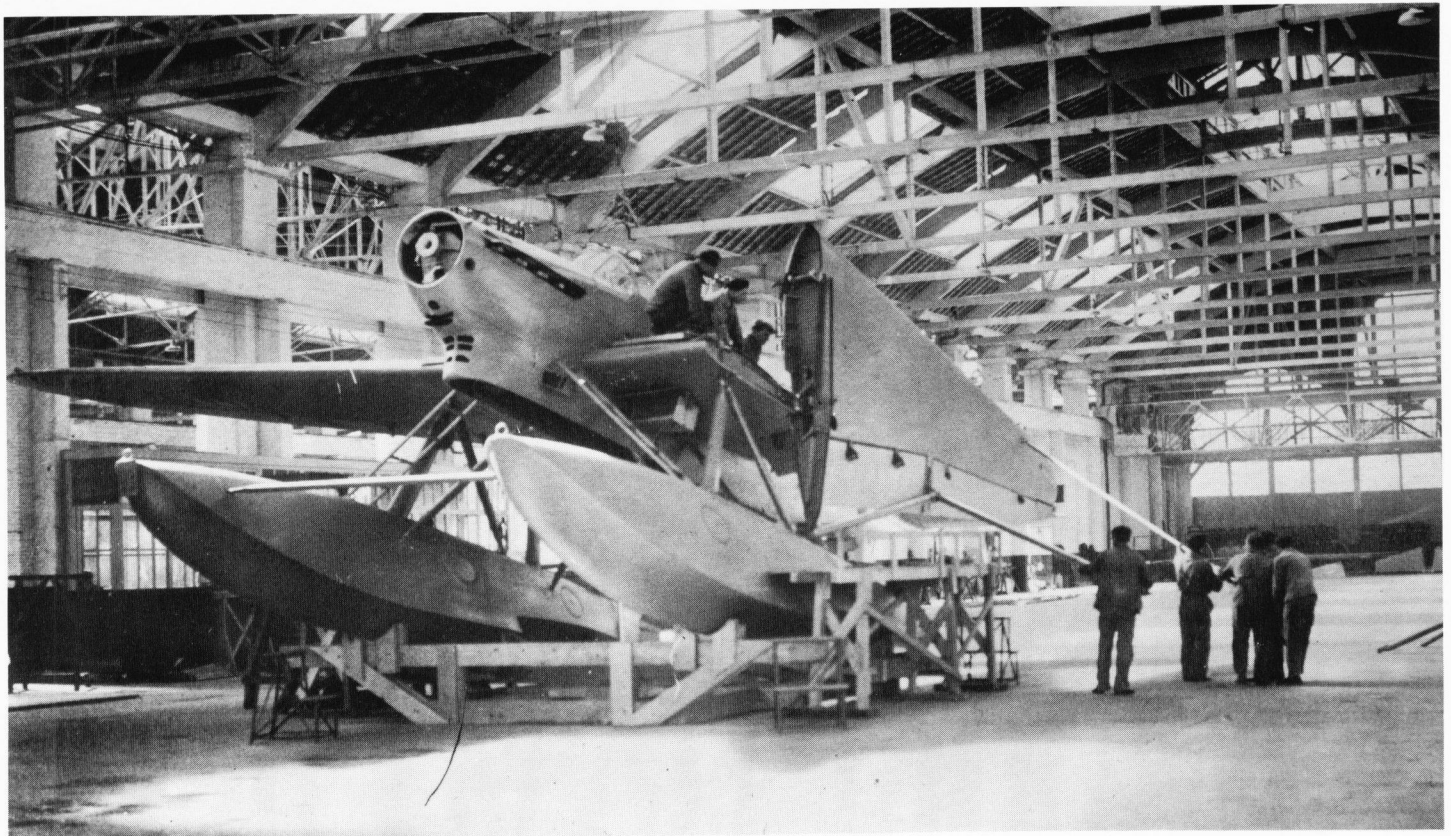
cun étant équipé de deux bombes G2 et de deux bombes éclairantes.

- Distance maximale franchissable par vent nul : 1.550 km avec le plein complet des flotteurs, soit 1.190 litres d'essence.

A son retour à Biscarosse fin octobre 1939, le prototype 298-01 servit au maquettage des pièces permettant de transformer un 298 D de série en proto 298 DE. Le 10 mars 1940, immédiatement après sa prise en compte par l'Aéronavale, le 298 D N° 81, dernier appareil du marché N° 499/9, regagna les ateliers de Biscarosse pour y recevoir les modifications préparées sur le 01. Le 25 avril 1940, conservant le N° 81 peint sur sa dérive, le nouveau prototype effectua son premier vol à Biscarosse. Il fut ensuite affecté pour expérimentation à l'escadrille T2 stationnée à Boulogne-Alprecht. Rescapé de la bataille de France, il termina sa carrière à Arzew où la T2 s'était repliée à la veille de l'armistice.

Comme indiqué précédemment, une série de 30 Latécoère 298 DE, N° 147 à 176, avait été commandée au printemps de 1940. Cette série était en cours d'annulation car, contrairement à ses prédécesseurs, le prototype 298 E ne connut pas le succès auprès des utilisateurs. Outre ses performances légèrement inférieures (chiffres exacts inconnus) à celles des 298 de série par suite de l'accroissement du maître-couple du fuselage, le 298 E n'apportait aucune amélioration pratique en matière de visibilité. Le galbe des panneaux vitrés déformait la vision de l'observateur vers l'avant dans la mesure où celle-ci n'était pas déjà rendue aléatoire par les dépôts de sel dus aux projections d'embruns au décollage. Ce défaut majeur était prévisible car déjà constaté sur d'autres hydravions à « gondole », tels le Bréguet 610 et le Léo 43 !

à suivre



# LATÉCOÈRE 298

En vue, notamment, de renforcer les moyens aériens de défense des territoires d'Outre-Mer, le Secrétariat d'Etat à l'Aviation du gouvernement de Vichy entama, dès novembre 1940, des pourparlers avec l'occupant afin de reprendre la production d'avions militaires dans les usines de la zone Sud. Suite à un accord portant initialement sur la fourniture à la Lutwaffe d'un nombre équivalent d'avions d'école et de transport, un programme de fabrication de 1.074 appareils de toutes catégories fut agréé en avril 1941. Ces appareils étaient répartis en deux tranches échelonnées jusqu'à juin 1943. 76 des 601 appareils inscrits en première tranche étaient destinés à l'Aéronavale. Parmi ceux-ci figuraient 30 torpilleurs Latécoère 298. 20 Latécoère supplémentaires étaient prévus dans les 48 avions ou hydravions de la seconde tranche à construire pour l'Aéronavale.

## les Latécoère 298 F

Le marché N° 158/41 du 4 août 1941 concrétisa la mise en fabrication de 30 nouveaux Laté 298 auxquels fut attribuée la tranche de numéros de série de 104 à 133. Par suite de la dissolution de la Société Méridionale Aéronautique en février 1940, c'est à la Société Bréguet, devenue propriétaire des ex-usines de la SILAT, que fut confiée la réalisation du nouveau marché.

