

FRANCE-HYDRO (1952-1955)

Épisode précédent :
[SEMAF](#).

NOTULES TECHNIQUES (*Les Ailes*, 22 mars 1952)

IL Y A DES MYSTÈRES impénétrables en matière de ventes d'avions. Le 19 janvier, « Les Ailes » publiaient une annonce du Service des Domaines concernant la vente de 33 amphibies S.C.A.N.-30. Il s'agissait évidemment là de la presque totalité de la série construite par la Société de constructions aéronavales du Pont-Neuf.

Qu'a donné cette vente ? Nous l'ignorons. Mais l'Union syndicale des industries aéronautiques nous apprend maintenant que douze de ces appareils ont été commandés par la Guyane, dix par la Société aérienne de transports africains, trois par la nouvelle compagnie France-Hydro, cinq par diverses écoles de pilotage de l'Union Française. Sept resteraient encore disponibles, la série réalisée étant de 37 appareils...

La livraison des S.C.A.N.-30 dépendrait d'ailleurs de la fourniture des moteurs Argus-Salmson de 220 CV dont deux exemplaires équipent chaque amphibie. Soulignons que le Service des Domaines avait signalé que ces moteurs seraient vendus aux acquéreurs des cellules à raison de deux ou trois moteurs par cellule... Il devait donc y avoir des moteurs à l'adjudication du 5 février et il n'y en a plus aujourd'hui !

L'ÉDIFIANTE DEMONSTRATION D'UN HYDRAVION FRANÇAIS LE VOYAGE À SAÏGON DU LATÉCOÈRE-631 (*Les Ailes*, 26 avril 1952)

Avec 14 tonnes de fret à l'aller, 15 tonnes au retour, et, dans les deux cas, dix personnes à bord

NOUS avons signalé la formation d'une compagnie « France-Hydro », qui est, en fait, la succession de la S.E.M.A.F., et qui, comme celle-ci, s'est donnée pour tâche d'utiliser les possibilités d'exploitation, qui demeurent très séduisantes, des grands hydravions Latécoère-631. Entre-temps, la Société industrielle d'aviation Latécoère s'était efforcée de reprendre l'étude de ces hydravions pour découvrir les raisons des « coups durs » dont avaient été victimes plusieurs appareils de ce type. L'ingénieur Moine, auquel on doit le Latécoère-631, a été ainsi amené à modifier certains détails sur lesquels nous aurons bientôt l'occasion de revenir. Les résultats de ces recherches ont été appliqués à l'appareil n° 8, après quoi cet appareil fut soumis, nous l'avons dit, à une série d'essais minutieusement contrôlés.

L'efficacité des modifications ainsi apportées au Latécoère-631 apparut telle qu'on n'hésita pas à lancer l'hydravion dans un grand voyage qui, commencé à Biscarosse, se termina, le 15 avril, sur l'étang de Berre, après un virage à... Saïgon.

Ce voyage à longue distance du Latécoère-631 s'effectua, semble-t-il, sans histoires. Il commença le 24 mars. L'aller fut moins rapide que le retour en raison des difficultés de ravitaillement, ce qui ne met pas en cause les qualités de l'appareil. Celui-ci emporta, au départ, un fret d'environ 15 tonnes, au retour un fret d'environ 14 tonnes, plus, naturellement, un équipage d'une dizaine de personnes :

— M. Bertrand Souville, chef de bord, et co-pilote, co-gérant de la compagnie « France-Hydro » ;

— M. Demouveaux, pilote de l'appareil, pilote expérimenté du Latécoère-631, puisqu'il appartenait déjà à la S.E.M.A.F. et qu'il totalise de nombreux vols sur cet hydravion dont il fut toujours un ardent partisan ;

— M. Almin, navigateur à Air France, détaché, à l'occasion du voyage, par la compagnie nationale ;

— les mécaniciens Cléret, Maire et Boy, ce dernier appartenant à la Société industrielle d'aviation Latécoère ;

— M. Cavaillès, chef-mécanicien navigant à Air France, détaché en qualité d'inspecteur ;

— les radios Macagno et Dorian ;

— le commandant Roelland, du Secrétariat d'Etat à l'Air.

Le voyage d'aller, commencé à Biscarosse, comporta, comme escales : Bizerte, Bahrein, Goa (sur la côte Ouest de l'Inde), Trincamallec (à Ceylan) et se termina à Saïgon.

Le retour fut plus rapide. Commencé à Saïgon, le dimanche 13 avril, vers 11 heures (G.M.T.) et il se termina 53 heures plus tard, à Marseille-Marignane, où l'hydravion se posa sur l'étang de Berre, le surlendemain, mardi 15 avril, à 16 h. 06. Il avait fait escale à Trincamallec, à Bahrein, à Bizerte... d'où il avait décollé par une mer assez forte puisque les vagues atteignaient, paraît-il, 1 m. 50 de creux.

Encore une fois, il semble que le voyage se soit passé sans incident notable et qu'il ait simplement confirmé la capacité de l'hydravion à transporter, sur des étapes de 4.000 km, une charge payante de 14/15 tonnes, à une vitesse moyenne de 320/350 km.-h.

Ces simples chiffres suffisent à situer les possibilités du Latécoère-631. Bien que de conception déjà ancienne, l'appareil offre encore un intérêt considérable : il apparaît « rentable » et cette rentabilité explique et justifie les efforts de la Société Latécoère et de la compagnie France-Hydro pour mettre au point cet hydravion dont il existe encore sept exemplaires inutilisés.

Un des enseignements techniques du voyage Biscarosse-Saïgon-Marseille est, outre l'efficacité des mesures prises par M. Moine contre les vibrations susceptibles de se produire — et auxquelles on attribue les accidents que l'on n'a pas oubliés — une augmentation assez sensible de la vitesse moyenne. Ce qui confirme bien une thèse qui nous est chère : que, le plus souvent, en aviation, le succès récompense ceux qui savent persévérer et s' « accrocher ».

LE PLUS GRAND HYDRAVION DE TRANSPORT DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE FRANÇAISE

L'HYDRAVION LATÉCOÈRE-631

I

(*Les Ailes*, 10 mai 1952)

Caractéristiques techniques en 4 épisodes.

COUPS DE VENT (*Les Ailes*, 17 mai 1952)

EN RAPPORTANT le voyage du Latécoère-631 n° 8, de Biscarosse à Saïgon et de Saïgon à Marignane, nous avons dit que le grand hydravion avait emmené une « dizaine de personnes ». En réalité, ils étaient douze à bord, y compris le commandant Roeland, délégué par le secrétaire d'État à l'Air, M. Montel ayant pris l'initiative du voyage et de son financement.

Ce que l'on ne sait pas assez, c'est que le pilote, L. Demouveau, qui conduisit l'appareil en Indochine et l'en ramena, compte, parmi ses nombreux titres de navigant, celui de moniteur de vol à voile !

Les adeptes du planeur salueront son succès avec plus de plaisir et de sympathie encore, persuadés que, le cas échéant, il ne manquera pas d'utiliser les ascendances pour améliorer les performances, déjà fort intéressantes, de son hydravion de 75 tonnes...

Demouveau totalise d'ailleurs les brevets. Il a naturellement celui de pilote de transport public d'avion et d'hydravion, mais aussi le brevet de mécanicien navigant, le brevet supérieur de navigateur. Il a, en outre, une longue expérience, accumulée au cours de 9.000 heures de vol !

Il appartient à la S.E.M.A.F., la compagnie à laquelle France-Hydro a succédé, et c'est lui qui accomplit, en mars 1950, comme pilote et commandant de bord du Latécoère-631, la liaison directe Biscarosse-Abidjan en une nuit.

À une époque où il n'était pas sans mérite de défendre le Latécoère-631, Demouveau ne cessa d'affirmer sa confiance dans l'appareil ; il prit sa cause en mains avec beaucoup de courage et, d'ailleurs, d'excellents arguments. Avec beaucoup de raison aussi, il vient de nous le prouver...

DEUX AUTRES PILOTES étaient à bord du Latécoère-631: le co-gérant de France-Hydro, M. Bertrand Souville, lui-même vieux pilote sur les lignes d'A.E.F. et d'A.O.F. de « L'Aéromaritime », et qui appartient, lui aussi, à l'ancienne S.E.M.A.F. Il y avait également un pilote stagiaire, Sytchef, qui comptait parmi les navigants du C.E.V. ¹

La T.S.F. avait pour opérateurs Maccagno, chef radio, et Doriano, venus tous deux d'Air-Transport.

Le navigateur connu d'Air France Almin fut également du voyage.

L'équipe des mécaniciens comprenait, nous l'avons dit, Cavaillès, inspecteur mécanicien d'Air France, détaché, pour le voyage à Saïgon, par la compagnie nationale, sur le désir exprimé par le secrétaire d'État à l'Air, Cavaillès, qui fut jadis le mécanicien de Mermoz, avait été aussi le premier mécanicien du Latécoère-631 N 8° au temps de la S.E.M.A.F. Il y avait également Cléret et Maire, qui, après avoir appartenu à l'Aéronautique Navale, étaient passés aux compagnies privées S.A.N.A. et Air-Transport, et Boy et Lecalvez, tous deux mécaniciens d'essais de la Société Latécoère.

Il faut dire que l'équipage avait une foi entière dans l'appareil et dans la réussite du voyage qu'il allait entreprendre. Tout le monde, il faut l'avouer, ne partageait pas cette foi — tout au moins avant le départ, car, à l'arrivée à Marignane, ceux qui s'étaient montrés les plus sceptiques convinrent volontiers que le succès du voyage avait été assez édifiant.

