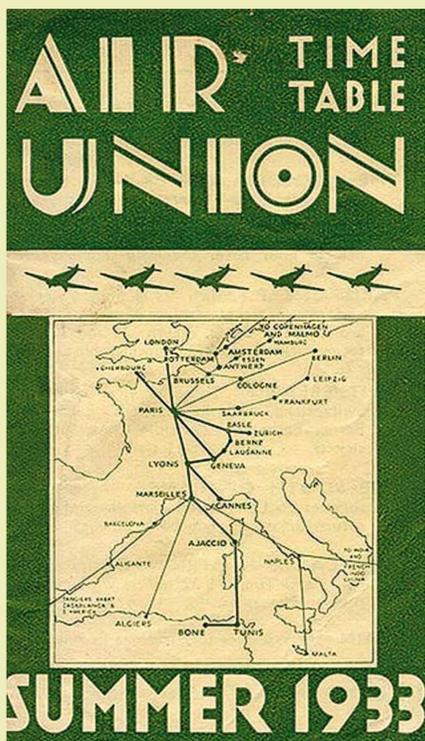
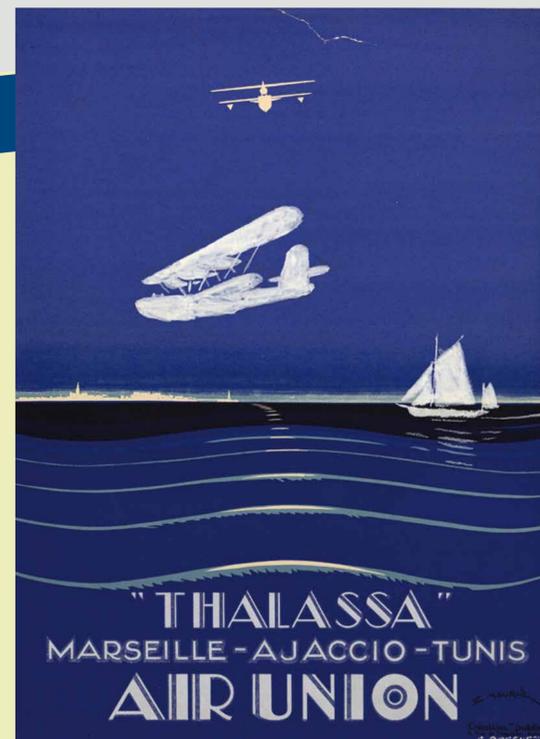


LES HYDRAVIONS D'AIR FRANCE

Les débuts du transport par hydravion en France

A la fin de la première guerre mondiale de nombreuses sociétés de transport aérien voient le jour. Elles bénéficient de subventions et acceptent parfois des passagers dans des conditions peu confortables. Mais l'exploitation se révèle difficile et beaucoup de ces compagnies disparaissent ou fusionnent. Un réseau aérien se met en place à l'initiative de constructeurs : Farman, Breguet, Nieuport, Latécoère et Lioré.

Dans les années 20, les avions sont sujets à des pannes fréquentes et l'hydravion paraît la meilleure solution pour le survol des mers. L'une des toutes premières compagnies françaises, la Franco-bilbaine de transports aéronautiques exploite brièvement en 1920-1921 des hydravions entre Bayonne et Bilbao. L'Aéronavale, Air Union, Latécoère puis la CGA créent des lignes au départ d'Antibes et de Marignane.



Dans les années 30, des compagnies étrangères fréquentent les hydrobases françaises. Le 29 juin 1939, la Pan Am effectue le premier vol en hydravion avec des passagers payants sur l'Atlantique nord, reliant Port Washington et Marseille en Boeing 314 via Lisbonne en 29 heures. Les Français en étaient encore au stade des essais et ne traverseront l'Atlantique qu'après la guerre.



Arrivée à Tunis
d'un LeO 242 d'Air France.

LES HYDRAVIONS D'AIR FRANCE

Les débuts des lignes méditerranéennes Air France

À sa création en 1933, Air France dispose du réseau de lignes aériennes le plus long du monde : 37 825 km de Paris à Santiago du Chili et de Paris à Saïgon.

De nombreux types d'hydravions sont utilisés, le plus souvent pour du fret postal vers la Tunisie via la Corse, vers l'Algérie, vers le Maroc via la côte espagnole ou les Baléares, vers la Grèce et le Liban ; le vol Marseille - Beyrouth s'effectue en trois jours.



36 CAMS 53 sont utilisés de 1928 à 1935. Ils peuvent transporter quatre passagers.

14 LeO 242, quadrimoteurs de douze places, les remplacent à partir de 1934 et restent en ligne jusqu'en 1941. Ce type d'appareil permet d'augmenter le nombre de passagers transportés sur les vols vers l'Algérie.