La désignation Latécoère 298 F donnée par Bréguet à ces appareils était justifiée par les modifications apportées à la liasse de base de la SILAT se rapportant au 298 D. Ces modifications consistaient essentiellement en :

- l'adjonction d'un dispositif pour écartement de la bombe avant en semipiqué et de deux attaches pour GPU Modèle 1929 bis ;
- la suppression de la double commande au poste arrière ;
- l'adjonction de blindages de protection du pilote et du mitrailleur ;
- l'amélioration du vitrage du poste arrière de même façon que sur le 298 E ;
- un nouveau dessin des capotages du moteur, notamment au droit des prises d'air du compresseur ;
- le remplacement des mitrailleuses Darne par, dans la voilure, deux MAC 1934-M39 avec chacune une bande de 300 cartouches et, au poste arrière, une MAC 1934 montée sur affût Alkan type 32 et glissière basculante avec 9 tambours de 100 cartouches ;
- le renforcement de la défense axiale arrière par deux MAC 1934 supplémentaires alimentées chacune par un tambour de 500 cartouches. Montées sur support « vibrant » et actionnées à distance par une pédale, ces armes étaient logées dans un carénage plaqué sous le fuselage, à hauteur des



articulations de gouverne de queue ; — le transfert des lance-bombes éclairantes sous les ailes extrêmes.

C'est à Berre qu'eut lieu l'assemblage général des éléments récupérés ou fabriqués à Montaudran et à Anglet. La réception des premiers 298 F ne commença qu'au printemps de 1942 par suite des difficultés rencontrées pour mettre en place à Berre la nouvelle chaîne de montage. Lors de l'invasion de la zone Sud, l'EGAM (Entrepôt Général de l'Aéronautique Maritime) de Cueurs-Pierrefeu venait seulement de prendre livraison du 298 F N° 130, 27<sup>e</sup> appareil du marché, dont le premier vol remontait au 15 juillet précédent.

Alors que le développement technique du Latécoère 298 semblait avoir définitivement pris fin avec le 298 F de 1941, un dernier projet fut mis à l'étude six ans plus tard par les Ateliers d'Etudes et de Constructions Aéronautiques de Toulouse (AECAT). Rattaché Directement à la Direction Technique de l'Aéronautique (DTAé), cet organisme s'était substitué le 13 octobre 1945 à la direction de la SILAT. Celle-ci avait alors été dépossédée de tous ses biens et de son autorité en vertu d'un ordre de réquisition du Minis-

Ci-dessus, le Laté 298 DE (Laté 298 D n° 81 modifié) vu à Biscarosse à l'époque de ses essais en 1940.

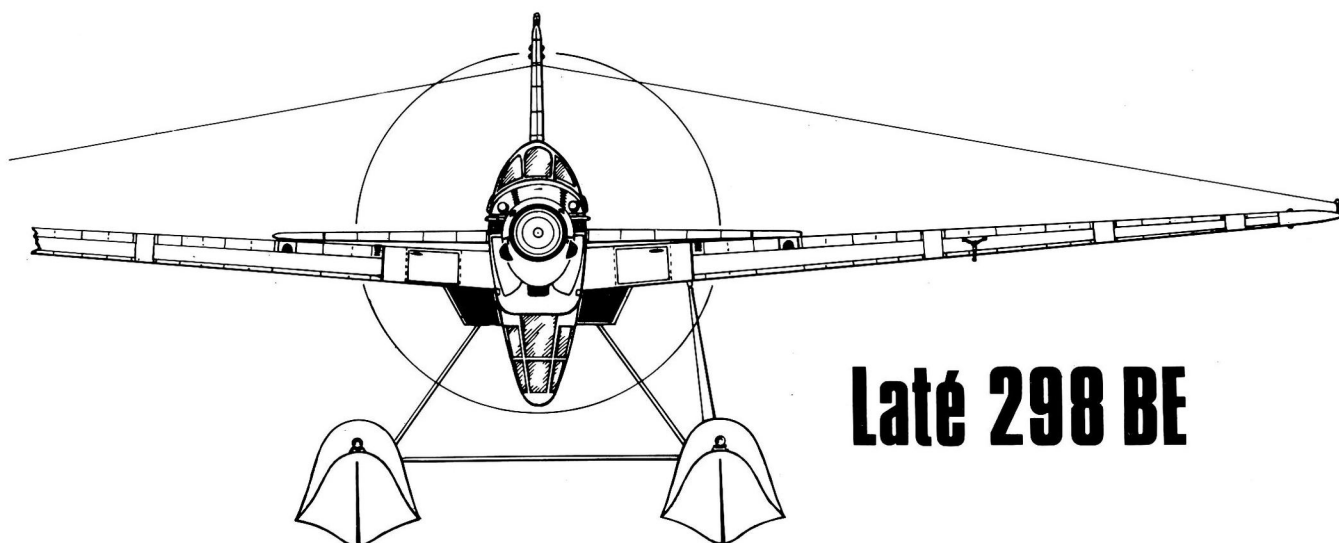
En face, page suivante, vue de face et de profil de ce même appareil d'abord baptisé BE, puis DE en raison du fait que la modification fut effectuée sur un modèle D.

Au-dessous, profil du projet Laté 298 F de 1947 équipé du moteur allemand Jumo 213.

tere de l'Air consécutif à un accident mineur d'hydroplanage survenu à l'hydravion hexamoteur de 75 tonnes Latécoère 631.

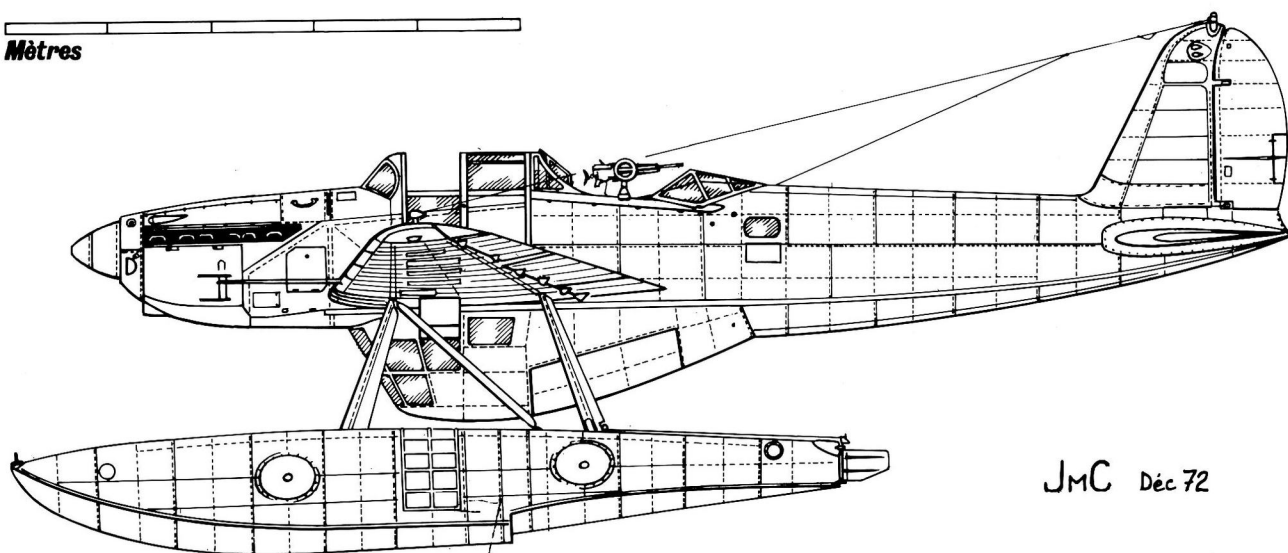
Par ignorance, ou par oubli, de la désignation attribuée antérieurement aux appareils construits par Bréguet en 1941-1942, le nouvel avant-projet de « super-Latécoère 298 » qui prit naissance en 1947 fut baptisé du même suffixe F. Ce suffixe ne faisait que suivre la progression alphabétique normale d'après laquelle avaient