Dans l'assistance se trouvait l'ingénieur Marcel Moine, le « responsable » du Latécoère-631, pour lequel ce succès était une récompense méritée.

¹ Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge.

LE PLUS GRAND HYDRAVION DE TRANSPORT
DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE FRANÇAISE

L'HYDRAVION LATÉCOÈRE-631

IV

(*Les Ailes*, 21 juin 1952)

.....
L'hydravion conçu par M. Moine est encore trop « neuf » dans le service qu'on lui demande pour que l'on puisse déduire de cette courte utilisation des données définitives. Néanmoins, les chiffres ci-après, que nous devons à M. Souville, constituent une base sérieuse.

La charge marchande sur 6.000 km. est de 8 tonnes ; sur 4.500 km., de 13 tonnes ; sur 4.000 km., de 14 tonnes ; sur 3.500 km., de 16 tonnes ; sur 3.000 km., de 18 tonnes ; sur 2.000 km., de 25 tonnes. Toutefois, il ne nous a pas été précisé à quels régimes de moteurs correspondent ces différentes charges. Nous savons, par ailleurs, qu'à la puissance constante de 1.000 CV par moteur, à un rayon d'action de 1.000 km. du Latécoère-631, correspondent une charge d'essence de 3.800 kg., une charge d'huile de 400 kg., une vitesse moyenne (sans vent) de 323 km.-h., et une charge de fret de 30.800 kg.

Dans les mêmes conditions,

pour un rayon d'action de 2.000 km., les données correspondantes sont : 7.440 kg d'essence, 480 kg. d'huile, 330 km.-h. de vitesse moyenne et 27.080 kg. de fret.

Pour 3.000 km. de rayon d'action, 11.050 kg. d'essence, 570 kg. d'huile, 333 km.-h. de vitesse moyenne et 23.380 kg. de fret.

Pour 6.000 km. de rayon d'action, 21.650 kg. d'essence, 850 kg. d'huile, 340 km.-h. de vitesse moyenne et 12.500 kg. de fret.

Pour 7.000 km. de rayon d'action, 25.000 kg. d'essence, 950 kg. d'huile, 343 km.-h. de vitesse moyenne et encore 9.000 kg. de fret

Encore une fois, ce qui précède correspond à une puissance de 1.000 CV pour chaque moteur.

On va voir que l'« économie » du Latécoère-631 apparaît nettement meilleure si l'on se donne comme premier objectif les recettes permises par le tonnage de fret, dut la vitesse en souffrir. Celle-ci d'ailleurs, dans ce qui va suivre, est pratiquement constante et se situe aux alentours de 306 km.-h.

Pour 1.000 km. de rayon d'action, avec une puissance par moteur comprise entre 950 et 920 CV., un poids d'essence de 3.700 kg. et un poids d'huile de 400 kg., le tonnage de fret est de 30.900 kg.

Pour 2.000 km. de rayon d'action, une puissance par moteur qui oscille entre 950 et 880 CV., un poids d'essence de 7.230 kg. et un poids d'huile de 490 kg., le tonnage est de 27.280 kg.

Pour 3.000 km. de rayon d'action, une puissance par moteur qui oscille entre 950 et 840 CV., un poids d'essence de 10.600 kg., et un poids d'huile de 580 kg., le tonnage ressort à 23.820 kg.

Pour 6.000 km. de rayon d'action et une puissance unitaire variant de 950 à 700 CV., l'essence nécessaire atteint un poids de 20.200 kg., l'huile, 800 kg., le poids du fret permis est de 14.000 kg.

Pour 7.000 km. de rayon d'action, et une puissance pour chaque moteur allant de 950 à 650 CV., le poids d'essence est de 23.220 kg., le poids d'huile de 880 kg., le poids de fret est alors de 10.900 kg.

Enfin, sans qu'il soit là question d'utilisation courante, il n'est pas inutile de souligner que l'appareil peut voler à 75 tonnes avec deux moteurs stoppés et à 70 tonnes avec trois moteurs stoppés.

Passons à la consommation. Les six moteurs du Latécoère-631 brûlent, en une heure, 1.700 litres d'essence, réchauffage et montée compris, sur une étape de 10 heures. Pendant ce même laps de temps d'une heure, la consommation d'huile est de quatre litres.

La vitesse de croisière sur laquelle on a tablé pour donner ces chiffres, est de 320 km.-h. Précisons que le délestage (essence et huile) se situe aux alentours d'une tonne à l'heure.

Nul n'est encore en mesure de donner le prix d'une révision de la cellule du Latécoère-631. Toutefois, il nous a été indiqué que la révision après 5.000 heures d'utilisation, pour cet appareil, reviendrait environ à 50 millions, grevant ainsi de 10.000 francs le prix de l'heure de vol. Pour les moteurs, hélices et accessoires, appelés à séjourner constamment dans l'air marin, on ne dépasserait pas 500 heures entre deux révisions. La révision de l'ensemble est évaluée à 15 millions, selon M. Souville, venant ainsi alourdir de 30.000 francs le prix de l'heure de vol.

Au sujet des révisions intermédiaires, M. Souville a seulement indiqué que le Latécoère-631 actuellement, pouvait voler cent heures sans que l'on ait besoin de toucher à quoi que ce soit, ce chiffre pouvant sans doute être doublé prochainement. Au début de l'exploitation de ces hydravions, certaines vérifications devaient être opérées au bout d'une vingtaine d'heures seulement.

Des éléments que nous venons de donner, on ne peut que conclure, pensons-nous, à l'intérêt réel du Latécoère-631. Cet intérêt apparaît encore d'une façon plus évidente si l'on veut bien admettre que l'appareil dessiné par M. Moine s'insère tout naturellement dans les activités actuelles de notre aviation marchande sans y apporter de perturbation. En effet, le réseau international actuel a établi des courants d'échanges en dehors desquels le Latécoère-631 pourrait trouver du fret d'abord, des passagers ensuite. Pour ne citer qu'un exemple, on a proposé de l'A.E.F. un trafic annuel portant sur le transport de 8.000 tonnes de fret : voilà qui pourrait occuper trois Laté.-631. Ce courant d'affaires créé en entraînerait évidemment d'autres et l'on passerait, sans aucun doute, du trafic de fret au trafic passagers, tant il est vrai que la ligne aérienne engendre la ligne aérienne. Ce qui est valable pour l'A.E.F. l'est pour toute l'Afrique, pays pratiquement vierge qui recèle d'immenses besoins de transport.

Sur un plan plus général, c'est toute l'Union Française qui pourrait bénéficier des services des Latécoère-631 ; [chaque année, 35.000 fonctionnaires rentrent de la France d'Outre-Mer](#), et, pour ce service, le grand hydravion de M. Moine conviendrait parfaitement ; il peut atteindre les points les plus éloignés, y compris Tahiti, Nouméa, les Kerguelen. Cette autonomie lui permet d'être utilisé pour un gigantesque service à la demande tout aussi bien que sur une ligne régulière. Il peut, enfin, convenir pour un cabotage le long des côtes de nos possessions.

On le voit, la gamme des utilisations de cet appareil est des plus étendues et l'on ne saurait mieux situer ses possibilités que par cette remarque : un seul Latécoère-631 (six moteurs, huit hommes d'équipage) peut assurer le même service que cinq D.C.-3 (dix moteurs, quinze hommes d'équipage) ou que cinq D.C.-4.

Et maintenant, que réserve l'avenir au Laté-631 ? [Le premier vol France-Indochine et retour a été accompli par France-Hydro sur contrat avec l'État](#). Ce vol a été réussi, apportant ainsi la preuve que le Laté-631 valait quelque chose. Que va-t-on décider alors, pour cet appareil et la flotte des six autres appareils semblables qui, de Biscarosse, n'attendent qu'un signe pour porter à travers le monde les couleurs françaises ?

LE Latécoère-631 peut, évidemment, être aménagé, soit en version « cargo », soit en version « passagers », soit aussi en mixte. En particulier, un certain nombre d'appareils — les n° 02, 03, 04, 05, 06, 08 — avaient reçu un aménagement passagers, qui faisait apprécier certains d'entre eux d'une façon toute spéciale par la clientèle qui se rendait aux Antilles lorsque les hydravions de Latécoère étaient affectés à nos possessions insulaires d'Amérique.

C'est, en premier lieu, à la version passagers que nous nous arrêterons, en soulignant le fait qu'on s'est attaché à établir un cadre semblable à celui des premières classes des paquebots.

VERSION « PASSAGERS ».

De l'un à l'autre appareil, les aménagements, semblables dans leurs grandes lignes, différaient quelque peu dans les détails de réalisation. Nous nous en tiendrons donc à la ligne générale choisie par le décorateur, la Maison Mauny et Déport, de Paris.

Ces aménagements ont été conçus pour quarante passagers couchés en cabines, les sièges disposés vis-à-vis pouvant être transformés en couchettes superposées.

En partant de l'avant de l'appareil, on rencontre un ensemble de cabines pour quatre passagers à la suite duquel se trouve le bar — dans certains appareils, le bar est situé vers le milieu de la coque — dans lequel douze passagers peuvent prendre place, soit pour y déguster des « drinks », soit pour y déjeuner ou dîner. Le bar est traité en couleurs claires ; il est orné d'appliques de plexiglas qui, éclairées par la tranche, révèlent les contours de sujets artistiques gravés profondément dans la masse.

