



INTRODUCTIONS

Le Latécoère 298 est certainement l'un des appareils les plus connus parmi ceux utilisés par nos marins aviateurs, mais paradoxalement, il est aussi l'un de ceux dont l'histoire n'a jamais été vraiment racontée en détail. Si par le passé l'accent a souvent été mis, à juste titre d'ailleurs, sur les actions de dernière chance menées par les équipages des escadrilles de torpillage dans le nord de la France en mai et juin 1940, peu de choses ont par contre été écrites sur les dix années qui ont suivi ces événements dramatiques. Dix années pendant lesquelles les Laté ont continué de servir fidèlement, souvent dans des rôles obscurs, avant de disparaître définitivement des effectifs de l'Aéronautique navale. Tout au long de nos recherches, nous nous sommes rendu compte que le petit hydravion dû au grand constructeur Pierre Latécoère occupait une place privilégiée dans la mémoire des nombreux anciens pilotes et membres d'équipage que nous avons pu retrouver et contacter. Il est tout aussi vrai que les combats dans lesquels ces appareils ont été utilisés pendant la courte campagne de France n'étaient pas ceux pour lesquels ils avaient été construits, ni leurs équipages entraînés. Mais il reste qu'indéniablement, le Latécoère 298 a marqué sa génération, et retracer son histoire comme nous avons essayé de le faire, n'était que justice.

Certains de nos lecteurs, parmi les plus anciens, ne manqueront pas d'établir des comparaisons entre cette étude et d'autres parues il y a quelques années et ils auront raison. Ils trouveront ce faisant des différences notables, voire des contradictions avec ces écrits précédents, mais il n'y a rien que de très normal à cela. Entre le moment où ces premiers textes ont été publiés et celui où nous avons effectué nos propres recherches, les choses ont beaucoup évolué. La découverte de documents inédits, une approche différente sur la manière de travailler, l'utilisation d'outils nouveaux et notamment l'informatique, la recherche systématique de tous ceux qui volèrent sur le Latécoère 298 et l'aide de ceux que nous avons pu retrouver sont autant de facteurs qui nous ont permis de donner à un sujet déjà plusieurs fois traité, un jour que nous espérons nouveau.

Au cours de ces dernières années, la recherche historique sur l'aviation a évolué de manière dramatique. L'exemple permanent qui nous est donné par les Anglo-saxons y est certainement pour quelque chose, mais ce n'est pas la seule raison. Il est aussi évident que, d'une manière générale, le lecteur actuel est devenu beaucoup plus mature. Il est beaucoup plus difficile et ne s'accommode plus des « à peu près » ou des généralités qu'il admettait il y a encore quelques années. Il lui faut maintenant de la précision, de la rigueur, des faits prouvés et indiscutables, des photographies inédites et correctement légendées. Et quand il ne partage pas les avis énoncés dans les textes, il ne se prive pas de le faire savoir. Certains auteurs ont compris cette évolution et s'y sont adaptés, d'autres pas. Mais nous ne leur jetterons pas la pierre, car il est certes plus facile d'exprimer de telles vérités que de les mettre en pratique. Pour les chercheurs français les obstacles demeurent nombreux, à commencer par la pauvreté endémique de la documentation officielle, la multiplicité de ses gisements et souvent aussi, il faut malheureusement le reconnaître, les difficultés administratives d'accès. Il faut toujours d'autre part se souvenir que, contrairement aux pays anglo-saxons mentionnés plus haut, la France a été occupée pendant quatre années et que, pendant cette période, des coupes sombres ont été opérées dans les archives, pas toujours par les occupants d'ailleurs. De ce fait, des pans entiers de l'histoire de l'Aéronautique navale ont définitivement disparu. Cela n'est d'ailleurs pas propre à la Marine, car nous savons que certains de nos complices qui « œuvrent » dans l'armée de l'Air rencontrent les mêmes difficultés.

Pour en revenir à notre propos initial, nous souhaitons aussi rajouter que, d'une manière générale, nous n'avons pas ou peu repris de précédents écrits. Et quand nous l'avons fait, ce n'est qu'après avoir vérifié point par point la véracité des événements décrits et également leur chronologie. Ainsi que mentionné plus haut, la documentation officielle étant très pauvre, il nous a surtout fallu travailler à partir d'archives privées. Ces documents appartenant pour la plupart à d'anciens navigants ayant volé sur le Latécoère 298, ils ont été aimablement mis à notre disposition par les intéressés eux-mêmes ou, malheureusement le plus souvent, par leurs héritiers. L'étude approfondie de cette documentation nous a permis de découvrir de nombreux faits ignorés à ce jour. Nous avons d'autre part impitoyablement écarté certaines « légendes » qui font florès depuis des décennies et dont à l'étude, il nous est apparu qu'elles n'étaient basées sur rien de concret. Dernier point enfin, comme nous le faisons toujours, pour que leur mémoire soit conservée, sont mentionnés les noms de tous les marins aviateurs qui, soit au combat, soit en accidents, ont perdu leur vie sur Latécoère 298 et ils sont hélas nombreux.

Nous avons essayé de réaliser un travail sérieux, les lecteurs jugeront. Mais il est certain par ailleurs, que malgré les précautions que nous avons pu prendre, nous avons dû laisser passer des inexactitudes, des contrevérités. Personne n'étant infailible, nous en assumons d'avance la totale responsabilité et sommes prêts à reconnaître nos erreurs, pour autant bien évidemment que des preuves sérieuses nous soient apportées.

Lucien MORAREAU
Saint-Paul-de-Vence
Mars 2000

Michel LEDET
Outreau
Mars 2000



Sommaire

I - De la conception au prototype	06
Description technique	13
II - Commandes en série et production	24
La commande additionnelle de 1941	25
III - Le Latécoère 298 en service	27
Tableau : appareils, commandés, produits, livrés et mis en service	37
IV - Les unités utilisatrices	39
Tableau : unités équipées de Latécoère 298	38
Les Flottilles	39
F5T/5F (1 ^{re})	39
F1H/6F (1 ^{re})	40
6F (2 ^e)	41
5F (2 ^e)	41
7F	42
5FS (3 ^e)	43
Les escadrilles	44
T2/2T	44
T1/1T	54
HB1/1HT	62
HB2/2HT	67
T3/3T	69
T4/4T	79
1S1/1S (1 ^{re})	85
3S6/12S	86
5T	87
6T	89
1S1 (2 ^e)	92
4S1/4S/2S	93
1S (2 ^e)	98
3S	101
53.S (École de pilotage d'hydravions)	102
30.S	105
Centres d'essais & Écoles	106
CEPA	106
CEP de Fréjus-Saint-Raphaël	107
CEV - Annexe de Berre	108
V - Dans la Royal Air Force	110
VI - Aux mains de l'ennemi	111
VII - Les épaves	117
VIII - Peintures, marques et insignes	118
Peintures	118
Marques de nationalité	119
Marques de formation	122
Insignes de formation	124
Marques diverses	124
Marques ennemies	129
Tableau de synthèse	130
IX - Au service du cinéma	131
X - Carrières individuelles des appareils	132
XII - Profils couleurs & plans	145



Index des sigles et abréviations

-	ASM	Anti-sous-marin
-	ASR	Air Sea Rescue
-	Asp	Aspirant de marine
-	BAN	Base d'Aéronautique navale
-	CA	Contre amiral
-	CEP	Centre d'entraînement au pilotage
-	CEPA	Commission d'études pratiques de l'aéronautique
-	CEV	Centre d'essais en vol
-	CC	Capitaine de corvette
-	CF	Capitaine de frégate
-	CV	Capitaine de vaisseau
-	DCAN	Direction des constructions aéro-navales
-	DLH	Deutsche Lufthansa
-	DTIA	Direction technique des industries aéronautiques
-	EGAN	Entrepôt général de l'Aéronautique navale
-	EV1	Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe
-	EV2	Enseigne de vaisseau de 2 ^e classe
-	IN	Industries navales (organisme prédécesseur de la DCAN)
-	IM	Ingénieur mécanicien
-	LV	Lieutenant de vaisseau
-	MP	Maître principal
-	Mt	Maître
-	OE	Officier des équipages
-	PM	Premier maître
-	QM	Quartier-maître
-	SC Aéro	Service central de l'Aéronautique navale
-	SCLE	Service convoyage, liaison et entraînement
-	SM	Second maître
-	SMER	Section Marine Écoles de Rochefort
-	SNCASE	Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud Est
-	SRC	Service réception et convoyage



I – De la conception au prototype

Au milieu des années trente, la Marine française dispose de quelques escadrilles armées d'hydravions-torpilleurs. Deux types sont en service : le Levasseur P.L.15, équipant l'escadrille 7B2, embarquée sur le transport d'hydravions *Commandant Teste* et le Latécoère 290, équipant les escadrilles basées à terre 4T1 et 1T1. Ce dernier est directement dérivé du Latécoère 28 civil, dont la version 28-5 fut rendue célèbre par plusieurs records.