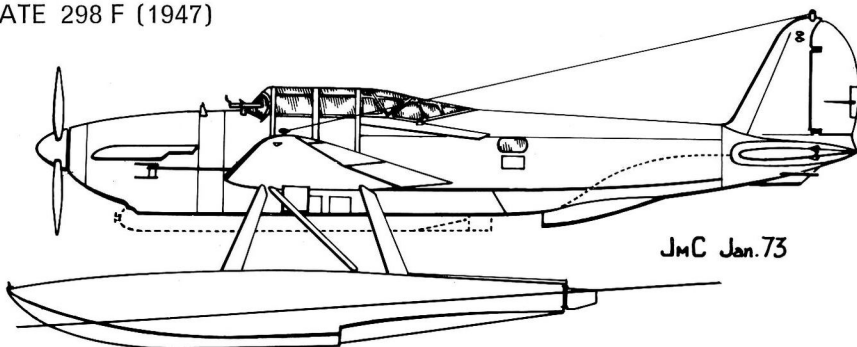
# Laté 298 BE

Mètres



JmC Déc 72

LATE 298 F (1947)



JmC Jan. 73

jusqu'alors été désignés tous les dérivés du 298-01 étudiés par la SILAT. Il est à signaler que cette même règle n'avait pas souffert d'exception pour le Latécoère 298 C, avant-projet absent de cette étude pour la simple raison qu'il n'en est resté aucune trace, pas même dans la mémoire des anciens de la SILAT.

Il ne semble pas qu'en passant ce nouveau marché d'études du 298 F les services officiels aient eu réellement l'intention de commander une nouvelle série

de torpilleurs Laté 298. La carrière opérationnelle de ces appareils venait en effet de se terminer plus d'un an plus tôt ! Quoi qu'il en soit, le problème posé consistait à adapter sur la cellule de base, avec le minimum de modifications, le moteur allemand Junkers « Jumo » 213 A dont on disposait alors d'un certain nombre d'exemplaires.

Entraînant une hélice quadripale de 3,60 m de diamètre, ce moteur à injection développait 1.700 ch au sol (2.000 ch en sur-

puissance) et 1.650 ch (2.100 en surpuissance) à l'altitude de rétablissement de 2.500 m. Les essais statiques d'un 298 A effectués les 11 et 13 juillet 1938 avaient fait apparaître que la structure était très surabondante et pouvait facilement s'accommoder d'une puissance motrice supérieure. Avec le Jumo 213 A et au poids maximal estimé de 5.600 kg au décollage, la structure pouvait satisfaire sans la moindre retouche le règlement de calcul de la catégorie II, dite « semi-acrobatique ». Un renforcement mineur du longeron de voilure au droit de la nervure 24 suffisait à la rendre conforme à la catégorie III « acrobatique ».

Le premier avant-projet étudié succinctement fin 1947 par extrapolation directe de résultats d'essais antérieurs en soufflerie chiffrait la vitesse maximale du 298 F à 422 km/h à l'altitude de 6.000 m. Cette altitude devait être atteinte dans le temps remarquable de 2 minutes 44 secondes. Toutefois, l'identité aérodynamique par rapport aux Laté 298 de série ne pouvait être conservée par suite de l'incapacité des deux radiateurs d'origine à assurer le refroidissement correct du moteur Jumo deux fois plus puissant que l'Hispano.

Le projet fut remanié en conséquence et le complément d'études se concrétisa par un dossier de présentation en date du 1<sup>er</sup> avril 1948. Ce même jour, à la suite d'un jugement en sa faveur rendu par le Conseil d'Etat, la Direction de la SILAT reprit totalement possession de ses biens et de son autorité sur son usine de Toulouse.

Dans sa seconde version, le 298 F Jumo comportait un troisième radiateur, en ap-point de ceux d'origine, logé dans la partie inférieure arrière du fuselage. Prenant naissance légèrement en arrière de la soute à bombes, sa manche d'entrée d'air refroidisseur engendrait une traînée aérodynamique non négligeable. Malgré l'effet propulsif de la tuyère de sortie, les

performances en souffraient quelque peu tout en demeurant néanmoins très honnêtes (valeurs estimées) :

- Vitesse maximale en surpression : 338 km/h au sol, 377 km/ à 2.500 m, 400 km/h à 6.000 m.
- Vitesse de croisière économique : 270 km/h au sol ; 296 km/h à 2.500 m, 310 km/h à 6.000 m.
- Vitesse minimale au niveau du sol : 138 km/h.

Les missions prévues pour le 298 F de la « deuxième génération » étaient identiques à celles du 298 D avec un équipage de 2 ou 3 hommes. Il devait recevoir le même armement que son homonyme de 1941, mais ses deux mitrailleuses « vibrantes » arrière bénéficiaient d'un ré-

chauffage permanent par suite de la proximité de la tuyère de sortie du radiateur additionnel.

Pour la mission basique de torpillage, dite « mission I », le poids total maximal au décollage était estimé à 5.520 kg, dont 1.814,5 kg de charge utile. Avec 625 kg de combustible, la distance franchissable devait atteindre 780 km par vent nul, soit 2 heures 40 minutes de vol à la vitesse de croisière économique.

Apparu 14 ans après celui du prototype Latécoère 298-01, cet ultime projet ne fit l'objet d'aucune suite. Il mettait un point final à une famille d'appareils remarquables qui marquèrent profondément l'évolution de l'Aéronautique Navale française.

## LES LATÉ 298 AU COMBAT

Détachée de sa base de Cherbourg-Chanterey au centre de Saint-Raphaël, l'Escadrille T2 (ex-1T1) commença fin octobre 1938 à entraîner ses équipages sur le prototype Latécoère 298-01. Elle reçut en janvier 1939 les 2 premiers 298A de série et atteignit le mois suivant sa dotation normale après perception de 8 appareils de complément.

Prenant la suite de la T2, l'Escadrille T1 de Berre (ex-4T1) vola tout d'abord à Saint-Raphaël sur le 298-01 avant de prendre en compte 2 Laté 298A en février 1939 et 6 autres en mars.

Les 5 torpilleurs 298A livrés à l'Aéronavale en avril 1939 furent affectés provisoirement à l'Escadrille HB1 (HB = Hydravions de Bord) embarquée sur le « Commandant Teste » sans attendre la sortie des premiers 298B qui lui étaient destinés. De création récente, cette escadrille avait été constituée le 1<sup>er</sup> octobre 1938 à base de l'ex-escadrille embarquée de bombardement 7B2 équipée de Levasseur PL.15.

En mai 1939, 2 premiers 298B entrèrent en service à l'Escadrille HB2 formée à Saint-Mandrier en février 1939 par dédoublement de la HB1. Cette dernière fut reconstituée en juillet à la dotation provisoire de 8 appareils (5 Laté 298A et 3 Laté 298B) et, le mois suivant, l'effectif en ligne de la HB2 fut porté au total de 10 Latécoère 298B.

### la « drôle de guerre »

A l'entrée en guerre, des 41 Latécoère 298 livrés à l'Aéronavale, 36 étaient en service (23 Laté 298A et 13 Laté 298B) dans les 4 escadrilles de torpillage. Rattachée aux Forces Maritimes de l'Ouest (Escadre de l'Atlantique), la T2

fit mouvement le 3 septembre 1939, jour de l'entrée en guerre, de Cherbourg à Dunkerque. Les Forces Maritimes de la Méditerranée comprenaient entre autres la T1 maintenue à Berre et les deux escadrilles embarquées HB1 et HB2. Une troisième escadrille côtière de torpillage, la T3, prit naissance à Berre le 15 septembre 1939 par dédoublement de la T1 dont l'effectif venait d'être porté à 10 Laté 298A. La T3 perçut initialement 8 appareils avant de faire mouvement à Karouba d'où elle rejoignit Cherbourg le 3 novembre.