Faisant suite au bar et de part et d'autre de la coursive, une série de cabines à deux passagers revêtues de panneaux d'acajou. Chaque passager dispose d'une liseuse pour la nuit et d'un appel lumineux pour le steward.

Après ces cabines, on trouve une grande cuisine et un office. Dans la cuisine, un fourneau alimenté au butagaz, une table et des sièges permettant au personnel de prendre ses repas, une enfilade de six placards dont un est aménagé en glacière.

L'éclairage général de l'appareil est réalisé par un ensemble de plafonniers traitée en pavés de plexiglas à damiers encastrés dans le plafond. À l'avant et à l'arrière de l'hydravion, w.-c. en duralinox.

Les Latécoère-631 ont été entièrement insonorisés par projection d'amiante sur la coque, procédé I.T.A., nous dit-on, et adjonction de voile de verre.

L'installation entière me pèse que 2.250 kg. ; à titre, d'indication, un tabouret de bar ne pèse que 1 kg. 800 et un plafonnier de plexiglas complet, avec sa monture, ne pèse que 125 grammes.

VERSION CARGO.

Dans la version cargo, le fret est disposé à l'étage Inférieur de l'appareil, de part et d'autre de la coursive, dans des soutes délimitées par des treillis métalliques. Le volume total des soutes est de 170 mètres cubes.

La partie antérieure supérieure est occupée par l'habitacle de l'équipage dans toutes Les versions, alors que la partie médiane supérieure constitue le compartiment de la centrale de bord. Derrière ce compartiment, une certaine quantité de fret peut encore être logée.

Dans les soutes, le fret est maintenu par des filets. La soute, dans laquelle se livre, la porte de chargement (la version cargo du Latécoère-631 comporte des portes dont la structure a été renforcée), est réservée aux colis volumineux et pesants.

La trappe de chargement (1 met. 6 x 2 mèt. 8) s'ouvre vers l'extrémité, de bas en haut. Son déplacement est commandé par une canne télescopique qui sert également à la manutention des colis pesants. La trappe ne s'ouvre à la verticale que dans le cas des colis courants. Pour les colis les plus pesants, deux mâts maintiennent cette trappe en position horizontale. De la sorte, deux rails d'amenée fixés sur la face intérieure de la

trappe sont alors placés bout à bout avec deux rails transversaux qui se trouvent à l'intérieur de l'appareil. Le wagonnet contenant la cargaison est amené à l'intérieur de l'appareil par deux palans transporteurs qui le déposent sur un chemin de roulement qui suit toute la course.

Enfin, le Latécoère-631 est doté de l'équipement complet de tenue en dérive à flot, de remorquage, de mouillage sur ancre et à la bouée et de l'outillage de manutention à flot : passerelles, et bigues pour le hissage des fardeaux.

Jean GRAMPAIX.

NOTRE MATÉRIEL DANS L'UNION FRANÇAISE

LE LATÉCOÈRE-631 A EFFECTUÉ SANS HISTOIRE LE SECOND FRANCE-INDOCHINE ET RETOUR (*Les Ailes*, 2 août 1952)

LE grand hydravion Latécoère-631 vient d'effectuer un second voyage France-Indochine et retour et ce périple, comme le premier, fut sans histoire. Néanmoins, il vaut que l'on s'y arrête, car il est une nouvelle confirmation des possibilités de l'appareil.

Celui-ci, d'ailleurs, a pratiquement obtenu son certificat de navigabilité pour passagers et s'il s'est contenté, cette fois encore, d'emmener du fret — plus de onze tonnes pour le deuxième voyage — c'est seulement parce que les dirigeants de la compagnie France-Hydro sont sages et entendent mener leur expérience en mettant toutes les chances de leur côté.

Le très remarquable pilote qu'est Louis Demouveau nous a parlé de son appareil ; il l'aime, il a foi en lui ; il estime que les modifications apportées au Laté-631 ont fait du grand hydravion français une excellente machine. Qui, mieux que Louis Demouveau, peut porter un jugement autorisé sur elle ?

Dans ce second voyage, Louis Demouveau, pilote-chef de bord, était accompagné de MM. Seguin, second pilote ; Portron, navigateur, Macagno, chef-radio ; Bourgeois, radio ; Cléret, chef-mécanicien, Maire, mécanicien. De plus, étaient à bord Boy et Le Calvez, respectivement chef-mécanicien et mécanicien de la Société industrielle d'aviation Latécoère.

L'appareil accomplit l'étape Biscarosse-Bizerte le 2 juillet, les 3 et 4, Bizerte-Bahrein ; les 5 et 6 Bahrein-Trincomalé, le 8, Trincomalé-Saïgon.

Au retour, départ de Saïgon, le 12 et arrivée à Trincomalé le même jour ; Trincomalé-Bahrein, le 13, Bahrein-Bizerte les 13 et 14 ; et Bizerte-Biscarosse, le 15. Le temps total de vol fut 84 heures 55 ; il fut sensiblement le même au retour qu'à l'aller. À noter qu'un tiers environ du parcours fut accompli de nuit.

Quels sont les projets de M. Souville et de ses collaborateurs ? À France-Hydro, on fait des projets, mais on n'en parle que lorsqu'ils sont menés à bien ; c'est beaucoup mieux comme cela. En tous cas, les vols du Laté.-631 vont continuer et on peut faire confiance à Louis Demouveau pour les mener à bien.

J. G.

LE TROISIÈME VOYAGE DU LATÉCOÈRE-631 (*Les Ailes*, 8 novembre 1952)

L'hydravion Latécoère-631, de la compagnie France-Hydro, vient d'accomplir un troisième voyage jusqu'à Saïgon et retour qu'il a effectué, avec 11 tonnes de fret. La première étape de son périple, Biscarosse-Bizerte a été couverte le 14 octobre, en 3 h. 35 ; Bizerte-Bahrein, les 15 et 16 octobre en 12 h. 22' ; Bahrein-Trincomalé, les 16 et 17 en 13 h. 09. Le 18 octobre, c'était Trincomalé-Saïgon en 8 h. 39.

Durant son séjour à Saïgon, l'hydravion encaissa un typhon, mais ne subit aucun dommage. Un second typhon étant annoncé, on jugea tout de même prudent d'aller le mettre à l'abri... à Singapour. Le 24 octobre, le Latécoère-631 effectua donc le parcours Saïgon-Singapour en 3 h. 39. Le lendemain, il rejoignit sa base de Saïgon en 3 h. 42.

Pour le retour, départ de Saïgon le 27 octobre, arrivée à Trincomalé le même jour après 9 h. 09 de vol.

Le lendemain, Trincomalé-Bahrein est franchi en 14 h. 47. Et, le 29 octobre, le Laté.-631 rejoint Biscarosse d'un seul coup d'aile, parcourant Bahrein-Biscarosse en 16 h. 35, soit 5.200 km. à 314 km.-h. L'appareil ramenait neuf tonnes de fret.

Louis Demouveau était encore commandant de bord. Son équipage, pour cette troisième liaison, se composait du co-pilote Séguin, des radios Macagno et Bouillin, des mécaniciens Cléret, Maire, Le Calvez et Furbeyre. À bord, il y avait également un observateur des Services officiels, le capitaine Portron.

NOTULES TECHNIQUES

CHEZ LATÉCOÈRE

(*Les Ailes*, 22 novembre 1952)

L'HYDRAVION LATÉCOÈRE-631, dont nous avons rapporté récemment le troisième et heureux voyage de Biscarosse à Saïgon et retour, avec, pour pilote et chef de bord Louis Demouveau, est le n° 8 de la série.

Ce n° 8 totalise à ce jour 904 h. 20 de vol, se répartissant ainsi :

- au service de l'ancienne compagnie S.E.M.A.F. : 611 heures ;
- en essais complémentaires au C.E.V. : 16 heures 20 ;
- au service de la compagnie France-Hydro : 277 heures.

Utilisé comme transporteur long-courrier, il a effectué treize voyages en Afrique et trois en Indochine, transportant près de 300.000 kg. de fret — exactement 296.500 kg.

Il semble cependant qu'on n'ait pris encore aucune décision ferme quant au sort que l'on réserve aux hydravions Latécoère-631 qui, en dehors du n° 8, restent inutilisés. Attendra-t-on qu'ils soient inutilisables, alors qu'à présent ils peuvent rendre d'immenses services ?

Devrons-nous les porter à notre rubrique des gaspillages ?

UN « SANDRINCHAM » À BRAZZAVILLE

« FRANCE-HYDRO » EN AFRIQUE CENTRALE

(*Les Ailes*, 29 novembre 1952)

...pour y étudier les plans d'eau utilisables et les possibilités du trafic commercial au moyen de l'hydravion

Brazzaville, novembre 1952.

LE jeudi 13 novembre, à 15 h. 15, un hydravion « Sandringham », affrété par la compagnie « Scandinavian Airlines System » pour le compte de « France-Hydro », s'est posé sur le Stanley-Pool, ce vaste bassin que forme le Congo, entre Brazzaville et Léopoldville.

Le LN-LAI avait quitté l'île de Djerba, en Tunisie, le 6 novembre, puis avait gagné Fort-Lamy, où il avait atterri sur le Chari avec un chargement de 7 tonnes. Depuis, le « Sandringham » poursuit ses travaux de prospection des plans d'eau en Afrique centrale, en transportant du fret à pleine cale. Son itinéraire devait ainsi l'amener à Brazzaville.