Ces deux modèles d'hydravions commencent à prendre de l'âge (même si le P.L.15 vient d'entrer en service pour succéder au P.L.14). Leur conception date des années vingt et leur remplacement va devenir une nécessité. Mais, il faut ici le reconnaître, la Marine a bien géré la situation, et dès la commande d'une seconde série de Latécoère 290, l'État-major émet un programme afin de disposer, en temps voulu, d'un successeur pour ses deux types d'hydravions-torpilleurs...

Les exigences de la Marine et le premier projet

Le problème posé par la Marine aux constructeurs n'est pas simple. En fait, il s'agit de disposer d'un hydravion-torpilleur résolument moderne, même dans le contexte de 1933. Levasseur ne relèvera d'ailleurs pas le défi et, seule la S.I.L.A.T. (Société Industrielle d'Aviation Latécoère) va y répondre. Si le Latécoère 290 était né d'une improvisation, son successeur devait être mûrement réfléchi !

La Marine exigeait dans son programme d'excellentes qualités aérodynamiques, une très bonne stabilité sous tous les axes, la visibilité requise pour l'accomplissement des missions demandées (torpillage, recherche d'objectif, bombardement en semi-piqué, exploration) et, enfin, une défense aisée par la limitation des angles morts. L'appareil devait en plus montrer de très bonnes qualités marines :

- une excellente tenue à la mer permettant décollages et amerrissages à partir de plans d'eau peu aménagés et une bonne capacité à l'hydroplanage.
- une bonne résistance à la corrosion marine lors des séjours prolongés au mouillage.
- et, enfin, une autonomie suffisante lui permettant d'assurer tous types de missions en pleine mer.

L'équipe de l'ingénieur en chef de la S.I.L.A.T., Marcel Moine, se met au travail et présente un projet développé à l'été 1934 :

- Le fuselage à section ovoïde est particulièrement aérodynamique et doit recevoir un moteur Hispano-Suiza 12 Ycvs 1 de 835 CV au décollage ; ce dernier entraînant une hélice tripale Ratier de série 1434 à changement de pas par moulinet (identique à celle du MS.405). Le refroidissement du moteur est assuré par deux radiateurs relevables, placés sous la partie centrale de l'aile et faisant circuler de l'éthanol.

- La voilure est de forme trapézoïdale, aux extrémités elliptiques et d'une envergure de 14,00 m, à structure métallique entoilée. Les volets de courbure, les ailerons, les gouvernes de queue ont une charpente en bois (sauf le longeron en tube rond) entoilée.

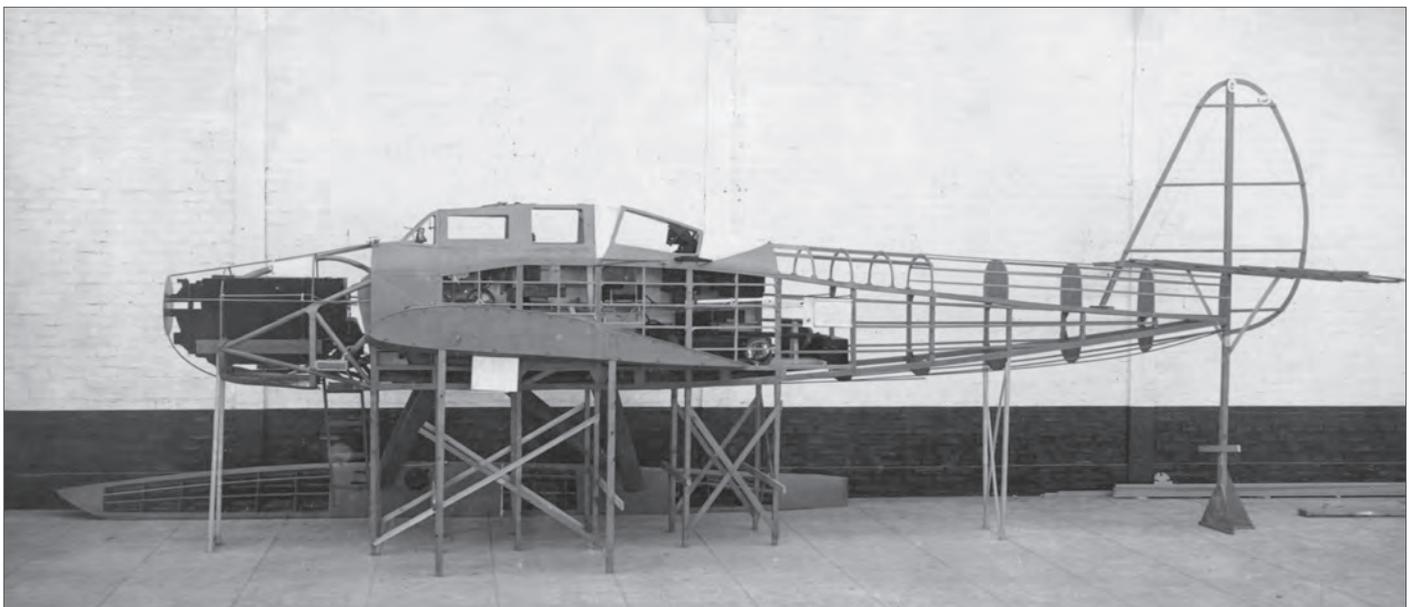
- Les flotteurs sont identiques à ceux du Latécoère 290 et comportent donc des compartiments étanches faisant office de réservoirs principaux, d'une contenance de 275 litres chacun. Le bord d'attaque de l'aile accueille un réservoir de 61,5 litres côté gauche et le réservoir d'huile côté droit. Le poids total du carburant emporté atteint les 500 kg. Les flotteurs sont reliés au fuselage par cinq paires de mâts en tubes « torpédo ».

- Un équipage de deux hommes est prévu pour les missions de torpillage et de bombardement ; un troisième homme, chargé de la navigation, peut être embarqué pour les missions de reconnaissance ou d'exploration.

- L'armement retenu pour ce projet comprend alors un canon Hispano-Suiza 9 de 20 mm, tirant dans l'axe de l'hélice, et une mitrailleuse Darne modèle 1933 de 7,5 mm sur affût mobile pour la défense arrière. La charge offensive se compose d'une torpille modèle 1926 de 450 mm, emportée par un T.G.P.U. modèle 1928. Cette torpille est semi-encastrée sous le fuselage. Des fusées éclairantes peuvent également être emportées. La vitesse maximum estimée est de 300 km/h.

Le projet convenant à l'État-major de la Marine, la S.I.L.A.T. fait construire une maquette d'aménagement en bois, grandeur nature. Une autre maquette, pour les essais en soufflerie, est également réalisée ; elle permet de modifier le projet initial, notamment en ce qui concerne la voilure dont la forme en plan devient quasi-triangulaire. Le revêtement devient métallique et l'envergure passe de 14 à 15,50 m. Les flotteurs sont également redessinés. Leur traînée aérodynamique est nettement

*Photographiée à l'usine de Biscarrosse en 1935, voici la maquette d'aménagement en bois du Latécoère 298.
(© Musée de l'Hydraviation)*





améliorée et leur volume augmenté, de sorte qu'ils sont maintenant capables d'emporter 560 litres de carburant chacun ! L'armement pose alors problème ; la maquette d'aménagement (qui sert à cela d'ailleurs) démontre que la place est inexistante pour les accessoires du canon HS 9, sous peine de devoir redessiner le fuselage et revoir de nombreux calculs. Comme la Marine n'a pas imposé le canon, elle n'est pas opposée à sa suppression et celui-ci est remplacé par deux mitrailleuses de voilure Darne 1933 de 7,5 mm. On envisage alors de remplacer le moteur par un 12 Ydrs 2, d'une puissance de 992 CV au décollage mais il faut pour cela abaisser l'axe de traction du moteur de 60 mm et la garde de l'hélice (déjà jugée assez juste) aurait été insuffisante. Ce projet est finalement retenu par la Marine qui concrétise son intérêt par la commande, le 10 août 1935, d'un prototype, via le marché 726/5.