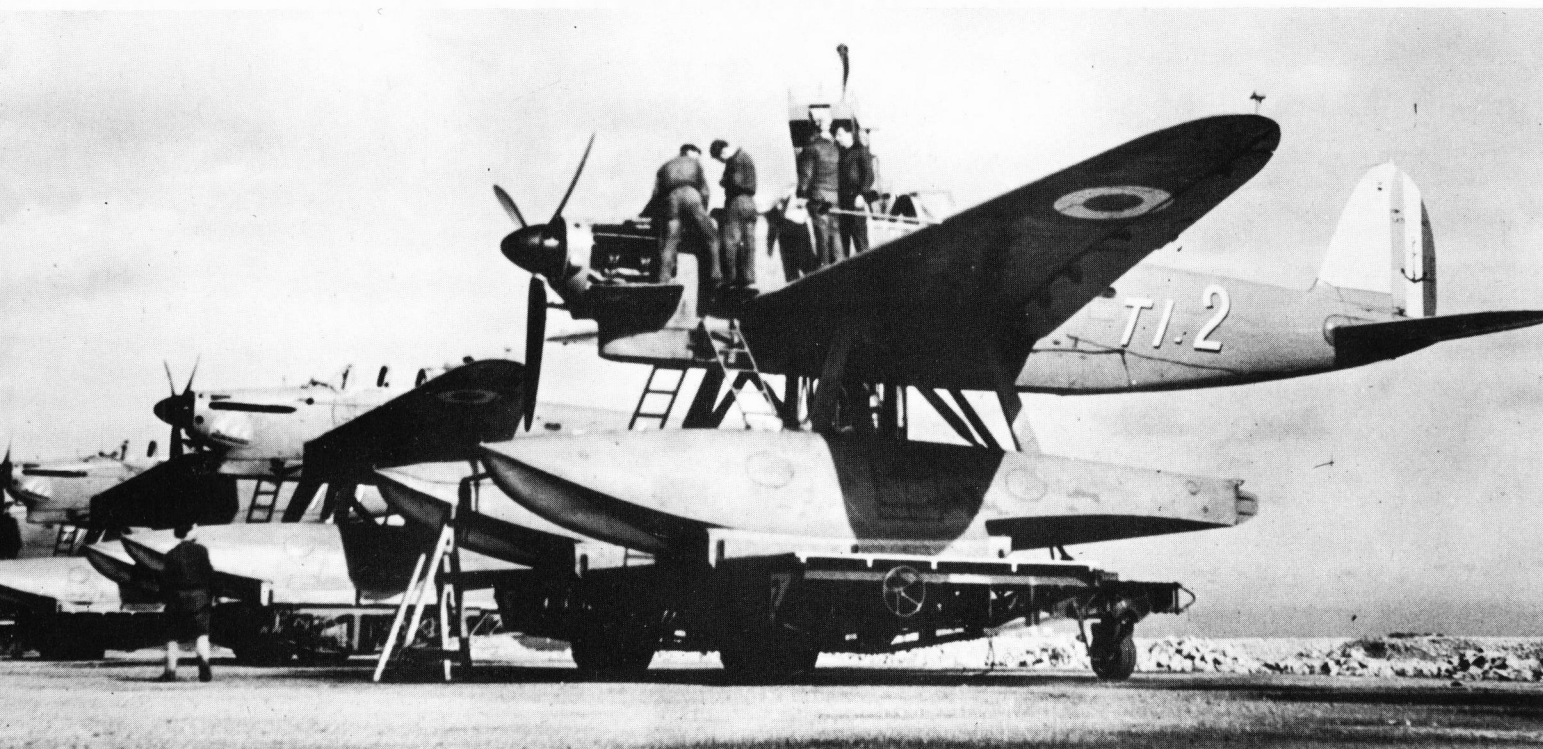
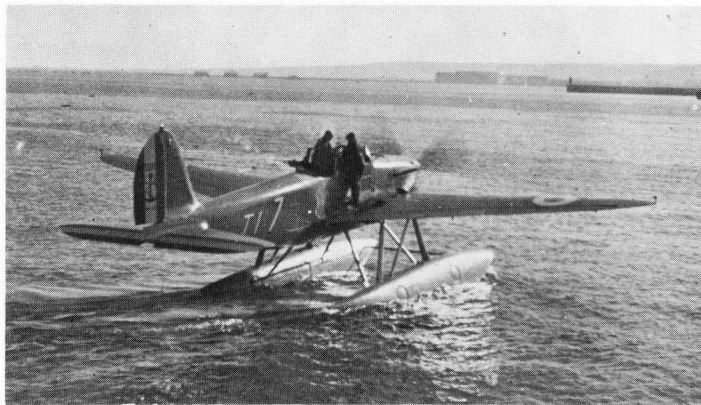
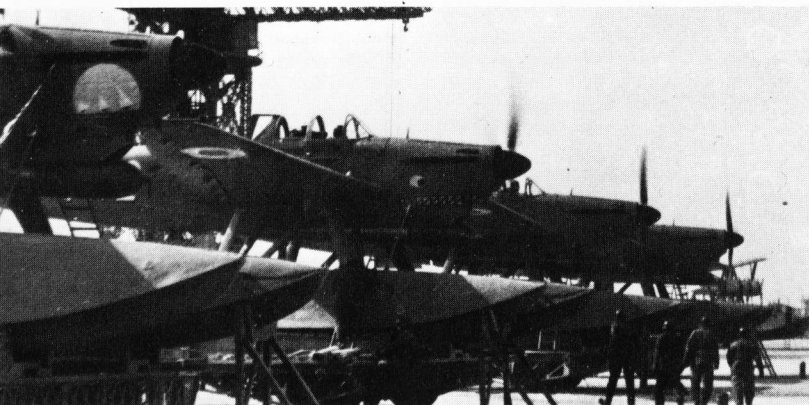
Un nouveau prélèvement sur les moyens de la T1 permit de former à Berre le 15 janvier 1940 une 4<sup>e</sup> escadrille côtière, la T4, qui fut armée de 8 puis 10 Latécoère 298D.

Le 1<sup>er</sup> mars 1940, une partie des unités de l'Aéronavale fut réorganisée sous la forme de flottilles tactiques. Les escadrilles côtières T1, T2 et T3 (à l'exclusion de la T4 non encore opérationnelle) constituèrent la flottille F5T (5<sup>e</sup> Flottille de Torpillage) avec 31 appareils en ligne, soit 10 par escadrille et un pour le commandant de la flottille. Le « Commandant Teste » ayant été affecté à des missions de convoyage d'avions américains en métropole et en Afrique du Nord, les escadrilles HB1 et HB2 furent débarquées à Arzew le 14 décembre 1939. Regroupées ensuite à Karouba avec respectivement 11 et 10 Laté 298 en ligne, elles formèrent, avec l'escadrille de surveillance HS1, la flottille F1H.

Mises à la disposition des Forces Maritimes du Nord, les 3 escadrilles de la F5T firent preuve d'une grande activité. Avec leurs Laté 298 généralement équipés en mission II (2 bombes de 150 kg), elles escortèrent les convois circulant







En haut de la page, à gauche, un groupe de Latécoère 298 A de l'Escadrille T1 à Berre en 1939.

Noter la « gueule de requin » du T1-2, au second plan.

A droite, un Laté 298 A de la T1 hydroplanant sur l'Etang de Berre, fin 1939.

Ci-dessus, une autre vue des Laté 298 de la T1.

Page précédente, un appareil de la T3 sur le parking de la T1 à Berre fin 1939. Noter la différence de position des numéros individuels.

à travers la Manche et la Mer du Nord dans le cadre de la lutte anti-sous-marine.