Son équipage comprenait, pour la circonstance, M. Souville, directeur de la Société d'étude des transports aériens et maritimes et directeur de « France-Hydro » ; le commandant de bord Demouveau, le spécialiste du Latécoère-631 ; trois mécaniciens, dont un Norvégien ; une hôtesse-secrétaire et plusieurs personnes de la direction de la Société S.E.T.A.M. pour l'étude des plans d'eau et de l'infrastructure.

Interrogé par les journalistes de Radio-Brazzaville, le commandant Souville a bien voulu nous donner quelques précisions sur les buts de son voyage et sur ce qu'il pense de l'avenir de l'hydravion.

Après avoir rappelé à quel point la guerre de 1939-1946 avait porté préjudice à l'hydravation, le commandant Souville a souligné que, dès 1937, l'« Aéromaritime » avait commencé l'exploitation en Afrique des lignes côtières, avec un succès total, en utilisant des hydravions.

« Les buts de notre voyage, a poursuivi le commandant Souville, sont de plusieurs ordres :

« 1° Sur le plan technique, il est nécessaire de savoir si les plans d'eau qui étaient déjà connus, puisque l'aviation militaire et l'aviation maritime s'y étaient déjà posés à plusieurs reprises, si ces plans d'eau, que ce soit celui de Bangui, celui de Fort-Lamy, de Douala ou de Brazzaville, sont toujours utilisables ;

« 2° Il s'agit de savoir également si l'hydravion, qui offre des avantages très nets et très importants par rapport à l'avion de 1952, peut espérer prendre une place dans l'ensemble du réseau aérien africain. »

Questionné sur les projets de sa société, le commandant Souville a déclaré :

« La Société n'a, en fait, aucun projet précis, puisque c'est une société d'études. Elle vient étudier un problème, voir si les facteurs qu'elle réunira permettront de résoudre certains problèmes de transport qui n'ont pu être attaqués pour des raisons diverses. Il appartiendra aux différents utilisateurs, aux autorités, aux gens qui sont directement intéressés par le transport aérien de dire si certains transports peuvent relever de l'hydravion, ou s'ils ne le peuvent pas. Mais loin de nous la pensée de vouloir apporter un élément nouveau qui serait un élément de trouble pour ce qui existe déjà.

Il ne faut jamais supprimer ce qui existe pour créer quelque chose qui, théoriquement, doit être mieux. Il faut être certain que ce que l'on met en place correspond à un besoin, car, autant il est anormal de faire voler un appareil avec un ou deux passagers à bord, autant il est souhaitable de voir certains trafics, qui n'ont pas pu être assurés par l'avion, être pris en charge par l'hydravion, si la chose est possible. »

En ce qui concerne l'avenir de l'hydravion, le commandant Souville a répondu :

« Je vais, évidemment, faire une réponse favorable, puisque France-Hydro est la seule compagnie qui exploite, dans notre pays, des hydravions. Nous utilisons des Latécoère-631 sur la ligne d'Indochine actuellement, pour les besoins du gouvernement. Le gouvernement français a pu, grâce à ces appareils de très grande valeur et dont on a décelé, entre-temps, les causes des accidents dont on a malheureusement trop parlé, effectuer certains transports rapides ; les appareils disponibles représentent, à l'heure actuelle, un potentiel important. Il est normal, puisque ces appareils appartiennent à l'État, qu'ils soient exploités pour les besoins de

l'État. Nous étions donc assez bien placés, je pense, pour étudier la question de l'hydravion, et pour la réaliser dans certains secteurs, si la chose s'avère possible.

« Mais nous sommes persuadés que, dans un avenir très proche, nous verrons des appareils de 80, 100 et même 150 tonnes, et que, fatalement, ces appareils volants seront des hydravions. Il n'est pas question de remplacer l'avion, car l'avion a, quand même, quelques avantages sur l'hydravion; mais il est bien certain que, pour les transports lourds, où n'entrent pas en ligne de compte les questions de prestige, de lutte commerciale, de lutte internationale, l'hydravion est le moyen de transport de demain. Si la guerre n'avait pas eu lieu, l'hydravation n'aurait pas eu ce temps d'arrêt qui lui a porté un très grave préjudice et vous pouvez être certains que dans les années qui viennent, vous verrez voler sous pavillon français des hydravions de très gros tonnages. »

UN HYDRAVION FRANÇAIS « TRAVAILLE » EN AFRIQUE

EN SIX SEMAINES, UN LATÉCOÈRE-631
A TRANSPORTÉ 501 TONNES DE FRET...
(*Les Ailes*, 23 mai 1953)

...en exploitation commerciale, entre le lac Léré et Douala, au cours de treize voyages aller et retour

DANS le dernier numéro des « Ailes », à propos du problème des transports aériens militaires en Indochine, magistralement traité par Jacques Servain, nous avons fait suivre l'article de celui-ci d'une lettre où un lecteur, après avoir montré combien avait été regrettable l'abandon prématuré des « Cormoran », demandait si, finalement, les hydravions Latécoère-631 connaîtraient le même sort. Car, effectivement, on ne parlait plus des Latécoère-631 dont il existe, on le sait, sept exemplaires... Que devenaient-ils ? Allaient-ils, eux aussi, être envoyés à la ferraille ?

On pouvait d'autant plus le redouter que la presse du Sud-Ouest avait annoncé, il y a quelque temps, la fermeture, à Biscarosse, de la base de la compagnie France-Hydro et le licenciement de la vingtaine d'ouvriers qu'elle y entretient. Le fait était exact, mais quelques jours plus tard, il ne l'était plus : la fermeture n'avait été que temporaire.

DE BISCAROSSE AU LAC LÉRÉ

Le Latécoère-631, exploité par la Compagnie France-Hydro, avec lequel celle-ci accomplit les trois voyages France-Indochine et retour que nous avons signalés, dans de très brillantes conditions, était reparti, il y a environ deux mois, pour l'Afrique, où, sans bruit, sans qu'on en ait parlé, le grand hydravion accomplit un travail remarquable.

C'est le 17 mars que le Latécoère-631 s'envola de Biscarosse pour gagner le Lac Léré, à la frontière Nord du Cameroun et du Tchad. Il s'agissait d'un parcours de 4.500 km., que l'hydravion accomplit d'une traite, sans escale, bien qu'il emportât une charge marchande de *vingt-trois tonnes*... Il avait décollé à la charge totale de 72 tonnes.

Arrivé à sa base africaine, le Latécoère-631 allait effectuer son service régulièrement, sans défaillance, ce service consistant à relier Léré à Douala dans un sens, Douala à Léré dans l'autre. Du 20 mars jusqu'au 3 mai, il réalisa, sur ce parcours, treize voyages aller et retour, transportant, dans les deux sens, 501 tonnes de fret. De Léré, il évacuait du coton, qu'il apportait aux bateaux ancrés dans le port de Douala ; de Douala, il « remontait » à Léré toutes sortes de marchandises, allant du sucre, de l'huile, de la bière et du vin jusqu'à des éléments de charpentes et de ponts métalliques, ceux-ci de dimensions telles qu'aucun avion n'aurait pu les contenir dans son fuselage.

De Léré à Douala, le Latécoère-631 emportait régulièrement 23 tonnes ; de Douala à Léré, cette charge marchande était réduite à 18/19 tonnes par suite de la nécessité de faire, à Douala, le plein complet des réservoirs, pour, au moins, un aller et retour.

Ce service a été accompli sans aucun ennui ; il fut interrompu, le 3 mai, par l'obligation de ramener l'hydravion en France pour le soumettre à la révision réglementaire imposée après 100 heures de vol. Le voyage s'effectua, avec un chargement complet de coton à destination de la Métropole, avec, cette fois, une escale à Bizerte, rendue nécessaire par la situation de Biscarosse en Q.G.O. L'équipage se posa sans encombre à Bizerte où il attendit deux heures que le temps se fût amélioré, au terminus ; après quoi, il reprit son vol et amerrit à Biscarosse enfin dégagé. La révision terminée, l'appareil a dû repartir, à la fin de la semaine dernière, pour Léré, où l'attendaient plusieurs centaines de tonnes de coton à acheminer sur Douala,

UNE ÉQUIPE DE NAVIGANTS

L'exploitation du Latécoère-631 est d'autant plus intéressante, qu'elle est, en fait, assurée, sur le territoire africain, par douze navigants et quatre hommes au sol. Ils ont procédé à leur installation aux deux terminus du parcours, à Léré et à Douala, et assurent l'exploitation proprement dite.

Outre le Latécoère-631, ils disposent d'un appareil amphibie « Catalina », qui est exclusivement utilisé pour les liaisons. Ce « Catalina » a pour pilote M. Wuidlund, et pour mécanicien M. Vuez. Le troisième membre de son équipage est prélevé parmi les dix autres navigants affectés au Latécoère-631 et qui comprennent deux chefs-pilotes, le commandant de bord Demouveau et M. Séguin, un troisième pilote M. Rinaldi, les radios Maccagno, Bouillin, Hérard, les mécaniciens Cléret (attaché précédemment à la compagnie Air Transport), Le Calvez (attaché précédemment à la Société Latécoère), Maire et Campo.

Le commandant de bord Demouveau est le pilote de ligne, dont nous avons souvent parlé dans « Les Ailes », et qu'il est permis de considérer comme le pionnier et le plus ardent défenseur du Latécoère-631.