Deux Breguet 530 Saïgon, trimoteurs de vingt places dérivés du Short Calcutta, sont utilisés de 1935 à 1939.

Six LeO 246 d'une capacité de vingt-six passagers sont commandés par Air France et mis en service à partir de 1939 sur Marseille - Alger et Marseille - Ajaccio ; deux exemplaires volent encore entre Marseille et Alger en 1945. Les ateliers de Marignane effectuent l'entretien de tous les hydravions d'Air France jusqu'en 1945.



LeO 246.

LES HYDRAVIONS D'AIR FRANCE

Air France sur l'Atlantique

La ligne d'Air France sur l'Atlantique sud provenait du réseau créé par l'Aéropostale. Elle sera endeuillée par la disparition de Mermoz le 7 décembre 1936 à bord du Latécoère 300 Croix du Sud.

De 1934 à 1937, quatre hydravions Latécoère 300, 301 et 302 effectuent 71 liaisons postales, le Blériot 5190 Santos Dumont 38 autres. Ils sont progressivement remplacés par quatre avions quadrimoteurs Farman à partir de 1935.

Laté 301 à l'usine Latécoère à Biscarrosse.



Le Blériot « Santos Dumont » à Dakar.

Dans les années 30, la traversée de l'Atlantique nord devient un marché convoité par les compagnies aériennes françaises et étrangères. Les Latécoère 521 et 522 effectuent un certain nombre de vols d'essai, interrompus par la guerre. En 1936 la direction de l'Aéronautique civile du ministère de l'Air lance un ambitieux programme d'hydravions commerciaux de 70 tonnes. Trois prototypes sont commandés, le Potez Cams 161, le Latécoère 631 et le SE 200, mais leur construction est retardée par la priorité donnée aux avions de guerre.

La traversée de l'Atlantique nord est assurée par Air France à partir de juillet 1946 avec un DC-4, qui effectue Paris - New York en 20 heures. Entre juin 1947 et août 1948 trois Latécoère 631 volent sur la ligne Biscarrosse - Fort de France. Pour la desserte régionale des Antilles, Air France utilise de 1947 à 1951 trois hydravions Catalina de 22 places.



Un Catalina utilisé pour les liaisons inter îles aux Antilles.



Le Laté 521 « Lt de vaisseau Paris » dans la rade des Hourtiquets à Biscarrosse.



Un Laté 631 dans la rade de Fort de France.

LES HYDRAVIONS D'AIR FRANCE

Le Latécoère 631

Le Latécoère 631 a incarné les espoirs de la France en matière de transport aérien. Sa construction, commencée en 1938, est poursuivie après la Libération.

Onze appareils voient le jour. Avec 72 tonnes en charge, 57 mètres d'envergure et un équipage de 14 personnes, c'est alors le plus gros avion commercial du monde. Il offre à ses 46 passagers un aménagement luxueux : cabines avec couchettes, salon en acajou, salle à manger, bar.



Une cabine type de passagers.



Laté 631 au décollage.



Laté 631 d'Air France aux Hourtiquets.

Deux appareils sont ensuite transférés à la société SEMAF qui les utilise pour du transport de fret. Le 28 mars 1950 le F-WANU tombe en mer au large du Cap Ferret : nouvel arrêt des vols jusqu'en août 1951. Enfin, après avoir effectué trois vols sur l'Indochine, le F-BDRE qui transporte du fret pour France Hydro est détruit le 10 septembre 1955 dans un orage au nord du Cameroun, faisant 16 victimes. Le Laté 631 est alors définitivement interdit de vol et les six appareils restants seront ferrailés après 1956. Cette série noire mettra un point final à la construction d'hydravions commerciaux français.

Sa carrière commence à Air France en juillet 1945 avec un vol d'endurance sur Dakar. Fin octobre il part vers l'Amérique du Sud pour des démonstrations, mais le 31 octobre les pales d'une hélice se détachent et traversent le fuselage, tuant deux passagers.

Air France reçoit trois Laté 631 qui, à partir du 5 juillet 1947, assurent la liaison Biscarrosse - Port Etienne - Fort de France. Mais d'autres accidents vont survenir.

Le 21 février 1948 le F-BDRD, en vol de livraison, rencontre de mauvaises conditions météorologiques sur la Manche et s'écrase, faisant 20 victimes. Le 1er août 1948 le F-BDRC, en vol commercial, disparaît au retour de Fort de France avec 52 personnes à bord. Air France décide alors de suspendre ses vols en Laté 631.



Laté 631 en vol au dessus de Marseille.



*Laté 631 en vol
au dessus de Biscarrosse.*