Pendant cette période de « drôle de guerre », la F5T perdit accidentellement les Latécoère 298 n° 20, 70 et 11. Pour une cause identique, le n° 59 fut rayé des comptes de la T4. Un 5<sup>e</sup> appareil, le 298D n° 80 fut accidenté le 2 mai 1940 lors de ses essais de réception à Biscarosse.

## les opérations de mai-juin 1940

Quand le 10 mai 1940 se déclancha l'offensive aéro-terrestre allemande, la SMA avait livré à l'Aéronavale un total de 85 Latécoère 298A, B et D. Les 3 escadrilles déployées en Zone Nord, seule la T3, à Cherbourg, et la T2, à Boulogne, participèrent aux premières phases de la bataille.

Le récit de leurs engagements ayant été donné récemment dans 2 numéros spéciaux d'« Tcare » (n°s 60 et 61) de la série « La bataille de France » consacrés à l'Aéronavale, nous ne ferons qu'évoquer brièvement la journée chaude du 23 mai. Ce matin-là étaient stationnées à Cherbourg la T3 avec 6 appareils en ligne, la T2 repliée le 21 mai au soir avec 10 Laté 298 et la 1S1 équipée de 6 Loire 130 renforcés quelques

jours plus tôt par 2 Laté 298D. A l'aube, 6 Laté de la T3, à la recherche d'un objectif terrestre entre Boulogne et l'embouchure de la Somme, furent accueillis par une Flak violente. L'un d'eux fut abattu et 3 autres rentrèrent endommagés. La formation bombarda sans succès le pont de Noyelles sur le chemin du retour. Un peu plus tard, 4 appareils de la T2 en route vers Boulogne subirent les attaques de la Flak et d'une meute de Messerschmitt 109. Un seul de ces 4 appareils put regagner Cherbourg. La troisième mission effectuée par 4 autres Laté 298 de la T2 entra sans pertes après avoir bombardé le fort de la Crèche à Boulogne. Une dernière sortie par 4 appareils de la F5T attaqua une nouvelle fois sans succès le pont de Noyelles. Au cours de cette même journée, plusieurs missions de reconnaissance sur Cayeux et Boulogne furent demandées à la 1S1. Un Laté 298 fut abattu dans la région de Gravelines par un Messerschmitt 110.

Le 4 juin, après la chute de Dunkerque, les 3 escadrilles demeuraient stationnées à Cherbourg, la T2 et la T3 avec chacune 9 Laté 298, la 1S1 avec 4 Laté 298D.

Le 10 juin 1940, lors de l'entrée en guerre de l'Italie aux côtés de l'Allemagne, la III<sup>e</sup> Région Maritime (Toulon) et la IV<sup>e</sup> Région Maritime (Bizerte) disposaient de 4 escadrilles de Latécoère 298 :

- T1 avec 10 appareils en ligne dont 8 disponibles.
- T4 avec 10 appareils en ligne dont 8 disponibles.
- HB1 avec 8 appareils en ligne tous disponibles.
- HB2 avec 10 appareils en ligne tous disponibles.

Elles furent renforcées quelques jours plus tard par l'Escadrille 3S6, stationnée à Aspretto (Corse) qui perçut une section de 3 Laté 298D.

à suivre

# LATECOÈRE 298

## Les Laté 298 au combat (suite)

L'évacuation de la Zone Nord débuta le 10 juin par le mouvement de la T3 sur Berre via Hourtin. Des 9 Laté qui prirent le départ, deux furent perdus accidentellement en cours de route. Cherbourg fut abandonné complètement le 18 juin, la 1S1 gagnant Berre avec 5 Laté 298 et 3 Loire 130. Partie le même jour, la T2 ne fit qu'une brève escale à Berre d'où, de concert avec la T1, elle traversa la Méditerranée pour rejoindre Karouba via Bougie.

Entre le 17 et le 23 juin, quelques sorties contre des objectifs côtiers et la flotte italienne furent effectuées par les escadrilles de métropole et d'Afrique du Nord. L'armistice mit fin à toute activité.

De la centaine de Latécoère 298A, B et D terminés de fabrication au 25 juin 1940, 75 survécurent à la campagne de mai-juin 1940 ainsi qu'il résulte du recensement effectué le 15 juillet sous le contrôle des autorités d'occupation :

BASE AERO-NAVALE DE STATIONNEMENT	UNITE D'ORIGINE	NOMBRE DE LATECOERE 298	
		disponibles	indisponibles
Berre	Escadrille 1 S 1	3	3
	Escadrille T 3	7	2
	Escadrille T 4	10	
Aspretto	Escadrille 3 S 6	2	1
Bône	Section de convoyage d'Orly	2	2
Oubeira-EI Mellah	Escadrille T 1	8	
Karouba	Escadrille 3 S 6	3	
	Escadrille T 1	1	1
	Escadrille T 2	9	
	Escadrille HB 1	8	1
	Escadrille HB 2	9	
	Parc de Saint-Mandrier	1	2
	Totaux	63	12

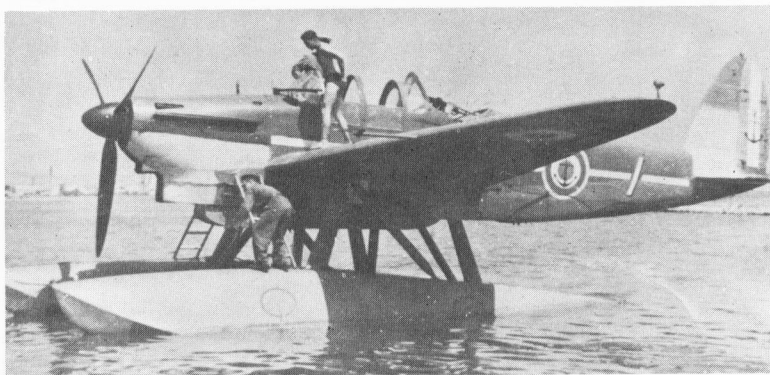
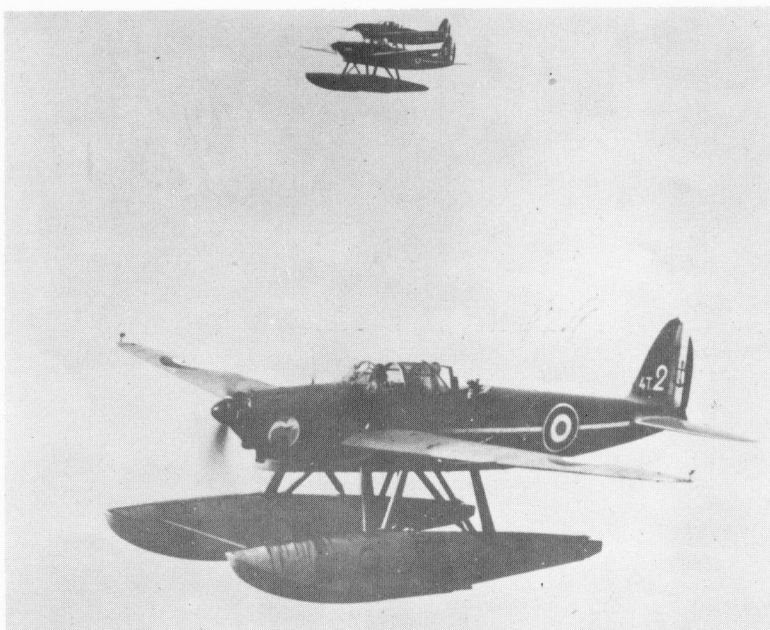
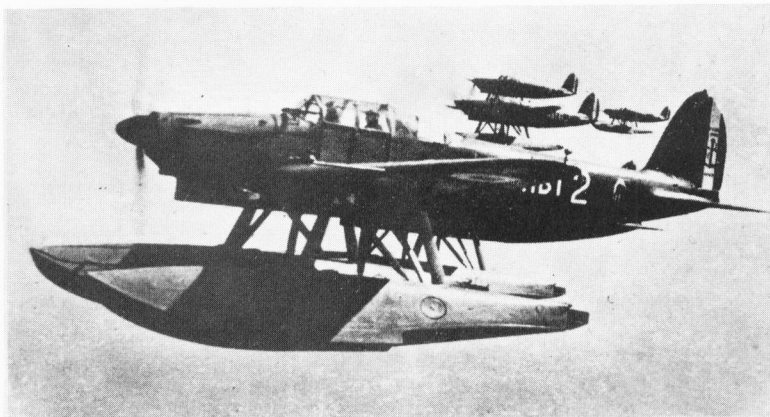
## au service du gouvernement de Vichy