Il a à son actif, à bord de celui-ci, plusieurs voyages en Afrique et les trois liaisons de France en Indochine. Nous lui devons l'exposé des qualités économiques de l'appareil, notamment par les comparaisons suivantes :

— Pour emporter une charge payante de 23 tonnes, comme le fait le Latécoère-631, il faudrait utiliser trois D.C.-4 et un D.C.-3. Ne retenons que les D.C.-4 pour constater qu'ils utilisent, à eux trois, douze moteurs au lieu de six, d'où un gain de consommation appréciable pour le Latécoère-631.

Pour l'équipage, il y a égalité : trois de trois hommes sur les D.C.-4 ; un de neuf hommes sur le Latécoère-631.

« Économie de prix de revient aussi, sur l'amortissement. La remise en état de vol des six autres Latécoère-631 coûterait 150 millions par appareil. Or, c'est bien ce prix qu'il faut retenir, puisque les appareils sont construits et que, si on ne les utilise pas, ils iront à la ferraille et, qu'à leur place, il faudra acheter des avions qui coûteront 600 millions pièce. Les Latécoère-631 étant mis en exploitation, c'est seulement 150 millions qu'il faudra amortir.

« Économie correspondante sur le chapitre des assurances. On n'aura à couvrir qu'un capital de 150 millions au lieu de 600.

« Les frais d'entretien au sol seront également moindres. L'expérience de l'exploitation que nous venons de faire entre Léré et Douala, et que nous allons poursuivre, a été menée à bien avec quatre spécialistes au sol. L'emploi de trois D.C.-4 en exigerait bien davantage.

« Enfin, il faut souligner aussi la facilité d'utilisation que présentent les plans d'eau. Pas ou peu d'aménagements. Nous sommes partis de Biscarosse le 17 mars ; le 20 mars, nous commençons notre service. Le lac Léré a 21 km. de long ; c'est dire qu'il

constitue une « piste » idéale, toujours en état, pour le Latécoère-631, qui en décolle et s'y pose dans les meilleures conditions. Nous utilisons la même infrastructure radio que les avions, y compris celle de l'approche de Douala, dont notre base d'amerrissage n'est d'ailleurs pas très éloignée du terrain.

« Enfin, en ce qui concerne la vitesse, en dépit du fait que le Latécoère-631 a été conçu il y a plus de quinze ans, elle est pratiquement équivalente à celle du D.C.-4 ».

DES BESOINS IMMENSES

Les besoins de l'Afrique en transports aériens sont immenses, et il est bien évident que la mise en service des hydravions Latécoère dans ces régions ne constituerait pas une concurrence pour Air-France ni pour les autres compagnies privées.

Il y a plus de transports de fret à assurer que les avions peuvent en effectuer. Par ailleurs, le Latécoère-631 se prête, nous l'avons vu, à des transports volumineux et lourds qui sont encore interdits aux avions.

On nous a cité l'exemple d'un transport qui, jusqu'ici, est réservé à la voie fluviale et doit passer par Lagos, en Nigeria britannique. Outre la lenteur de cette voie, elle comporte une sortie de devises qui n'est pas négligeable. Ce transport, effectué par le Latécoère-631, se traduit par un gain de temps inestimable et par une économie de devises fort appréciable. C'est là l'exemple — entre beaucoup d'autres — d'un prix de revient plus bas que celui des moyens de transport habituels, terrestres ou fluviaux.

La récente et nouvelle exploitation du Latécoère-631 en Afrique, exploitation qu'il va poursuivre, montre donc bien qu'il serait impardonnable de ne pas utiliser les six appareils qui sont encore disponibles. Il est déjà peu pardonnable de ne pas les avoir remis en état après les trois voyages en Indochine, et d'avoir négligé ce moyen d'assurer une liaison entre la France et l'Extrême-Orient, qui eût procuré des avantages considérables. Les laisser perdre, les envoyer à la ferraille, alors qu'ils peuvent rendre tant de services, serait plus qu'une faute.

L' « ARMAGNAC » ET LE LATÉCOÈRE-631

Il est à peu près décidé aujourd'hui, que la compagnie [T.A.I.](#) va être autorisée à assurer cette liaison avec les S.E.-2.010 « Armagnac ». On s'est aperçu que, tous comptes faits, le transport aérien, avec les « Armagnac », des fonctionnaires civils et militaires, entre la France et l'Indochine, serait moins coûteux que la voie maritime. Le 3 mars 1951, « Les Ailes » avaient consacré tout un article à la question, soulignant notamment, qu'un « Armagnac » était capable de transporter 156 hommes équipés, de Paris à Saïgon en vingt-huit heures de vol et trois étapes. Il a donc fallu *deux ans* pour que l'on réfléchisse à la suggestion, qu'on la mûrisse et que l'on se décide à la retenir ! Pourquoi faut-il qu'en France, on comprenne toujours si tard, le plus souvent trop tard ?

C'est dire que nous nous réjouissons d'apprendre que les « Armagnac » vont enfin recevoir une destination qu'on aurait dû leur donner en raison de la prolongation de la guerre d'Indochine et de ses besoins en transports aériens, beaucoup plus tôt. Mais nous voudrions aussi qu'une même solution soit donnée à la question des Latécoère-631. Nous n'avons pas trop d'avions, hélas ! pour ne pas utiliser ceux dont nous disposons. Sept Latécoère-631 — avec celui qu'exploite France-Hydro — sont susceptibles d'être employés avec profit, soit pour des transports de fret commercial, soit pour des transports de fret militaire en direction de l'Indochine. Sur ce dernier-parcours, l'hydravion offre des avantages, et nous sommes persuadés qu'il y a place pour lui et pour l' « Armagnac ». Et puis, ne serait-ce pas une occasion magnifique de comparer les deux formules, d'acquérir une expérience infiniment précieuse en matière d'exploitation d'appareils lourds, d'étudier les possibilités d'avenir de l'hydravion de gros tonnage ?

Ce qui ne serait pas admissible, ce serait d'abandonner plus long temps ce capital, ce potentiel, que représentent des hydravions de 72 tonnes, dont l'un continue de faire en Afrique, la démonstration édifiante de ses possibilités pratiques.

G. H.

UNE EXPÉRIENCE AUX CONCLUSIONS EDIFIANTES

LES 1.140 HEURES DE VOL DU LATÉCOÈRE - 631 F-BDRE (*Les Ailes*, 18 juillet 1953)

En un mois, au cours d'une nouvelle campagne, l'appareil a assuré le transport de 600 tonnes de fret entre le Tchad et Douala

S'IL y a l'histoire des « Cormoran », des « Bretagne », des « Armagnac », et bien d'autres, il y a aussi l'histoire des Latécoère-631... Il existe six ou sept hydravions Latécoère-631 qui ont coûté au pays quelques milliards et qui, depuis des années, demeurent sans emploi. On les prétendait inutilisables. Une équipe courageuse a entrepris de démontrer que le Latécoère-631, hydravion de 75 tonnes de poids total, corrigé de ses défauts, était un appareil dont on pouvait tirer un merveilleux parti.

Cette équipe entreprit l'expérience : elle se traduisit par 1.140 heures de vol sans incident technique et des résultats pratiques vraiment remarquables, obtenus avec un seul et unique appareil. Que veut-on de plus ? Elle est concluante.

Il reste six ou sept Latécoère-631 pour lesquels il s'agit maintenant de prendre une décision. Il s'agit de savoir si l'on va confier ces appareils à la compagnie privée qui a fait l'expérience de leur emploi, ce qui procurera à leur propriétaire — l'État — un revenu qui n'est pas négligeable, ou si l'on préférera les envoyer à la ferraille comme tant d'autres qui ont précédé ceux-là. Il s'agit de savoir si l'on perdra cette occasion d'augmenter, sans dépenses nouvelles pour la collectivité, le potentiel de notre Aviation marchande ou si, au contraire, le souci des intérêts de celle-ci et du... contribuable l'emportera.

Un Latécoère-631, soumis à un emploi commercial intensif, vient de faire la preuve de ses possibilités considérables et de rendre d'immenses services. Ces services peuvent être multipliés par six ou sept, autant de fois qu'il y a d'appareils disponibles. Une entreprise privée est prête à les louer à l'État. Saisira-t-on l'occasion de les sauver ?

G.H.

NOUS avons rapporté ce qu'avait été la première et très belle, et très édifiante campagne du Latécoère-631 en Afrique Equatoriale Française où la compagnie France-Hydro avait démontré les possibilités vraiment surprenante du grand hydravion ². Nous avons alors annoncé que le Latécoère-631, qui était rentré à Biscarosse pour y subir la révision réglementaire, allait, cette révision effectuée, repartir pour l'A.E.F. où les services qu'il rendait étaient infiniment appréciés.

Il en fut ainsi fait. Avec le même équipage, composé des pilotes Demouveau, commandant de bord, Seguin, Rinaldi, des radios Maccagno, Bouillin, Hérard, des mécaniciens Oléret, Le Calvez, Maire et Campo, celui-là même qui avait fait, avec un complet succès, la première campagne d'A.E.F., le Latécoère-631 repartit de Biscarosse, le 27 mai, pour regagner sa base du lac Léré. En plus de l'équipage précité, l'hydravion avait à son bord deux stagiaires : le mécanicien navigant Labache, le radio navigant Jack Lambert.

² « Les Ailes », n° 1.425 du 23 mai 1953.

Ce fut, une fois de plus, un voyage sans histoire. Comme il était devenu de règle, l'appareil, chargé au complet, entreprit ce voyage au poids de 75 tonnes. Pour emporter le chargement maximum autorisé, il avait été décidé que le retour comporterait une escale à Bizerte. Le Latécoère-631 vola donc de Biscarosse à Bizerte et de Bizerte au Tchad où il se posa sur le lac Léré.