Le Latécoère 298 n° 01

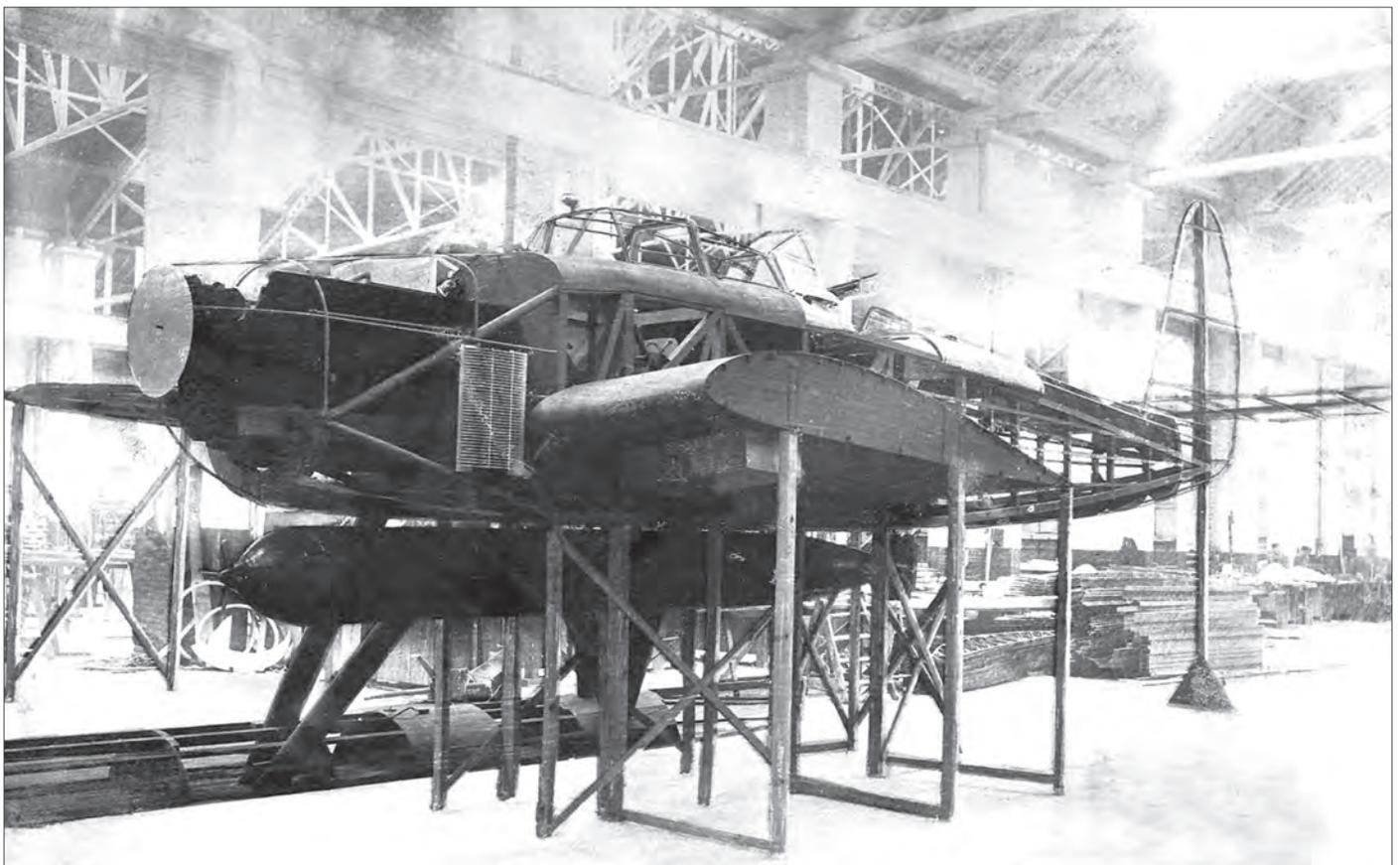
La construction du prototype n° 01 débute dès l'été 1935 à Toulouse-Montaudran pour s'achever en février 1936. L'appareil est présenté aux membres de la commission préliminaire de l'Aéronautique navale les 31 mars et 1^{er} avril 1936 puis le 9 avril, des essais de tir sont réalisés avec la mitrailleuse arrière, avec le concours du STAé, qui détache pour l'occasion M. Fauvart. Le système adopté pour la mise en œuvre de cette mitrailleuse est en effet nouveau car il permet le tir à la verticale, de part et d'autre du fuselage, diminuant de fait les angles morts.

Le Latécoère 298 n° 01 effectue son premier vol depuis Saint-Laurent-de-la-Salanque, plus précisément depuis l'étang de Leucate, le 8 mai 1936 ; il est piloté par Jean Gonord, avec en place arrière son mécanicien habituel, Vergès. Ces essais constructeur prennent fin le 24 septembre suivant après 24 heures et 35 mn de vol. Le poids emporté dans les

flotteurs a entraîné, par souci de rigidité, le montage d'une barre transversale reliant les parties avant de ces mêmes flotteurs.

Le lendemain, l'hydravion gagne la CEPA à Fréjus-Saint-Raphaël (pilote : Crespy ; mécanicien : Donadieu) pour satisfaire aux épreuves réputées difficiles de réception par la Marine. Elles se composent de trois décollages et amerrissages par un mètre de creux et de piqués en survitesse. Le nouvel hydravion traverse ces épreuves sans gros problème avant d'être confié à l'officier rapporteur de la CEPA, le lieutenant de vaisseau Duval. Le défaut le plus important relevé au cours de ces essais additionnels concerne la verrière : visibilité trop réduite et évacuation rapide difficile pour l'équipage. Il est donc demandé au constructeur d'étudier le montage d'une verrière plus spacieuse, avec panneaux latéraux souples en Plexiglas, glissant vers le bas ; cette modification est officiellement demandée par un avenant au contrat, daté du 14 septembre 1937, et elle est rapidement exécutée après le retour en usine du prototype. Si la visibilité et le confort général de l'équipage s'en trouvent très nettement améliorés, la traînée générée par cette verrière plus spacieuse pénalise forcément les performances de l'appareil dont la vitesse maximum descend de 287 à 284 km/h, ce qui est considéré comme négligeable. De plus, l'hélice à moulinet a fait également place à une hélice électrique Ratier prévue pour la série. En juin 1938, le n° 01 est officiellement pris en compte par la Marine qui le renvoie à Fréjus-Saint-Raphaël et lui affecte le code SR.8. Il poursuit ensuite sa carrière de prototype par des essais de bombardement en piqué et de torpillage. On essaie également, courant 1939, plusieurs types d'hélices dont l'Hispano-Suiza tripale série 142 et la bipale en bois Chauvière série 5427.1 ; cette dernière limite fortement les performances et elle n'est prévue que pour les vols de convoyage ou en l'attente de la Ratier. C'est le second maître pilote Octave Hébert qui effectue, à partir d'avril 1939, la plupart de ces essais d'hélices (nous

*Cet autre cliché, pris un peu plus tard, montre la maquette à peu près complète, y compris la torpille qui n'est encore pas encore protégée par le carénage des modèles de série.
(© Musée de l'Hydraviation)*





La vérification de la masse. Accroché à un peson dans l'un des hangars de l'usine Latécoère, le prototype du 298 est ici photographié lors des pesées à pleine charge ainsi que le poutre la torpille montée dans la soute. (@ Musée de l'Hydraviation)

avons retrouvé les dates du 3 avril, du 24 mai, du 7 septembre 1939, cette dernière date portant sur l'essai de l'hélice Ratier). Les essais de casserole d'hélice ont lieu du 14 au 19 septembre 1939. Pendant ce temps, la Marine a déjà passé trois marchés pour la commande de Latécoère 298 (voir au chapitre II) et dont les premiers exemplaires vont bientôt équiper les escadrilles T1, T2 et HB1. Dès la fin de l'année précédente, quelques pilotes appartenant à ces unités sont d'ailleurs venus à Fréjus-Saint-Raphaël pour être "lâchés" sur le prototype. Outre les essais d'hélices mentionnés plus haut, le n° 01 sert aussi à divers essais dont celui du pilote automatique Alkan (20 et 21 juillet 1939). Début août 1939, le moteur du Laté 298 n° 01 est changé, et l'appareil ne redevient disponible qu'à partir du 25.

Des accidents survenus sur les premiers appareils de série entraînent une période d'essais complémentaires (effectués par le n° 6 de série) à la CEPA du 28 avril au 16 mai 1939. Mais aucun vice particulier n'est décelé sur l'hydravion. L'État-Major Général émet donc la note n° 1325 EMG. AERO/M confirmant les bonnes qualités de la machine et priant les pilotes de prendre en compte la modernité du Latécoère 298; la même note interdit la mise en vrille volontaire et donne des instructions sur le bombardement en semi-piqué.