Dans le cadre d'un projet de réorganisation des unités de l'Aéronautique Navale, les 8 escadrilles existantes à l'armistice sur Latécoère 298 changèrent de désignation à la date du 1<sup>er</sup> août 1940. Les escadrilles T1 à T4 devinrent respectivement 1T à 4T et les 1S1, 3S6, HB1 et HB2 prirent les nouvelles appellations de 1S, 12S, 1HT et 2HT. L'existence de ces 4 dernières escadrilles fut de courte durée car la réduction du potentiel aérien imposé par les commissions d'armistice allemande et italienne entraîna leur dissolution le 20 août suivant.

Les 4 escadrilles maintenues en activité furent regroupées en 2 flottilles tactiques : la 5F formée à Arzew le 1<sup>er</sup> novembre 1940 par les escadrilles 1T et 2T avec chacune 6 Laté 298 en ligne et la 6F constituée à Berre 3 jours plus tard par les 3T et 4T armées chacune de 11 Laté 298. Une troisième flottille, la 7F, fut mise sur pied à Berre le 11 juin 1941, ses escadrilles 5T et 6T résultant du dédoublement des moyens de la 6F. La 7F fit mouvement à Dakar par sections échelonnées entre fin juin et fin août 1941. Non compris les volants de fonctionnement, l'effectif théorique de chaque flottille consistait alors en 13 appareils en ligne, soit 6 par escadrille et un pour le commandant de la flottille.

Le 4 juillet 1941, l'Escadrille 1T fut envoyée à Tripoli d'où elle prit part brièvement aux opérations de Syrie. Elle regagna Arzew le 12 juillet avec 5 appareils abandonnant un Laté endommagé au sol lors d'un bombardement de la base le 7 juillet.

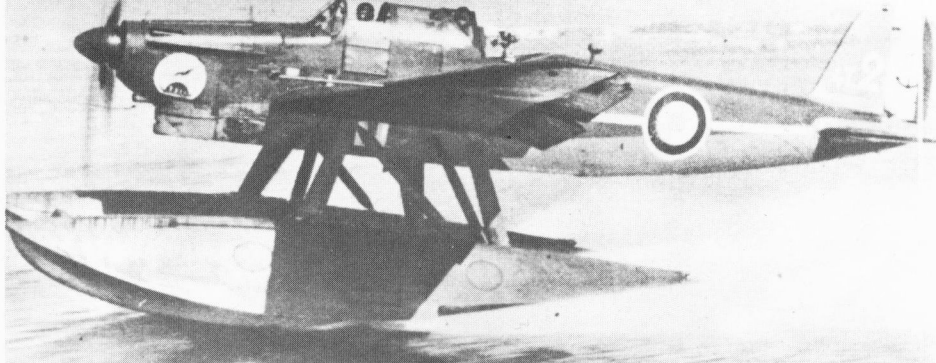
Par suite des restrictions draconiennes auxquelles étaient soumises toutes les formations aériennes du gouvernement de Vichy, les 3 flottilles de Laté 298 végétèrent jusqu'en novembre 1942. Outre une trentaine d'appareils stockés dans les dépôts, leurs moyens consistaient alors en 46 Latécoère 298 en ligne (dont un seul indisponible) à raison de 13 à la



En haut, une patrouille de la HB1 en vol. Le HB1-2, au premier plan, est probablement le Laté 298B n° 42 (Bizerte, hiver 1939-40). Au-dessous, des appareils de l'Escadrille 4T vus au-dessus de Berre fin 1940. En bas, un Laté 298 de la 1T utilisé en Syrie (1941).



Ci-contre, décollage d'un Laté 298 de la 4T (Berre, 1941). Ci-dessous, un autre appareil de la même escadrille, fin 1941 ou début 1942. Au-dessous, des Laté 298 de la 6F à quai en 1942 (cocardes de fuselage supprimées). En bas, un Laté 298D de l'Escadrille 6T (Dakar, 1942).



5F, 20 à la 6F, 13 à la 7F et 11 appareils en volant. Tous les Laté 298 stationnés en métropole, notamment la totalité des moyens de la 6F, tombèrent sous le contrôle de la Luftwaffe lors de l'invasion de la zone « libre ». Subissant le même sort que toutes les unités de l'armée de l'armistice, la 6F fut dissoute le 27 novembre 1942.

Il semble que les Latécoère 298 capturés ne furent pas utilisés opérationnellement par l'ennemi sous la forme d'unités homogène. Seul un petit nombre de ces appareils fut éparpillé entre quelques escadrilles côtières aux fins de missions secondaires de liaison et d'observation. L'un d'eux, marqué du code radio FN + GX, changera une nouvelle fois de nationalité après sa recapture par la RAF dans le Dodécanèse.

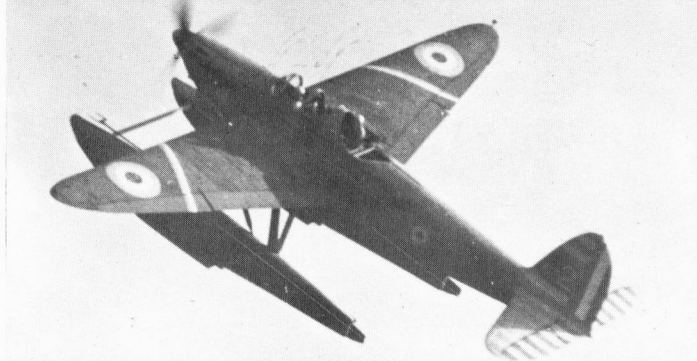
### aux côtés des Alliés

Amputée de 4 Laté 298 détruits lors des brefs combats qui accompagnèrent localement les débarquements alliés en Afrique du Nord, la flottille 5F fut, elle aussi, dissoute. Ce n'était toutefois que pour donner naissance à la nouvelle escadrille 4S1 qui reprit la lutte contre l'Axe le 17 décembre 1942 dans le rôle obscur de surveillance de la Méditerranée Occidentale. Au fur et à mesure de leur disponibilité, la 4S1 mit en œuvre les 298 survivants de l'ex-5F qui furent successivement révisés par l'Annexe d'Oran de la SNCASE entre décembre 1942 et le 15 mars 1943. Redésignée 4S en avril 1943 puis 2S le 1<sup>er</sup> novembre 1943, l'escadrille forma le mois suivant, avec une nouvelle 4S équipée de « Walrus » anglais, la flottille 5FS (5<sup>e</sup> Flottille de Surveillance).

La 7F de Dakar avait entretemps donné naissance, le 12 mars 1943, à l'Escadrille 1S qui fut dissoute le 1<sup>er</sup> novembre 1943.