Le lendemain 28 mai, il recommençait son trafic de Léré à Douala. Il allait l'accomplir régulièrement pendant environ un mois, réalisant, au cours de cette seconde campagne, quatorze voyages aller et retour, ce qui lui permettait de transporter, à nouveau, 600 tonnes. On se rappelle que, pendant la première campagne relatée ici, le Latécoère-631 avait acheminé, dans les mêmes conditions, 500 tonnes de fret. Au total, l'hydravion, à lui seul, au cours de deux courtes campagnes en A.E.F., transporta donc 1.100 tonnes...

Cette utilisation intense amena rapidement l'heure de la nouvelle révision réglementaire, plus importante que la précédente : une « major-inspection ». Le 1^{er} juillet, le Latécoère-631 terminait son trafic et le 2 juillet s'envolait de nouveau, en fin de journée, pour rallier la Métropole. Il vola toute la nuit et, au matin, il se posa à Berre, Biscarosse étant en QGO. Le QGO étant levé, l'appareil rejoignit sa base au début de l'après-midi du 3 juillet.

Dans quelques semaines la « major-inspection » terminée, il repartira pour l'A.E.F. où l'attend une troisième campagne.

Cette révision est sans doute ennuyeuse pour la compagnie France-Hydro dont elle interrompt l'exploitation mais elle est agréable pour nous puisqu'elle nous valut le plaisir de rencontrer le pilote, chef de bord du Latécoère-631, Demouveaux, et de l'interviewer sur les enseignements qu'il conviendrait de tirer de cette nouvelle campagne.

« La réussite est complète, dans tous les domaines », nous dit M. Demouveaux qui fut et qui est resté, après la longue expérience qu'il a acquise, le défenseur le plus ardent et le plus autorisé du Latécoère-631.

Sa confiance, ses convictions dans la valeur de l'hydravion français, sont visiblement plus grandes que jamais :

— Malgré le travail pénible, la courte durée des vols, les nombreux décollages à pleine charge (75 tonnes), l'appareil, nous dit-il, s'est magnifiquement comporté, et a assuré le succès des efforts de tous ceux qui avaient foi en lui.

« Devant cette preuve éclatante des qualités exceptionnelles de cet appareil, nous pensons que les ministères et les services intéressés prendront une décision rapide pour confier ce matériel à la Société France-Hydro qui a démontré les possibilités et la rentabilité du Laté-631 dans cette zone de l'A.E.F., de même que les services immenses qu'il peut rendre à l'économie naissante de ce pays.

« La continuation d'un trafic entre le lac Léré et Douala correspondrait, en somme, à la création d'un port artificiel au cœur du Tchad et à proximité de Fort-Lamy, et devrait contribuer, dans une large part, au développement de l'économie de l'A.E.F. et du Cameroun.

« De plus, il restituerait à une voie française l'important trafic fluvial assuré par la Nigeria anglaise, et amènerait une importante économie de devises chères — En somme, demandons-nous à M. Demouveaux, votre seconde campagne a confirmé, pleinement, les résultats et les enseignements de la première ?

— L'expérience qui vient de se terminer a démontré une amélioration très nette du trafic dans toutes les branches. Aussi, ne faudrait-il pas que, pour satisfaire certains intérêts, certains éléments désireux de rester les seuls à travailler dans ce secteur, une exploitation extrêmement profitable à ce pays soit, à nouveau, compromise.

« Il est du devoir de tous les Français d'aider, selon leurs possibilités, l'équipe grâce à laquelle un matériel français a démontré sa valeur et retrouvé sa place dans le monde, ou tout au moins chez nous.

« De plus, il faut insister encore une fois sur ce fait que l'utilisation de ce matériel ne nécessite pas d'investissements importants de capitaux pour la création de plans d'eau puisqu'on les trouve à l'état naturel.

L'État peut encore, en dehors des services que rendront les Latécoère-631 en tirant des ressources qui seraient les bienvenues dans ce temps de crise financière. »

L'expérience faite avec le Latécoère-631 F-BDRE semble, en définitive, des plus concluantes puisque cet appareil même totalise aujourd'hui 1.140 heures de vol sans avoir donné lieu au moindre incident technique.

En 1949-1950, au service de la compagnie S.E.M.A.F., il totalisa 540 heures de vol au cours de liaisons effectuées entre Biscarosse, Port-Etienne, Dakar et Abidjan.

En 1952-1953, après avoir subi des modifications reconnues désirables à la suite de la nouvelle étude que l'on sait, il totalisa d'abord 300 heures de vol entre la France et l'Indochine, au service de la Société France-Hydro, puis, toujours au service de la même compagnie, 300 heures de vol en A.E.F., sur le parcours Léré-Douala et retour.

Tous les services techniques sont unanimes aujourd'hui à reconnaître le fonctionnement parfait de la machine. Mais, bien entendu, pour ceux qui, en dépit des faits et des chiffres, persistent à faire preuve du plus décevant défaitisme en ce qui concerne le matériel français, la consécration du Latécoère-631 est pénible à admettre. Et, cependant, la réalité est là : un grand hydravion français, dont la conception remonte à quelque vingt ans, offre encore de qualités pratiques qui n'ont pas d'équivalent et peut prétendre prendre une place de choix parmi les activités aéronautiques françaises.

LE LATÉ-631 DE « FRANCE HYDRO » (*Les Ailes*, 1^{er} août 1953)



Nous avons dit les remarquables services que venait de rendre en A.E.F. l'hydravion Latécoère-631 de la compagnie France-Hydro. En un mois, il transporta 600 tonnes de fret entre le Tchad et Douala. Voici l'appareil au mouillage à sa base du lac Léré.

NAISSANCE (*Les Ailes*, 3 octobre 1953)

CHRISTINE DEMOUEAUX est née le 13 septembre, à Biscarosse (Landes). C'est la très jeune fille de M^{me} et M. Demouveau, le pilote des Latécoère-631, l'un des animateurs de la Société France-Hydro.

UN GESTE
(*Les Ailes*, 31 octobre 1953)

• AU RECENT CONCOURS international de Cannes, c'est Rinaldi qui, sur « Minicab », remporta la deuxième place du Grand-Prix. Ce succès lui valut de recevoir un prix de 100.000 francs.

Rinaldi est actuellement pilote à la Société France-Hydro. Il a fait don du prix qu'il a gagné à l'Aéro-Club de France, à l'Aéro-Club de Cannes et aux œuvres sociales du Syndicat national des officiers de l'Aviation marchande.

C'est le dernier numéro du Bulletin du S.N.O.A.M. qui nous apprend ce geste généreux de Rinaldi,

NOTULES TECHNIQUES

EN FRANCE

Le sort des « ARMAGNAC »
et des LATECOERE-631
(*Les Ailes*, 21 novembre 1953)

.....
L'expérience de la Société France-Hydro, dont « Les Ailes » ont, à plusieurs reprises, souligné les heureux résultats, aurait porté ses fruits. Au premier Latécoère-631 que détient et exploite, de Léré à Douala, la Société France-Hydro, s'en ajouteraient deux autres : le second entrerait en service en février, le troisième en mai. On souhaite que la Société France-Hydro, qui a su mettre au point le Latécoère-631 et utiliser les très grandes possibilités de cet hydravion — le premier exemplaire qu'elle possède totalise plus de 1.150 heures de vol — réussisse à obtenir les moyens de réaliser son séduisant programme.

On aura perdu, stupidement, de longs mois — même des années — avant de se décider à utiliser les « Armagnac » et les Latécoère-631. Mais disons simplement que mieux vaut tard que jamais...

SUR LE RÉSEAU D'AIR FRANCE
(*Les Ailes*, 30 janvier 1954)

.....
Les possibilités du transport de fret dans ces régions sont considérables et les résultats obtenus par la compagnie France-Hydro, avec le Latécoère-631 en sont le témoignage.

LE TRANSPORT LOURD

LES POSSIBILITÉS DU LATECOÈRE-631
(*Les Ailes*, 22 mai 1954)

ON sait l'intérêt que nous avons toujours porté et que nous continuons à porter à l'édifiante exploitation de la Société France-Hydro avec l'unique hydravion Latécoère-631 dont elle dispose. On sait aussi que l'un des créateurs de la compagnie et du service que celle-ci assure est M. Bertrand Souville qui a procédé, avant l'ouverture de ce service, à une large prospection de la région où le Latécoère-631 démontre aujourd'hui ses magnifiques possibilités d'emploi. M. Bertrand Souville est actuellement pilote à la compagnie Aigle-Azur à Hanoï.

Une partie de ce travail de prospection de M. Souville a été accomplie, à l'époque, en compagnie de M. Ivan du Jonchay, ancien capitaine de frégate de l'Aéronautique navale, ancien commandant d'une escadrille d'hydravions, puis de la base de Karouba, auteur du récent et substantiel ouvrage « L'industrialisation de l'Afrique » dont nous avons parlé, et qui, dans ce livre précisément, était particulièrement qualifié pour exprimer une opinion sur l'exploitation du gros hydravion.