Enfin, les derniers essais du n° 01 sont consacrés au lancement de torpille le 21 octobre 1939. Le n° 01 doit ensuite servir au montage de la maquette de la "baignoire" pour la

version 298E de reconnaissance; il quitte ainsi Fréjus-Saint-Raphaël le 25 octobre 1939, toujours piloté par le second maître Hébert, pour Biscarosse. L'hydravion est prêté par la Marine au constructeur; le trajet est effectué en 4 heures et 10 mn, et ce sera son dernier vol.

Une version sans suite : le 298E et la fin du prototype

C'est la S.I.L.A.T. elle-même qui émet, en 1939, l'idée d'un "hydravion de surveillance à grande visibilité". Il est certain que lors des missions de reconnaissance effectuées sur le Latécoère 298, la visibilité vers le bas est gênée par les imposants flotteurs. Latécoère propose donc de supprimer la soute à torpille afin de monter sous le fuselage une gondole ou baignoire d'observation, comprenant également une soute à bombes en prolongement. Cette soute pouvait emporter deux projectiles de 100 kg superposés pour la mission de bombardement horizontal; pour le bombardement en semi-piqué, deux bombes G2 de 75 kg pouvaient être emportées sur deux lance-bombes GPU; elles devaient être larguées à l'aide d'une fourche d'évitement. Autre modification apportée: le poste arrière du mitrailleur est entièrement vitré. Les deux parties mobiles coulissent alors sur une glissière installée sur les côtés du fuselage. Ce montage était sans doute plus pratique que le premier modèle et il semble, au vu des photographies, avoir été installé sur les exemplaires du



Cette vue plongeante du prototype met en valeur ses lignes particulièrement aérodynamiques. Seule la verrière un peu trop angulaire semble détonner, elle sera changée en 1937.
(© Musée de l'Hydraviation)



Autre vue du prototype aux Hourtiquets en 1936. Une maquette de torpille est à poste dans la soute. La barre transversale reliant les deux flotteurs n'est pas encore montée.
(© Musée de l'Hydraviation)



Surpris ici sous la grue de l'hydrobase des Hourtiquets à Biscarrosse en 1936, voici le prototype lors d'une mise à l'eau.
(© Musée de l'Hydraviation)



marché n° 2060/9 (ainsi que sur les appareils de la commande additionnelle de 1941). C'est donc le n° 01 qui sert à la mise en place des pièces de maquettage, en vue de leur installation sur un exemplaire de série. Cette "mission" du n° 01 sera également la dernière de sa carrière de prototype; l'appareil est en effet condamné le 15 mai 1940 pour être ensuite affecté à l'école des mécaniciens d'aéronautique de Rochefort.

C'est le n° 81, un 298D, dernier du marché n° 499/9, qui est choisi pour recevoir la cuve sous le fuselage; il effectue son premier vol ainsi gréé le 25 avril 1940 à Biscarosse. Mais l'opération n'est guère un succès. En effet, si la visibilité vers le bas est théoriquement améliorée, le sel des embruns, se déposant sur les vitrages au décollage, ainsi que le galbe de ces derniers, déforment la vision de l'observateur vers l'avant. Les performances sont de plus légèrement inférieures (à cause de la traînée et du maître-couple). On peut aisément imaginer ce qu'aurait donné, au combat, un tel appareil, en cas de mauvaise rencontre. Il est d'ailleurs étonnant que les responsables de l'époque n'y aient guère songé plus tôt. Le seul exemplaire construit est envoyé à l'escadrille 1S1 à Cherbourg pour essais opérationnels, puis, en 1941, il fait l'objet d'un chantier qui le ramène au standard des autres appareils en service (voir partie II).

Un projet anachronique : le 298F à moteur Jumo

Le Latécoère 298F est en fait une version améliorée envisagée après l'armistice et tirant quelques enseignements des combats de mai/juin 1940. Il n'y sera pas donné suite car les exemplaires

supplémentaires qui sortent de la chaîne, remise en route par Breguet en 1941, sont identiques à ceux livrés avant l'armistice; ce qui est logique car ils sont fabriqués à partir d'éléments déjà disponibles. Bizarrement, un projet de motorisation du Latécoère 298 avec un moteur allemand Jumo 213A voit le jour en 1947 et reçoit également la désignation 298F. Cet appareil doit atteindre la vitesse estimée de 400 km/h à 6000 m! Le projet comporte un troisième radiateur placé dans la partie arrière du fuselage (voir dessin S.I.L.A.T.). Mais l'étude n'a aucune suite, heureusement. Qu'aurait fait la Marine d'un tel appareil dont les performances eussent été très bonnes en 1940 mais dont la formule même est totalement dépassée après la guerre ?

Aucune autre version de ce gracieux hydravion ne verra le jour; il y aura bien le Latécoère 299, une version terrestre embarquée et dont deux prototypes seront construits. L'étude de cet appareil sort cependant du cadre de cet ouvrage; c'est une autre histoire, comme on l'écrit souvent...

Cette version de surveillance aurait dû être produite avec ou sans voilure repliable, soit en versions BE ou DE, donc équipées de la double commande. Les caractéristiques de ces deux sous-versions auraient été les suivantes :

- Poids à vide : 3 178 kg (BE) ou 3 053 kg (DE) ;
- Poids maximum au décollage : 4 789 kg (BE) ou 4 644 kg (DE) avec 2 bombes G2 et deux bombes éclairantes ;
- Distance maximum franchissable (vent nul) : 1 550 km avec 1 190 litres de carburant (contenance des flotteurs).

*Le hall d'assemblage de l'usine Latécoère de Biscarosse en 1938. On distingue au premier plan la partie arrière du fuselage du n° 1 et, immédiatement derrière, les exemplaires n° 2, 3 et 4.
(© Musée de l'Hydraviation)*





Le Latécoère 298 N° 01 est photographié ici à l'époque de son premier vol en 1936. Il est caractérisé par l'hélice Ratier à moulinet remplacée plus tard par une autre à commande électrique. (Coll. JC. Soumille)

Le prototype est ici photographié en 1937 à Fréjus-St. Raphaël pendant la première période d'expérimentation. On distingue en arrière-plan le prototype du Loire 210 également en essais à cette époque. (Coll. JC. Soumille, origine ECPA)



Le Latécoère 298 N° 01 photographié fin 1936 ou début 1937 à Fréjus-Saint-Raphaël lors de la première séance d'épreuves à la CEPA. La verrière d'origine à la visibilité réduite sera l'un des rares changements qui sera demandé par la Marine. (Coll. JC. Soumille)





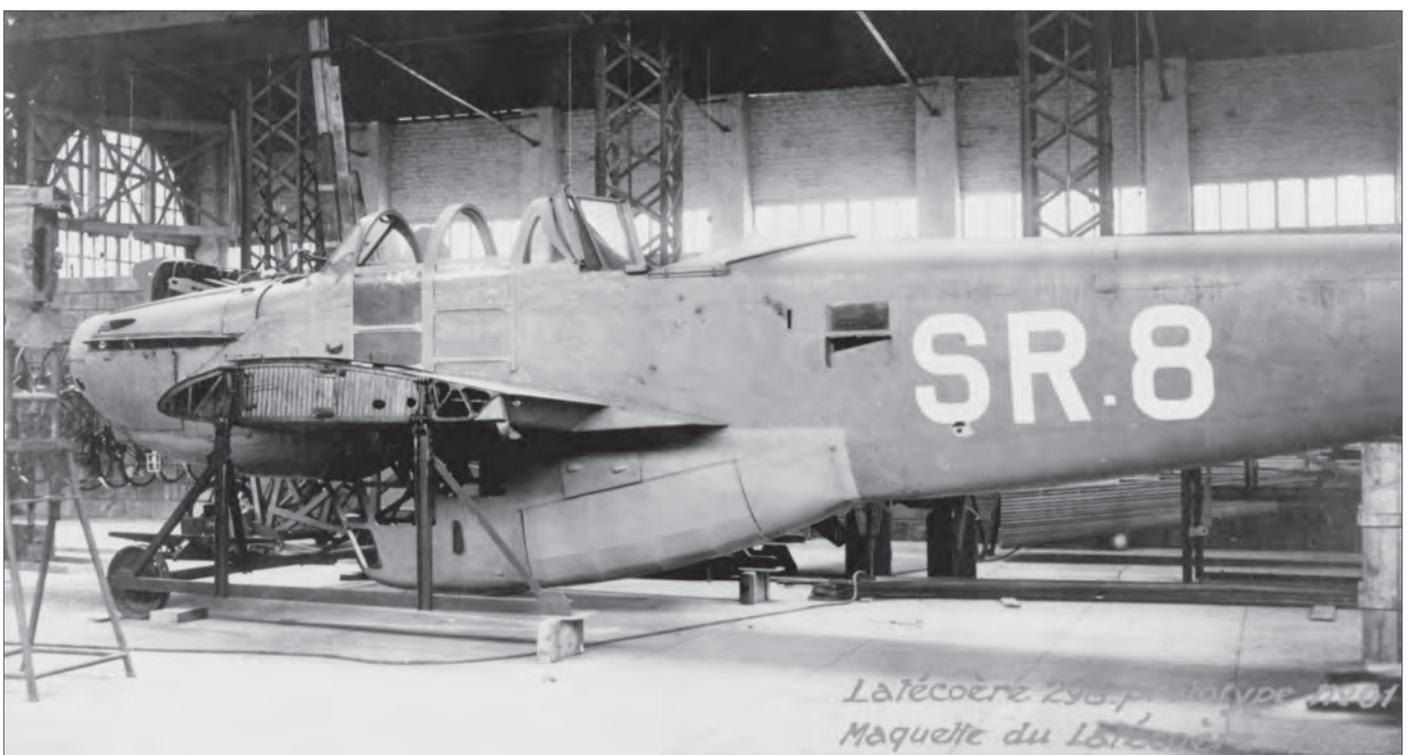
De haut en bas :