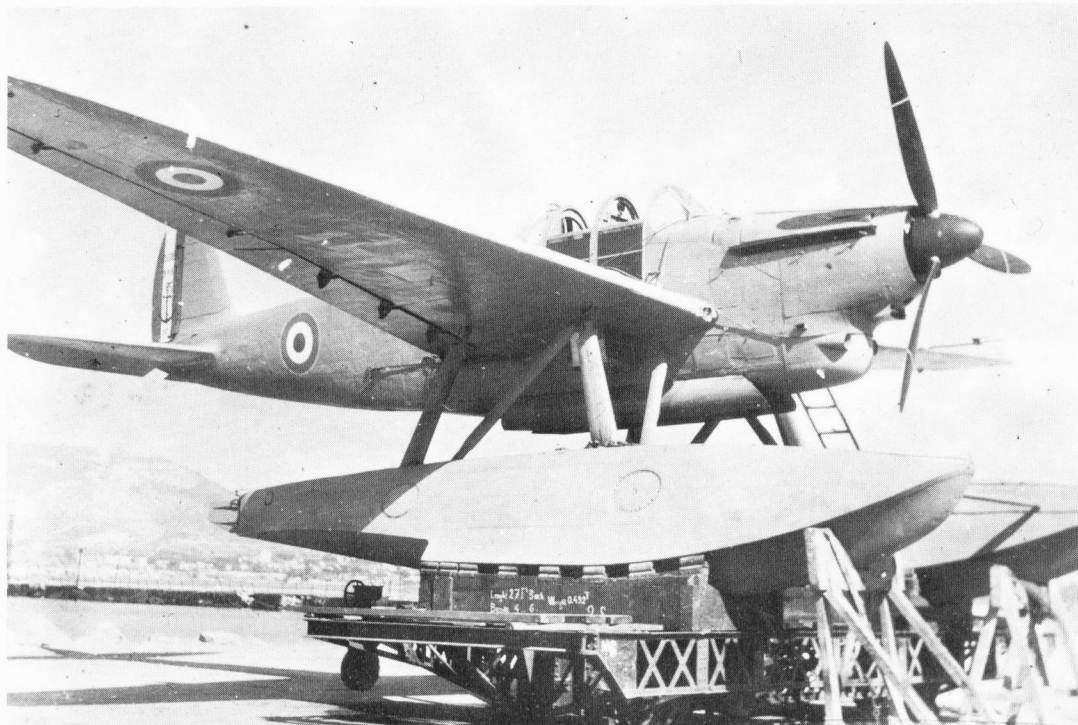


La demi-douzaine de Laté 298 disponibles en provenance de l'ex-1S rejoignit ultérieurement Oran pour renforcer la 2S. Leur arrivée permit de faire entrer en révision générale à Oran en début d'année 1944 les 6 appareils les plus « fatigués » de la 2S, soit les Laté 298A n°s 12, 22 et 24 et les 298D n°s 58, 94 et 99. Intégrée au sein de la MACAF (Mediterranean Allied Coastal Air Force) et travaillant en coopération avec des Wellington de la R.A.F. faisant office de « Hunters », la 2S engagea ses Laté 298 dans le rôle de « Killers ». Elle participa à la lutte anti-sous-marine jusqu'en novembre 1944 avec un effectif moyen de 8 appareils en ligne. Le volant de



Ci-dessus, un appareil de la 6T basée à Berre en 1941-42.

Ci-contre, à gauche, le Laté 298D n° 57 appartenant à l'Escadrille 2S basée à Saint-Mandrier en octobre 1945.



En face, page suivante, une patrouille de deux appareils de la 53S.

Ci-dessous, mise à flots du Laté 298B n° 49 à Toulon, début 1945.

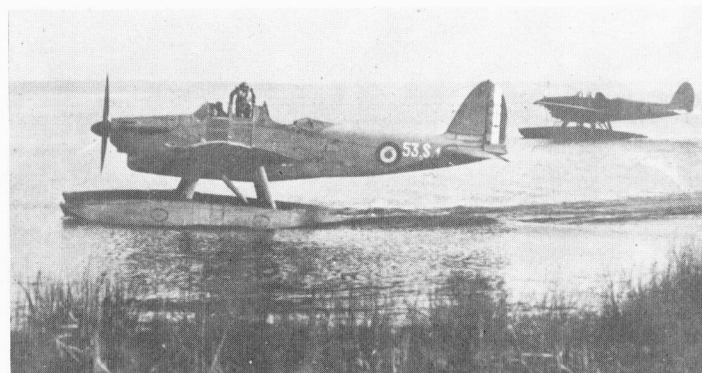
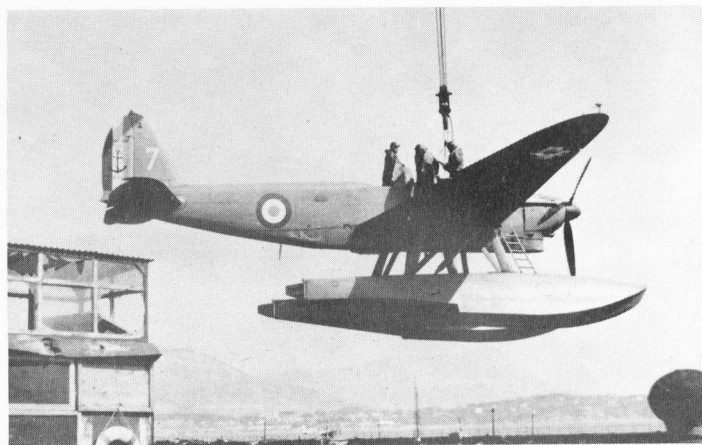
En bas, deux appareils de la 53S sur le lac d'Hourtin en 1947 ou 48. Au premier plan, un Laté 298D.

8 appareils en renfort fut en partie « cannibalisé » afin de maintenir le potentiel disponible. Transférée à Saint-Mandrier en novembre 1944 pour assurer la surveillance du secteur maritime Toulon-Marseille, la 2S y reçut en appoint une demi-douzaine de Laté 298 à bout de souffle que les Allemands avaient abandonnés à Berre lors de leur repli.

Dans les ateliers de l'usine de la SNCASE de Marignane furent également récupérés, stockés dans de bonnes conditions, les 298B n°s 41 et 49, le 298D n° 81 (1) et le 298F n° 126. S'y ajoutèrent les 298F n°s 104, 106, 108 et 119 au mouillage, en moins bon état général mais néanmoins partiellement récupérables. Remis en activité, l'Atelier Hydravions de Toulon fut chargé de remettre en état le matériel hétéroclite redevenu propriété de l'Aéronavale après un séjour de deux ans dans les comptes de la Luftwaffe.

Le nombre d'appareils disponibles permit de reconstituer une seconde escadrille sur Latécoère 298 et, le 1<sup>er</sup> avril 1945, la 3S était créée à Saint-Mandrier. Le 13 mai suivant, elle fit mouvement pour la base « Z », nom de code de l'usine hydravions de Dornier à Immenstadt, près de Friedrichshafen, d'où elle effectua des patrouilles sur le lac de Constance jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1946, date de sa dissolution.

Quant à la 2S, 4 de ses Laté 298 furent détachés à Hourtin le 10 avril 1945 pour appuyer les opérations contre les poches de l'Atlantique. Deux chalutiers armés de la Kriegsmarine furent arraisonnés par la 2S les 16 avril et 6 mai 1945. Le détachement d'Hourtin rejoignit Saint-Mandrier le 25 mai et, trois mois plus tard, la totalité de l'escadrille fit à nouveau mouvement à Hourtin où elle fut dissoute le 1<sup>er</sup> mai 1946. Son activité depuis janvier 1943 se résumait en 2.038 missions de guerre représentant 5.363 heures de vol sur Latécoère 298.



(1) Il s'agit très probablement d'un second 298 D N° 81 en remplacement du premier transformé en 298 E proto.