Il l'a fait en ces termes :

« Une importante mission de prospection de plans d'eau dans les régions de l'A.E.F. et du Cameroun, effectuée en hydravion de 30 tonnes, en novembre 1952, a permis, non seulement d'essayer des plans d'eau remarquables (celui du lac Léré, par exemple), mais de vérifier qu'une liaison régulière entre la région du Tchad et la mer serait largement approvisionnée en fret dans les deux sens. De fait, aussitôt organisée par le meilleur spécialiste français, Bertrand Souville, elle a fonctionné de façon parfaite avec du coton à la descente, du « divers » à la montée. »

Ajoutons que M. Ivan du Jonchay a effectué, il y a peu de temps, la reconnaissance de la plupart des plans d'eau possibles au Sud de l'équateur et qu'il a constaté qu'une dizaine d'entre eux, bien que ne figurant sur aucune carte, sont de la classe de celui de Léré.

M. Ivan du Jonchay pense, comme nous, que la réussite du Latécoère-631 et de la Société France-Hydro est indiscutable ; il est de plus en plus persuadé que l'avenir des transports lourds à l'intérieur du territoire africain sera, sans aucun doute, le fait des grands hydravions. Cette opinion d'une personnalité aussi autorisée nous amène à regretter, une fois de plus, que, pendant ce temps, une demi-douzaine d'hydravions Latécoère-631 demeurent toujours inutilisés alors que celui du service Léré-Douala continue à démontrer tout le parti que l'on pourrait en tirer...

« LES AILES » AVAIENT RAISON !...

LES LATÉCOÈRE-631 SERONT SAUVÉS !

(*Les Ailes*, 3 juillet 1954)

Ils ont été attribués à la compagnie Franco-Hydro qui vient de terminer une nouvelle campagne de deux mois au cours de laquelle son unique F-BDRE a transporté plus de 900 tonnes de fret entre le lac Léré et Douala.

SANS bruit, sans tapage — mais avec quels résultats édifiants ! — la compagnie France-Hydro a poursuivi en Afrique Noire son exploitation au moyen de l'unique hydravion Latécoère-631 dont elle disposait jusqu'ici : le F-BDRE.

Une nouvelle campagne de deux mois vient de prendre fin. En avril, le F-BDRE, revenu dans la Métropole pour la révision réglementaire, avait repris le chemin du Lac Léré. Il vient de rentrer à Biscarosse. À l'aller comme au retour, le grand hydravion accomplit le voyage direct, sans escale, à pleine charge, au poids total de 75 tonnes.

La nouvelle campagne, toujours sur le parcours Léré-Douala-Léré, commença le 10 avril et se termina le 10 juin. Dans ces deux mois, le F-BDRE assura le transport de plus de 900 tonnes de fret, Ainsi depuis le début de l' « expérience » de France-Hydro, c'est-à-dire en quinze mois, y compris la coupure de juin à décembre où la température provoqua l'interruption normale et prévue de l'exploitation, cet unique hydravion Latécoère-631 a transporté plus de 3.300 tonnes de fret, dans des conditions parfaites, sans le moindre incident mécanique digne d'être noté.

Nous avons déjà souligné avec quel personnel restreint — un unique équipage et sept ou huit personnes à terre — cette exploitation avait été assurée. Au cours d'un des derniers voyages, l'équipage a fêté, à bord, les 1.000 heures de vol du F-BDRE depuis qu'il est en service à la compagnie France-Hydro. Rappelons que cet équipage se compose des pilotes commandants de bord Demouveau et Béguin, des radios Maccagno, Bouillin et Gérard, des mécaniciens Cléret, Maire, Le Calvez.

Mais si nous applaudissons, une fois encore, à la démonstration magnifique des possibilités du Latécoère-631, il nous faut surtout applaudir à ses conséquences pratiques, à l'heureuse décision que nous avons depuis si longtemps souhaitée et réclamée : les sept Latécoère-631 disponibles, qui attendaient vainement qu'on les employât, ont été enfin et officiellement attribués à la compagnie France-Hydro, L'Etat qui les détenait les lui a cédés ; elle est, dès aujourd'hui propriétaire de cette flotte ! Félicitons-nous de l'heureuse issue de cette question dans laquelle « Les Ailes » avaient pris nettement position : après les « Armagnac », affectés à la S.A.G.E.T.A., les Latécoère-631 affectés à France-Hydro, c'est la solution que nous avons préconisée et dont nous nous réjouissons.

Cette décision heureuse en appellera d'ailleurs une autre qui en découle : c'est que l'Etat ayant cédé à France-Hydro les sept Latécoère-631, il lui donne, en même temps, le moyen de les employer, c'est-à-dire l'autorisation de les utiliser sur des lignes d'un large développement correspondant aux possibilités de l'appareil. Le Latécoère-631 se prête à des services intéressants que nul autre appareil ne peut accomplir dans des conditions comparables, mais il ne faudrait pas, évidemment, limiter son emploi à des parcours d'un trop petit développement, où il n'y a pas de clientèle possible, ou sans rapport avec l'autonomie et la charge marchande de l'appareil.

Dès à présent, France-Hydro met un second Latécoère-631 en état de prendre l'air pour la nouvelle campagne, Un autre sera mis en chantier cette année également. La compagnie, qui, sur le plan administratif, procède à une augmentation de son capital, entreprend, sur le plan personnel, la formation d'autres équipages. Depuis le début de la dernière campagne, elle entraîne d'ailleurs deux nouveaux pilotes stagiaires, MM. Fournel et Bergot, et deux ; mécaniciens volants stagiaires, MM. Farnet et Faillon, De même, elle améliore ses installations au sol et procède à l'aménagement définitif de ses bases en A.E.F. et au Cameroun. Enfin, elle procède à l'étude de l'équipement de ses hydravions en vue du transport de toutes sortes de fret dans les régions équatoriales, ce qui aura pour conséquence de diminuer le coût de la vie dans ces régions et de la rendre plus agréable et plus facile.

En fait, en moins de deux ans, la compagnie France-Hydro a acquis en Afrique une expérience infiniment précieuse et sans précédent dans l'exploitation commerciale de l'hydravion de gros tonnage. Nous l'en félicitons, comme nous félicitons tout particulièrement le sympathique pilote Demouveau qui fut, à la fois, l'âme et le bras de cette entreprise, et dont l'indéfectible confiance dans le Latécoère-631 vient de recevoir une consécration qui le récompense de son persévérant effort.

- ON NA PAS OUBLIÉ le très grand pilote que fut le commandant Bonnot. Avant-guerre, il effectua plusieurs performances retentissantes à bord de l'hydravion Latécoère « Lieutenant-de-Vaisseau-Paris ». On dit que le Commandant Bonnot va faire sa rentrée dans l'Aviation en apportant son concours à la Compagnie France-Hydro, dont il deviendrait le directeur technique.

AVEC LES PIONNIERS DE FRANCE-HYDRO
UNE NOUVELLE CAMPAGNE AFRICAINE DE L'HYDRAVION LATECOERE-631
(*Les Ailes*, 12 mars 1955)

Plus de 1.000 tonnes de fret en 48 voyages, toujours accomplis par le même équipage entre Léré et Douala

UNE fois encore, le Latécoère F-BDRE, de la compagnie France-Hydro, a regagné la Métropole après une nouvelle campagne aussi brillante que les précédentes. Mais celle-ci, une fois encore, est passée sous silence !

Le 8 décembre dernier, le grand hydravion à six moteurs avait quitté Bordeaux au poids de 75 tonnes et, directement, sans escale, avait, d'une traite, rallié Léré, son port d'attache africain, après un voyage sans histoire de 12 h. 15.

Dès le 11 décembre, il reprenait son exploitation, entre Léré et Douala, utilisant toujours sa même équipe au sol et son même équipage. À celui-ci, cependant, s'étaient joints quelques autres navigants qu'il s'agissait de former en vue de leur utilisation sur les autres Latécoère-631 dont la compagnie France-Hydro prépare la sortie. En décembre, janvier et février, l'appareil effectua 48 voyages au cours desquels il transporta 1.008 tonnes de fret. En moyenne, le Latécoère-631 enlevait 25 tonnes de fret... Il semble qu'il n'est pas là à la limite de ses possibilités commerciales et l'on espère porter cette charge marchande à 26 tonnes.

L'hydravion, à l'issue de cette campagne, arriva au voisinage des 200 heures d'exploitation, exigeant réglementairement la révision habituelle. Le 18 février, il quittait donc Léré pour rentrer en France où il parvenait après une escale technique à Bizerte. Il avait alors 180 heures de vol, y compris le voyage aller et retour France-Afrique qui avait demandé 30 heures.

La révision du F-BDRE va prendre fin ces jours-ci et l'hydravion repartira de Biscarosse d'ici le 15 mars pour rejoindre Léré où il entreprendra une nouvelle campagne.