- En juin 1937, le n° 01 modifié et pratiquement identique aux modèles de série, est de retour à Fréjus-Saint-Raphaël. Il est vu ici au décollage par mer houleuse.
(Coll. G. Bousquet)

- Le n° 81, transformé en prototype de la version de surveillance E est photographié à Biscarrosse quelques jours avant sa livraison pour essais opérationnels à l'escadrille 1S1 de Cherbourg. Cette machine sera également la première à arborer les cocardes de fuselage portant l'ancre de marine que l'on retrouvera sur les appareils suivants.
(Coll. JC. Soumille)



- Déclassé en 1939, le N° 01 va encore être utile. Il va servir au maquetage de la version de surveillance E. La gondole en bois a déjà été appliquée au fuselage et l'on distingue clairement les trappes de la soute à bombes installée derrière le poste d'observation. L'appareil porte encore le code SR.8 qui lui avait été affecté à la CEPA.
(Coll. G. Bousquet)





Description technique

Le Latécoère 298 est un hydravion triplace de torpillage, monoplane à aile cantilever et train d'amerrissage bi-flotteur. Avant de commencer cette description, il convient d'avertir le lecteur, que le constructeur différencia les variantes par les lettres (comme il est souvent coutume de le faire) A, B, D et E. Cependant, ces lettres ne furent jamais utilisées dans la pratique (au sein des unités), ni même inscrites sur la gouverne de direction. Nous les reprenons toutefois ci-dessous, afin de faciliter la compréhension mais encore parce qu'elles existaient bel et bien. Rappelons simplement que les quatre variantes se distinguaient essentiellement de la façon suivante :

- Latécoère 298A: voilure fixe et commandes simples
- Latécoère 298B: voilure repliable et doubles commandes
- Latécoère 298D: voilure fixe et doubles commandes
- Latécoère 298E: version de reconnaissance avec cuve inférieure (non construite en série)
- Latécoère 298F: projet à moteur Jumo 213 A, resté sans suite.

LA CELLULE

I - La voilure

Chaque demi-aile est de forme trapézoïdale, s'arrondissant en ellipse à l'extrémité. La charpente (page 18, photo 1), en alliage léger, comporte deux longerons principaux, en fait des caissons dont la partie extrême prend une forme en I. Entre ces deux longerons vient s'interposer une poutre en treillis, ou faux longeron. Des raidisseurs, parallèles aux longerons, assurent la rigidité de l'ensemble. Les longerons sont réunis par des nervures principales (qui sont en fait des poutres en treillis) puis des nervures secondaires, intercalées entre ces dernières. L'extrémité de la demi-aile comporte des nervures en tôle emboutie. Pour terminer, cette structure est recouverte d'un revêtement en alliage léger (dural, 2 et 3). Cette aile s'encastre sur la partie centrale grâce à deux axes et des ferrures en acier inoxydable sur chaque longeron pour les types A et D. Pour le type B, à voilure repliable, le système d'attache est quasiment identique mais la ferrure arrière comporte un système de chape et d'axe transversal permettant une rotation de 95° de la demi-aile. Diverses trappes permettent d'accéder à l'intérieur de l'aile pour visiter le bord d'attaque, les divers renvois de commandes ou encore le montage et démontage de la mitrailleuse de voilure.

Chacune des demi-ailes est munie d'un aileron courant sur la moitié de son envergure; leur charpente est en bois (4) et se compose d'un caisson bord d'attaque et de nervures. L'ensemble est entoilé puis s'articule sur deux consoles solidaires du longeron arrière. Le bord de fuite des demi-ailes, sur le reste de son envergure, comporte un volet de courbure, à la charpente identique à celle de l'aileron (5); sur le type B uniquement, ce volet de courbure est en deux parties, soit une partie sur la partie mobile et l'autre sur l'aile centrale. Cette dernière partie comporte un longeron en alliage léger [1].

Les diverses canalisations (électriques, hydrauliques ou de commandes de vol) sont sous tubes rigides sur les versions A et D alors qu'elles comportent des parties souples, pour le repliage de la voilure, sur le type B.

La partie centrale d'aile fait corps avec le fuselage et sa charpente est identique à celle de l'aile extrême. Elle abrite les accessoires suivants :

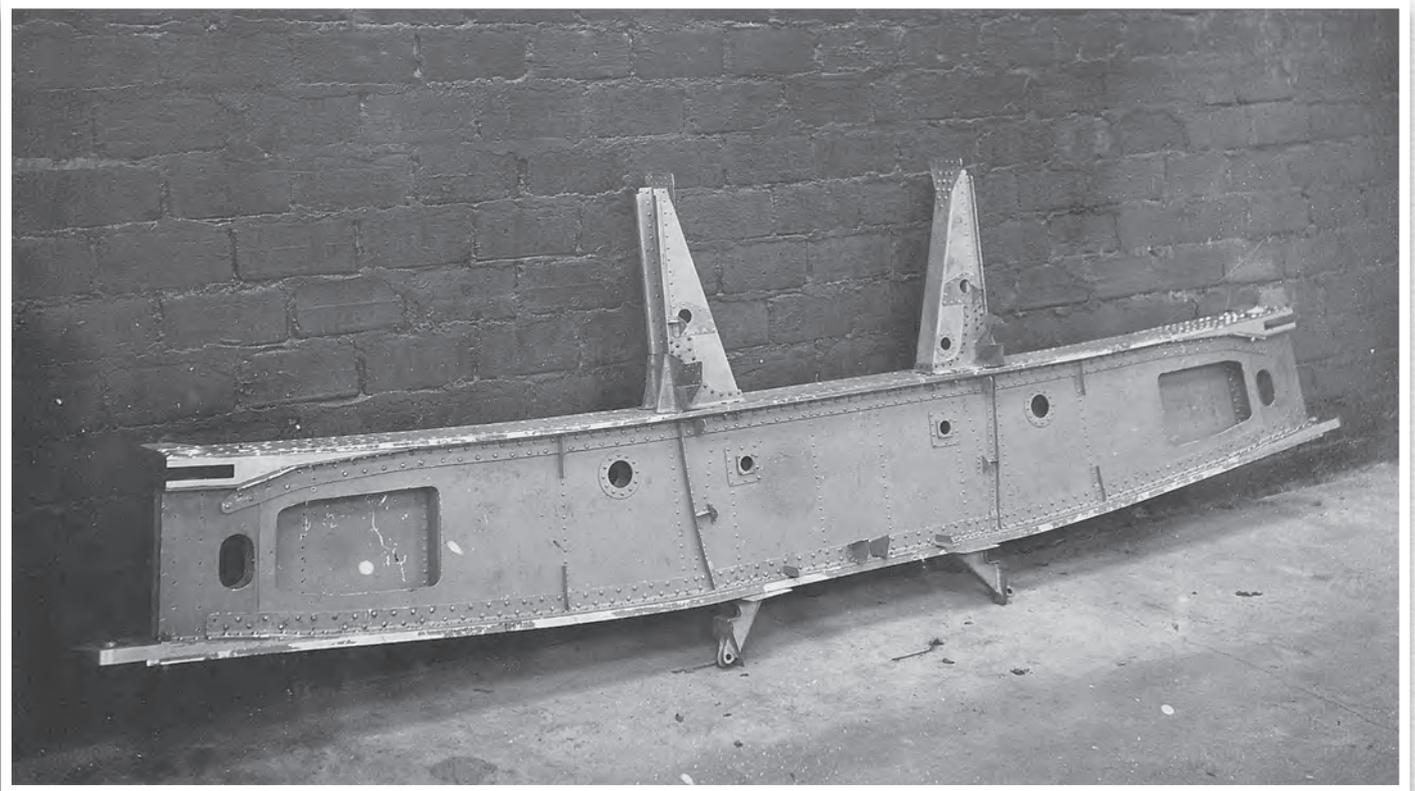
- 1 réservoir-radiateur d'huile (à droite dans le bord d'attaque)
- 1 réservoir auxiliaire d'essence (à gauche dans le bord d'attaque)
- 2 radiateurs relevables, entre les longerons.
- 2 coffres pour appareils dans le bord de fuite.
- 4 compartiments pour pattes de hissage.