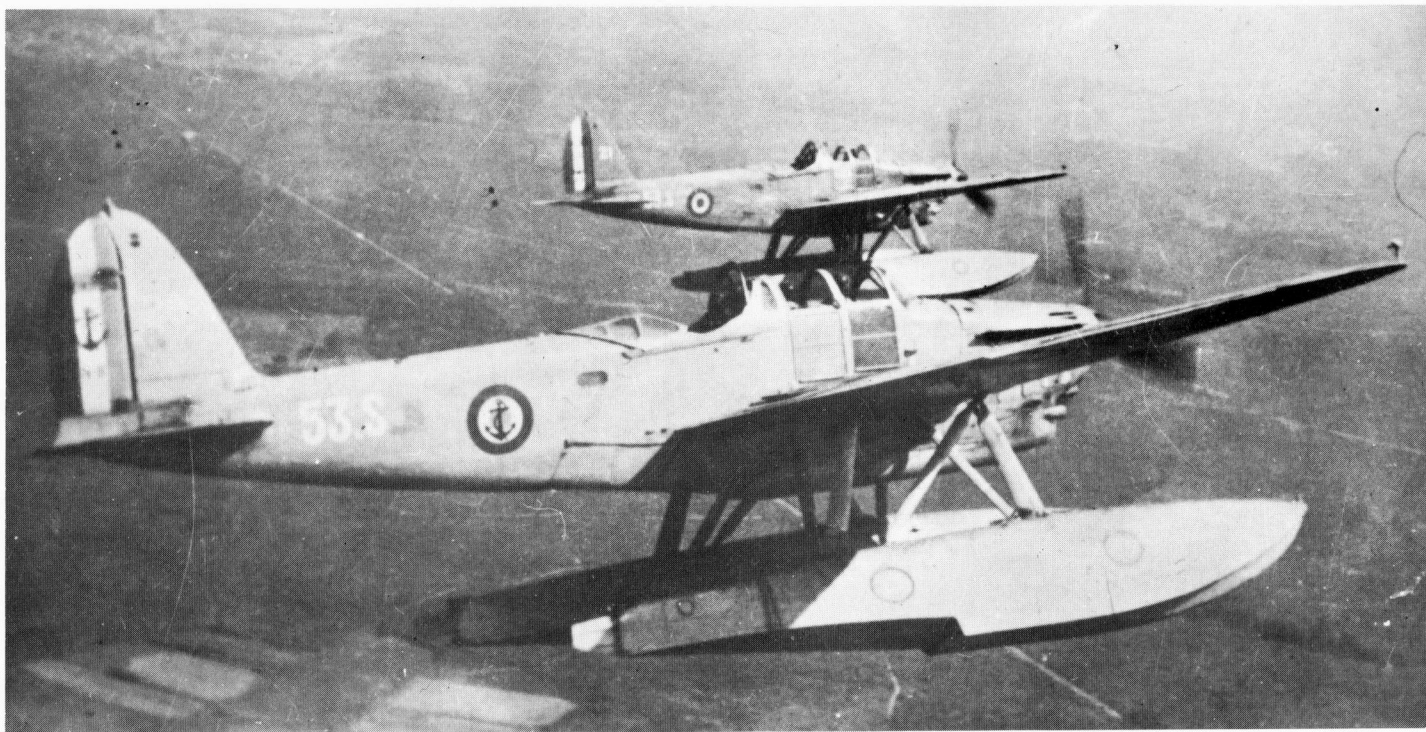


## fin de carrière des Latécoère 298

La dizaine de Laté 298 encore disponibles fut déclassée pour l'instruction et affectée à l'escadrille 53S « Ecole des Pilotes d'Hydravions » mise sur pied à Hourtin. Ces appareils disparurent progressivement des comptes de l'Aéronavale, notamment par la perte accidentelle de l'un d'eux le 20 novembre 1948 et le retrait de la 53S en 1950 des 6 ou 7 survivants. Deux de ceux-ci, dont un encore en état de vol, furent versés à l'Ecole Technique de l'Aéronavale à Rochefort pour l'instruction au sol des élèves. Les autres rejo-

gnirent les sections Hydro des annexes du CEV, à Marignane et Berre. De ces derniers, le 298D n° 87 fut « cassé » accidentellement à l'amerrissage le 27 novembre 1950 par le pilote d'essais « Tito » Maulandi.

Stationné à Saint-Mandrier où il était surnommé « l'appareil de l'Amiral », le dernier Latécoère 298 termina sa carrière en 1951 après avoir « posé » devant le public parisien. A cet effet, il amerra sur la Seine, à Suresnes, d'où il gagna à flot le Salon Nautique. Il fut ensuite livré à la ferraille, personne n'ayant pensé à conserver religieusement ce dernier témoin d'une bien belle lignée.



## J'AI PLONGE EN LATE 298!

par « Tito » Maulandi

Marignane, le 27 novembre 1950. Ce matin calme d'un hiver méridional m'avait fait penser qu'un petit tour d'hydravion conviendrait à mon entraînement. Le père Simonet abonda dans mon sens. Si mes souvenirs sont exacts, il déclara même : « Et puis, tu peux y aller. J'ai un moteur de rechange ».

Il me fallait un équipier et ce fut Gasc, qui trainait dans le coin, à qui échet le redoutable honneur d'accepter la place arrière du Latécoère 298 n° 87.

L'Etang de Berre était un véritable miroir : pas un souffle d'air, ce qui corsait la difficulté. Mais je savais accorder la vitesse, le chronomètre et le variomètre ; et puis, j'avais pour le premier amerrissage une sonde Le Dirhezon ! Ce dispositif curieux ne valait que pour une fois, mais il m'apporta une superbe confiance en moi, de sorte que j'entrepris d'effectuer une série de 10 amerrissages. Que ne me suis-je limité à neuf !

Au dixième et dernier, j'eus la malencontreuse idée de me pencher un peu pour apprécier ma hauteur (chose interdite), et je me jugeai facilement à 10 mètres... et j'encadrai la flotte amère par le flotteur de gauche qui fit « sous-marin ». Il s'ensuivit un cheval de bois à gauche et puis... et



puis nous commençâmes un capotage. Après s'être mis à ce qui me paraissait la verticale, le coucou resta planté la queue très haute et s'immobilisa.

J'avais de l'eau jusqu'à la ceinture et il sortait du moteur de grosses bulles qui m'incitaient à prendre certaines décisions : Déboucler ma ceinture et ouvrir la cabine de Gasc qui était en position fermée, ce qui ne me prit qu'un instant. Ensuite, j'ai ordonné l'abandon du « navire » et je me suis retrouvé « Mae-West » gonflée, dans une eau très froide, ma foi !

Gasc qui avait, lui, la supériorité de l'altitude ne bougea pas et, en réponse à mon regard interrogateur, me dit « Mon lieutenant, pourquoi vous êtes-vous mis à l'eau ? On touche au fond ! » Et c'était vrai : la casserole d'hélice était enfoncée dans la vase et nous ne risquions pas d'aller plus loin.

Et puis c'est là que ça commença à devenir marrant : on a vu arriver plein gaz la vedette du C.E.V., avec gabier et pompier. Le gabier m'a passé sa combinaison et le pompier sa veste mais, leurs tailles ne correspondant pas à la mienne, le complet était curieux, tellement curieux qu'à l'arrivée au port, il y eut un certain flottement dans le secours aux accidentés. Le seul blessé fut, hélas, l'infirmière de la Chambre de Commerce de Marseille qui émergea si rapidement de son ambulance qu'elle se foula la cheville.

Le tout fut couronné par un rapport de gendarmerie qui reste, encore aujourd'hui, un modèle du genre.