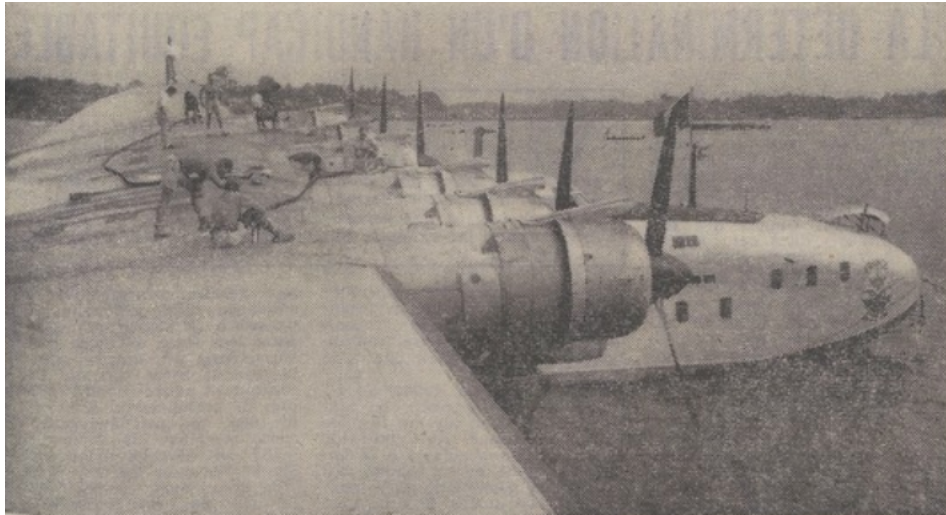
Au cours de la précédente, il ne s'est d'ailleurs pas contenté d'effectuer le service Léré-Douala-Léré ; il a reconnu aussi de nouveaux plans d'eau que France-Hydro se propose d'utiliser à partir de juillet, notamment celui de Fort-Lamy. Il a eu aussi l'occasion de rendre quelques services d'importance, comme, par exemple, le dépannage d'un avion de transport qui manquait de carburant. Le poste d'essence fut ravitaillé par le Latécoère-631 qui, se transformant en hydravion-citerne, lui apporta 18.500 litres de carburant.

L'exploitation de France-Hydro est d'autant plus remarquable qu'elle a été assurée jusqu'ici toujours avec le même et seul F-BDRE. Mais elle va disposer d'un second hydravion Latécoère-631 qui va sortir incessamment, aménagé avec une large porte cargo qui en facilitera encore l'utilisation marchande. Un troisième Latécoère-631 sera mis ensuite en état de vol par France-Hydro.

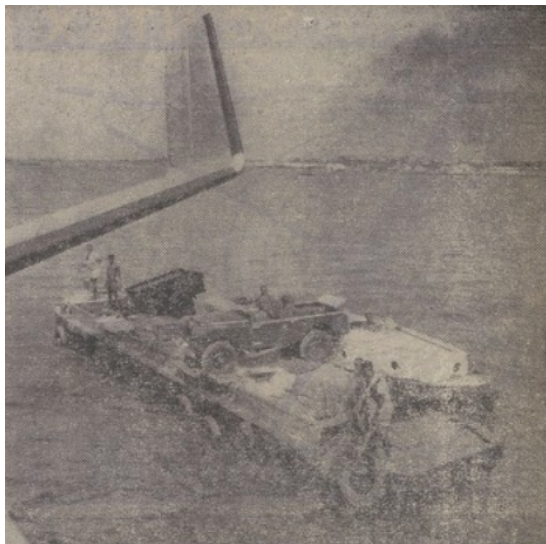
Le F-BDRE continue d'avoir pour commandant de bord le fidèle et très éprouvé pilote Louis Demouveau dont la courageuse et persévérante confiance dans l'hydravion Latécoère se trouve avoir eu ainsi sa plus belle récompense. Louis Demouveau a fêté le 8 février dernier sa dix millième heure de vol... Dix mille heures dont deux mille sur Latécoère-631.

Ce dernier chiffre se passe de tout commentaire !

Un autre matériel dont on n'avait pas voulu
LES BEAUX RÉSULTATS DU LATÉCOÈRE-631
(*Les Ailes*, 19 mars 1955)



L'impressionnant alignement des six moteurs
de l'hydravion géant Latécoère-631 F-BDRE de France-Hydro



Chaland de chargement à Douala.



Déchargement de l'essence
amenée par le F-BDRE à Fort-Lamy

Photographies Georges Prunet, à Douala communiquées par France-Hydro.

LA semaine dernière, nous avons révélé la nouvelle et dernière campagne africaine de l'hydravion Latécoère F-BDRE de la compagnie France-Hydro. En quarante-huit voyages, entre le lac Léré et Douala, et retour, cet hydravion — dont, cependant,

personne ne voulait entendre parler — a transporté 1.008 tonnes de fret, ce qui constitue une sorte de record marchand. En complément de notre information, publions cette fois quelques images édifiantes du grand hydravion français, dont la compagnie France-Hydro, avec une admirable persévérance, a mis en lumière les qualités pratiques.

C'est France-Hydro qui a sauvé les Latécoère-631 de l'abandon et de la destruction. On ne saurait trop le dire et trop l'en féliciter.

NOS DEUILS

Louis DEMOUVEAUX
ET SES COMPAGNONS DE BORD
(*Les Ailes*, 24 septembre 1955)

UNE véritable catastrophe a eu lieu le dimanche 11 septembre. Un hydravion Latécoère-631 de la Compagnie France-Hydro, assurant un service régulier de fret entre le lac Léré et Douala, s'est perdu et corps et biens. Seize personnes qui étaient à bord, huit membres de l'équipage — dont l'admirable pilote Louis Demouveau — et huit passagers ont trouvé la mort dans cet accident survenu aux environs de Banyo, au Nord du Cameroun.

Les causes exactes de l'accident ne nous sont pas encore connues. On dit que l'hydravion qui emportait, comme à l'habitude, une énorme quantité d'essence, aurait pris feu en vol et que ses réservoirs de carburant éclatèrent littéralement. Est-ce exact ? On sera peut-être renseigné après l'enquête que le S.G.A.C.C. a confiée à M. Clériot et que celui-ci est en train de mener sur place.

Ce que nous voulons retenir aujourd'hui, c'est la perte douloureuse et immense que nous faisons, que fait toute l'Aviation en perdant Louis Demouveau et, avec lui, ceux qui l'accompagnaient. Ses co-pilotes, ses radios, ses mécaniciens étaient plus que ses compagnons : ils étaient les disciples de celui qui fut un véritable apôtre. Car Louis Demouveau méritait ce nom d'apôtre. Il avait la foi, une foi magnifique, communicative, non seulement dans l'Aviation et ses diverses formes, mais dans cet hydravion Latécoère à la résurrection duquel il avait si puissamment contribué. On peut dire qu'elle était son œuvre. Il totalisait à son bord plus d'heures de vol que n'importe quel pilote. Il le connaissait à fond pour l'avoir éprouvé avant ses maladies de jeunesse, pour en avoir suivi la guérison, pour l'avoir constamment utilisé ensuite au cours d'essais systématiques, de plusieurs voyages entre la France et l'Indochine, et enfin dans cette exploitation incomparable entre le lac Léré et Douala, dont on peut dire qu'elle était simplement extraordinaire.

Pour la Compagnie France-Hydro, Demouveau n'était pas seulement un chef-pilote. C'était un animateur, un technicien, un conseiller. Il était l'âme de l'entreprise. Un homme comme lui, à la place qu'il occupait, ne se remplace pas.

Nous avons la conviction, jusqu'à preuve du contraire, que la confiance de Louis Demouveau dans le Latécoère-631 était justifiée, que le grand hydravion qui a provoqué la mort de ce pilote aux qualités rares était digne de cette confiance et qu'il a fallu une circonstance tout à fait exceptionnelle, un événement vraiment imprévisible pour que le terrible accident se produisit, Louis Demouveau était plus qualifié que quiconque pour juger l'appareil, infiniment plus qualifié que ceux qui, en guise d'hommage à l'équipage disparu, n'ont rien trouvé de mieux que d'énumérer complaisamment les accidents auxquels avait donné lieu l'appareil avant que ses faiblesses aient été corrigées, en omettant, par contre, de souligner les étonnants services qu'il avait rendus depuis, à l'entière satisfaction de son équipage.

Pauvre Demouveaux ! Les dernières nouvelles que nous avons reçues de lui se réssumaient en une courte carte où il nous remerciait des quelques lignes que nous avons consacrées à sa nomination de chevalier de la Légion d'honneur, lors de la dernière promotion. Nous ne pensions pas alors que c'était là le dernier hommage que nous lui rendions de son vivant.

À la pensée émue que nous adressons à la mémoire de Louis Demouveaux, joignons une pensée à ceux qui sont tombés avec lui, notamment au radio Maccagno et au mécanicien Le Calvez, qui furent ses compagnons fidèles au cours des centaines d'heures de vol qu'il totalisa sur le Laté-631, aux pilotes Bergot et Kerlan, au radio Ballet, aux mécaniciens Faillon et Farnet, et aux huit passagers qui, avec eux, avaient pris place à bord de l'appareil.

À LA MEMOIRE DES DISPARUS DU LATE-631
(*Les Ailes*, 5 novembre 1955)

UN service funèbre aura lieu le lundi 7 novembre, à 10 h. 30, en l'église Saint-Roch, à la mémoire des huit membres de l'équipage de l'hydravion Laté-631 de la Compagnie France-Hydro, disparu entre Douala et Léré. Les corps de Louis Demouveaux, chef-pilote, Kerlan, pilote, Maccagno et Ballet, radios, Le Calvez et Faillon, mécaniciens, arrivés au Havre le 2 novembre sur le cargo « Douaisien », ont été transportés le lendemain à Paris. Les cercueils ont été déposés jusqu'au jour de la cérémonie dans une chapelle ardente, dressée, boulevard Richard-Lenoir, au siège des Pompes Funèbres. Le corps du pilote Bergot a été acheminé directement sur Marseille et celui du mécanicien Farnet sur Alger.

Mais c'est l'équipage tout entier qui recevra, lundi, l'ultime hommage de ses camarades et de tous ceux qui ne cachaient pas leur admiration pour le courage et la ténacité de cette poignée d'hommes qui, se seront toujours efforcés pour maintenir la grandeur de la France et de son aviation.