En plus de ces accessoires, l'aile centrale est équipée de portes de visite.

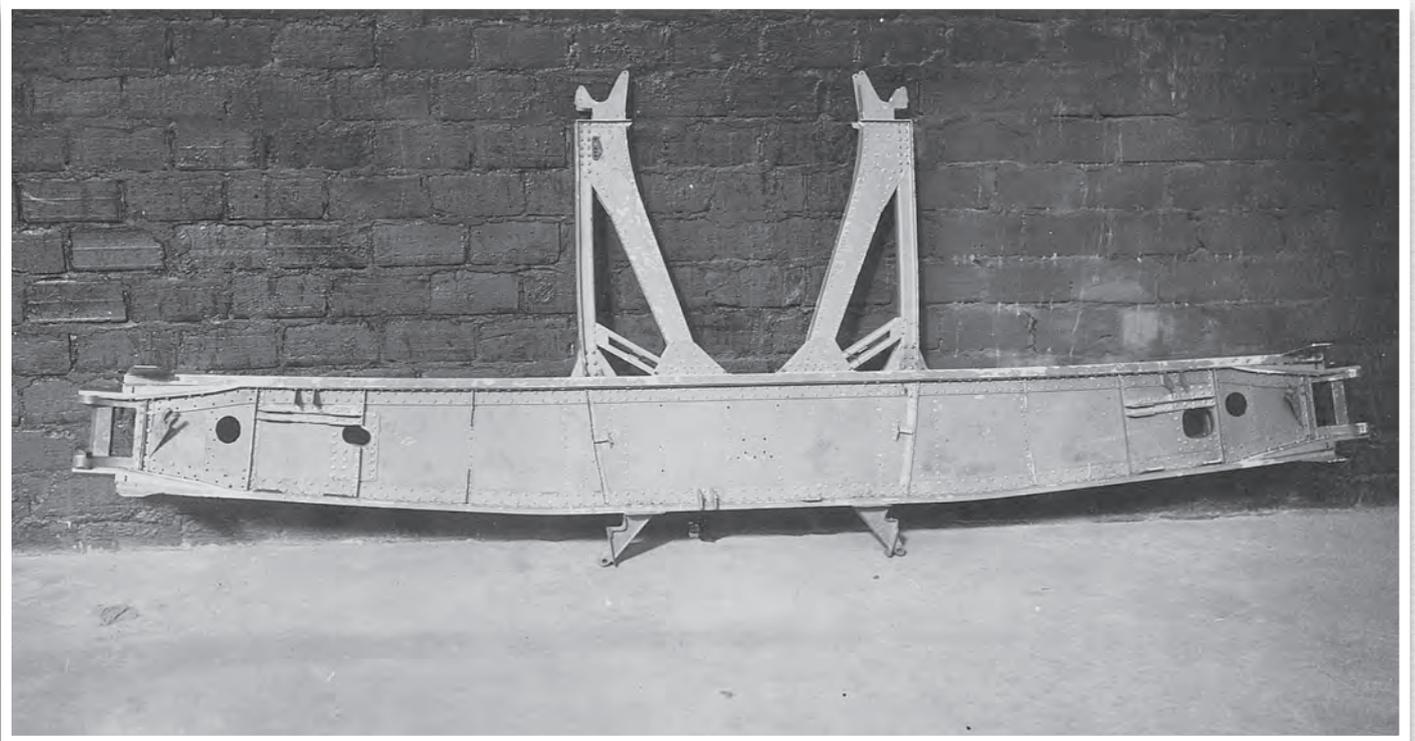
*Les longerons avant (en haut) et arrière (en bas) de la partie centrale de l'aile sur Latécoère 298 B.
(© Musée de l'hydraviation)*



1 - Les volets de courbure et les ailerons étaient couplés. Lorsque les premiers étaient sortis, les seconds s'abaissaient de quelques degrés afin d'augmenter l'hypersustentation et diminuer la vitesse de décrochage. Un système quelque peu similaire existait sur les F-8 Crusader.



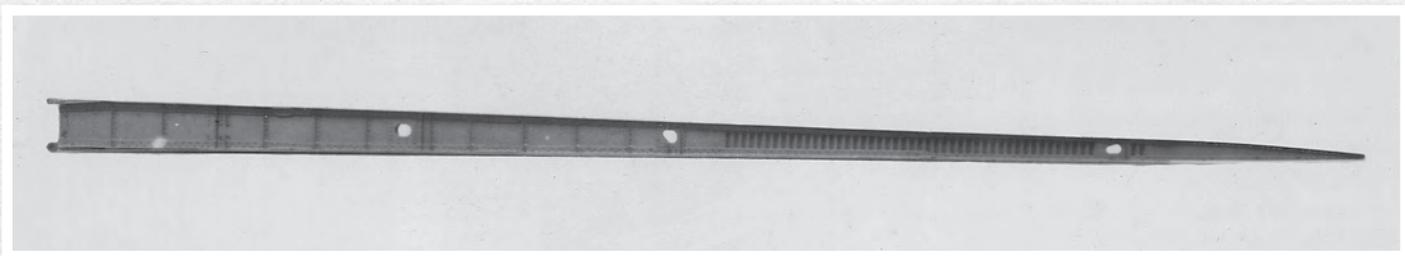
Les longerons avant (en haut) et arrière (en bas) de la partie centrale de l'aile sur Latécoère 298 A et D.



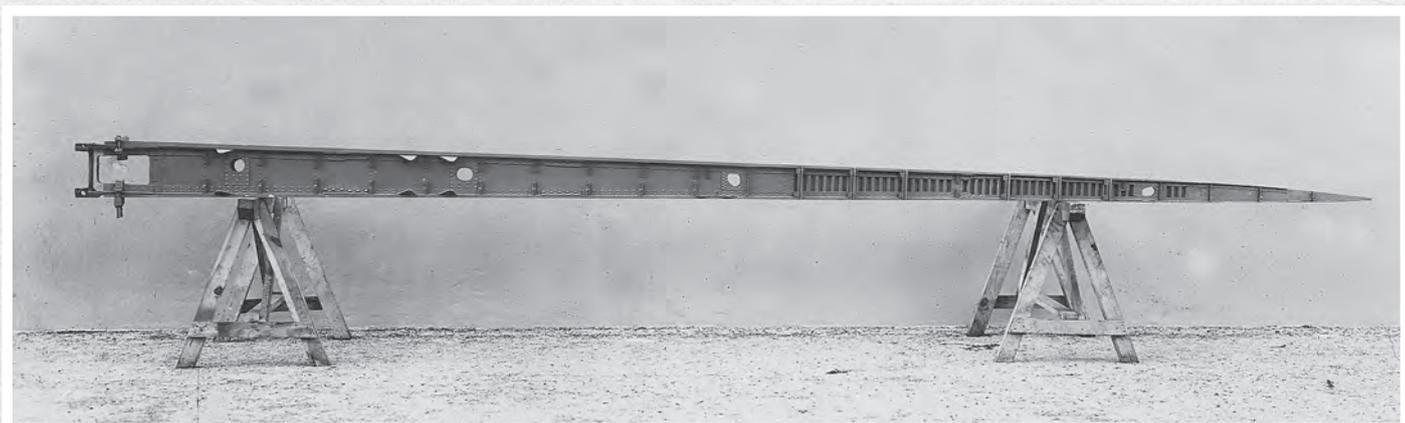
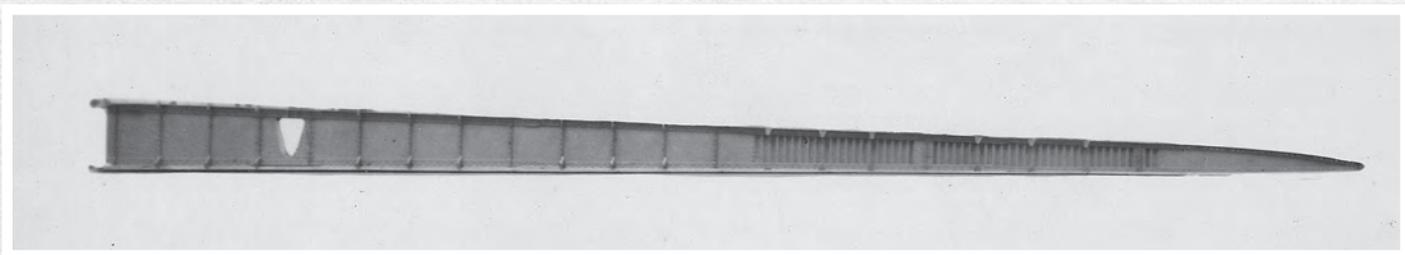
(© Musée de l'hydraviation)



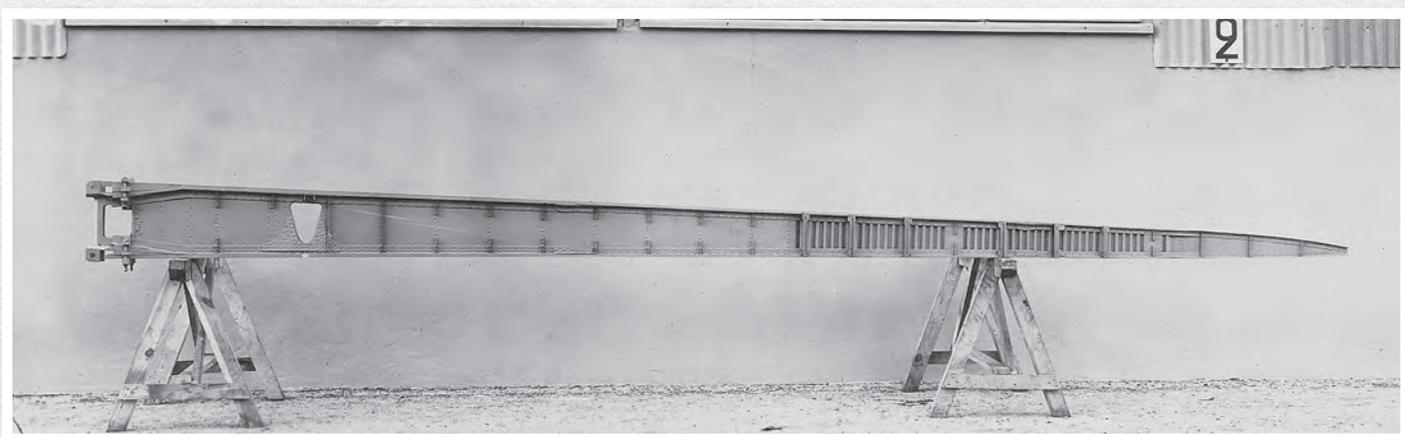
(© Musée de l'hydraviation)



Longerons avant et arrière de voilure des types 298 A et D



Longerons avant et arrière de voilure du type 298 B (voilure repliable)

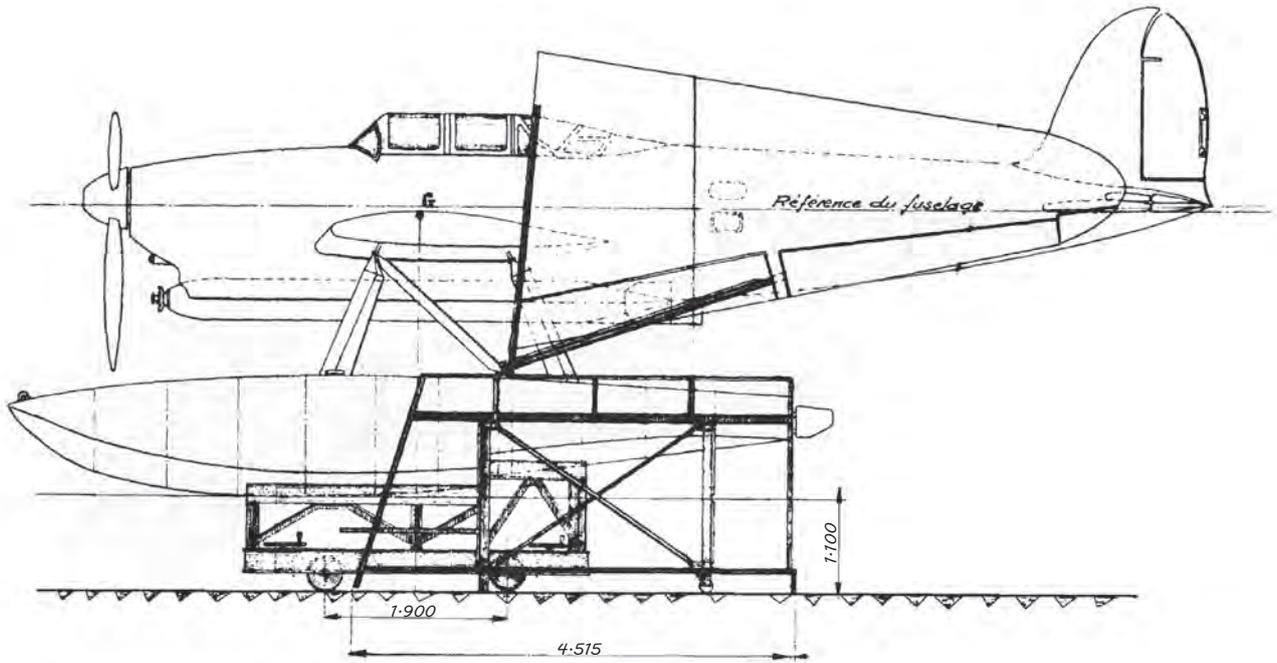




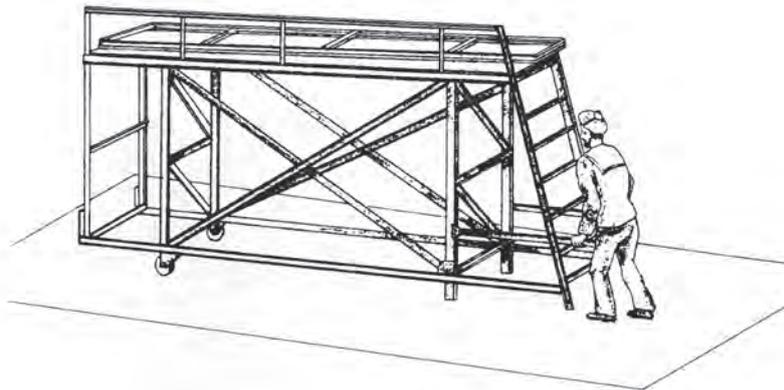
Le repliage des ailes.



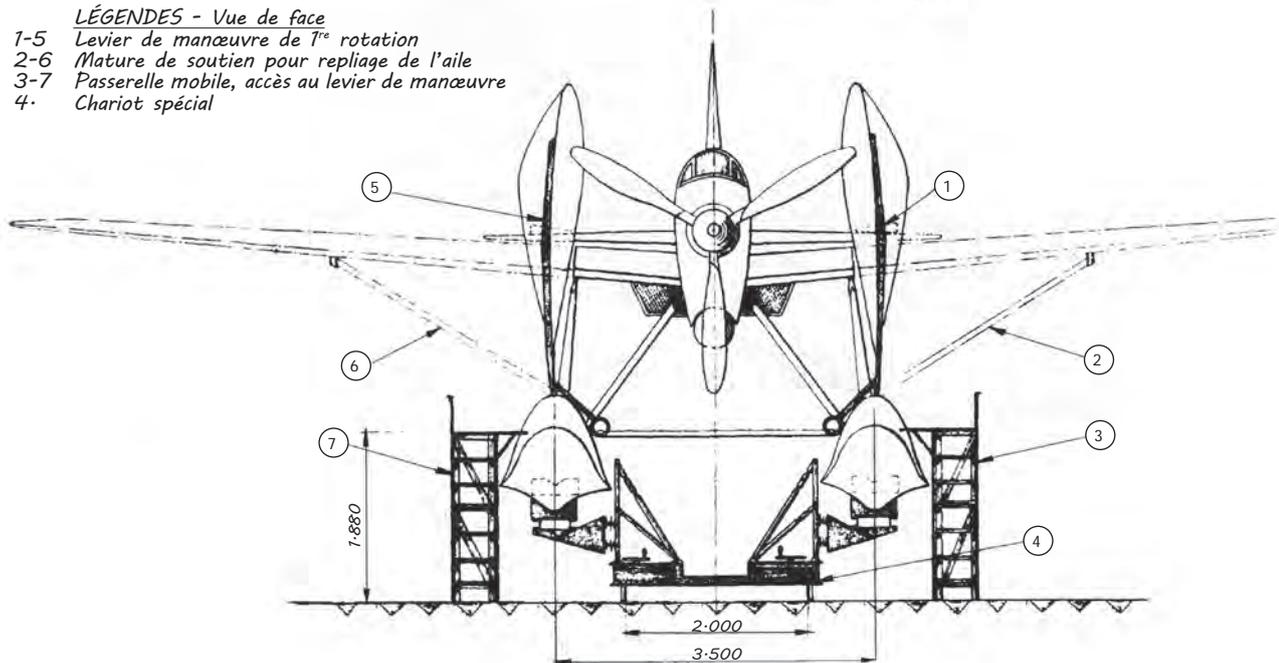
(© Musée de l'hydraviation)

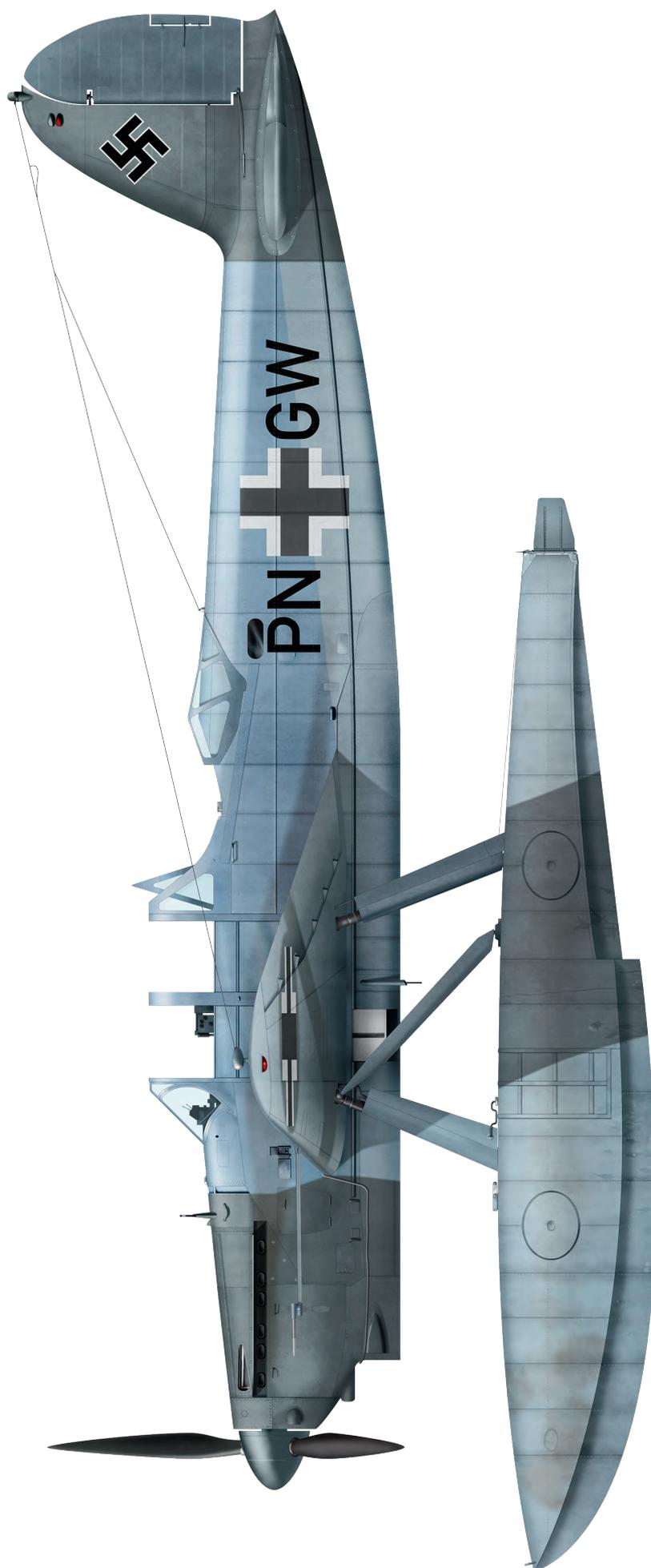


Chariot et passerelle mobile



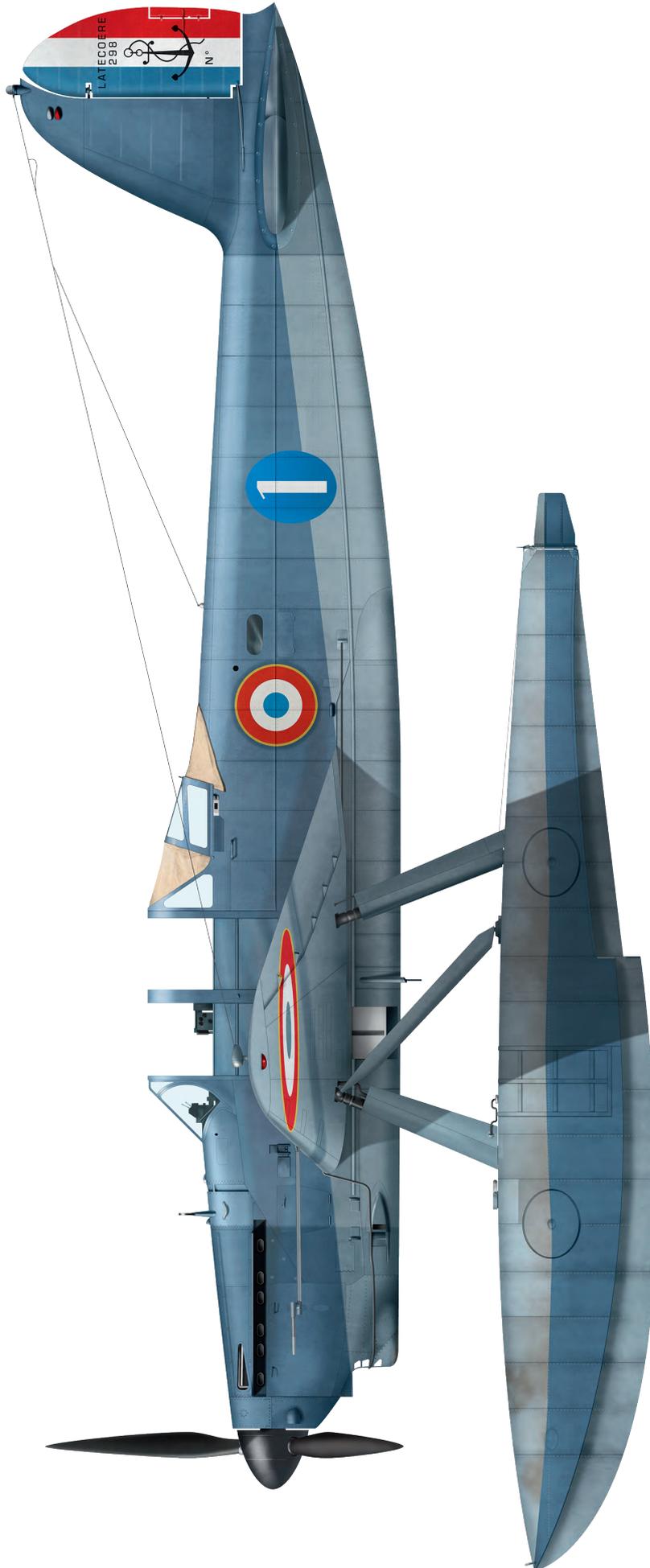
- LÉGENDES - Vue de face**
 1-5 Levier de manœuvre de 1^{re} rotation
 2-6 Maturé de soutien pour repliage de l'aile
 3-7 Passerelle mobile, accès au levier de manœuvre
 4 Chariot spécial





*Latécoère 298 - N°106 - PN GW
(Eric Schwartz)*





*Latécoère 298 - N°xx - Escadrille 15 - 1943
(Eric Schwartz)*