

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DU MATÉRIEL AÉRIEN FRANÇAIS (S.E.M.A.F.)

UNE EXPÉRIENCE INTERESSANTE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

Une compagnie vient de se former pour l'exploitation des « Laté-631 »
Auparavant, ils subiraient quelques modifications en vue d'être adaptés au transport
exclusif du fret
(*Les Ailes*, 2 avril 1949)

UN ancien pilote de « l'[Aéromaritime](#) », ancien directeur de la compagnie « Aéro-Cargo », M. Souville et M. Brunhes, ancien conseiller de la République ¹, président de la commission des transports, eurent ensemble l'idée d'utiliser pour le transport du fret les hydravions Latécoère-631 dont Air France avait suspendu l'exploitation-voyageurs sur la ligne des Antilles. Il importait, en effet, de ne pas laisser improductif un matériel d'un tel prix.

De là, l'origine de la Société d'exploitation du matériel aéronautique français.

Les créateurs de la société ont trouvé, tant dans leurs conversations avec les grands organismes, S.G.A.C.C. ², Air France, qu'auprès du Ministre des Transports, une très large compréhension permettant des accords rapides et intéressants pour les contractants.

Au point de vue matériel, les hydravions seront mis à la disposition de la Société ainsi que la base de Biscarosse moyennant le paiement d'une redevance calculée par heure de vol commercial. Un appareil, le Laté-631-08, est actuellement en transformation en version cargo aux Ateliers Latécoère de Biscarosse, et, après les nombreuses modifications apportées à cet hydravion, en ce qui concerne hélices et réducteurs, il n'est pas douteux que l'exploitation de semblables appareils fasse honneur à la construction aéronautique française.

La transformation des appareils en cargo permet une utilisation commerciale particulièrement intéressante puisque, avec des étapes de 3.000 à 3.500 kilomètres, l'appareil peut emporter une charge marchande de 18 tonnes, au maximum, avec une Moyenne de volume de 10 mètres cubes par tonne. Le cargo aérien doit permettre un chargement et un déchargement rapides ; pour cela, il est nécessaire de disposer de moyens mécaniques de levage et de déplacement du fret : ponts roulants, larges soutes, moyens d'arrimage rapides et solides, la rapidité de manutention de la cargaison étant un important facteur qui conditionne le rendement commercial de l'affaire.

Les Laté-631 utilisant les grandes hydrobases mondiales, le transport de fret entre les grands centres de production et de consommation et ces hydrobases se fera, soit par la route, soit grâce aux compagnies utilisant du matériel terrestre, Air France et compagnies privées. En outre, l'exploitation de cette société ne fera pas de concurrence aux sociétés existantes puisque celles-ci travaillent avant tout sur l'Afrique du Nord et, en tout cas, sur des distances inférieures à celles où les Laté sont rentables ; elle

¹ Équivalent de sénateur.

² Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

cherchera son fret dans les différents points du monde et prendra plutôt des marchandises actuellement transportées par la Marine marchande.

L'emploi d'un hydravion relativement lent ne paraît pas offrir d'inconvénients sur les parcours où il ne se heurtera pas à la concurrence d'avions sensiblement plus rapides.

Créée en société à responsabilité limitée pour permettre un fonctionnement immédiat, la S.E.M.A.F. va utiliser au moins pendant les mois d'essais (nouvelles hélices, réducteurs, essais en vol, essais d'endurance de 500 heures en vol commercial) le personnel spécialisé qu'Air France a accepté de détacher auprès d'elle. Ce n'est qu'après les 500 heures de vol du premier appareil que la société deviendra propriétaire des quatre appareils suivants.

L'ADAPTATION D'UN HYDRAVION À SON NOUVEL EMPLOI

LES LATECOÈRE-631 REPRENENT L'AIR... (*Les Ailes*, 20 août 1949)

Le n° 8 aménagé en cargo, vient de voler de Biscarosse jusqu'à Abidjan, avec un ravitaillement à Port-Étienne

ON se souvient que les hydravions Latécoère-631 ont effectué pendant plus d'un an des vols d'une régularité remarquable sur la ligne des Antilles.

Mais, à la suite de la perte d'un de ces appareils, le 1^{er} août 1948, dans l'Atlantique, accident dont on ne sut jamais la cause exacte, Air France en avait abandonné l'exploitation.

Une compagnie privée s'est créée au début de 1949 pour reprendre l'hydravion Latécoère-631 n° 8, transformé en transporteur de fret pour sa nouvelle utilisation par la S.E.M.A.F. l'exploitation des Latécoère. Elle demanda aux Pouvoirs publics de lui permettre d'entreprendre la mise au point de cet appareil, avec le concours des Services techniques. C'est ainsi qu'une collaboration très confiante entre la société privée, les Services techniques du secrétariat d'État à l'Air et le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale a permis de travailler d'une façon continue, persévérante et efficace à modifier tous les détails de l'appareil qui ne semblaient pas suffisamment au point.

Il a fallu d'abord transformer le Laté-631 en cargo : ainsi, l'appareil n° 8 n'a plus aucun aménagement intérieur pour les passagers ; il comporte simplement une coque nue qui présente un volume considérable — 180 mc. utilisable pour transporter un chargement de 20 tonnes sur des étapes de 3.000 km. et 22 tonnes sur des étapes de 2.500 km.

Une grande porte a été ouverte dans la coque, à bâbord, à l'arrière des volets. La création de cette porte, de plus de 2 m. 50 de large et de 1 m. 60 de haut, à charnières horizontales supérieures, a nécessité le renforcement des traverses et des membrures de la coque.

Il a fallu, de plus, installer les appareils de levage permettant de prendre les marchandises par les moyens du bord sur des radeaux ou des appontements, à une distance convenable de la coque.

Ces transformations, exécutées par la Société Latécoère, font aujourd'hui de l'appareil un cargo susceptible d'embarquer des marchandises d'assez grand volume ; des palans et un rail intérieurs permettent de les amener dans la coque même.

Mais les problèmes les plus difficiles que la Société d'exploitation du matériel aéronautique français (S.E.M.A.F.) dut résoudre concernaient la mise au point technique des hélices et des réducteurs.

En effet, les moteurs utilisés, des moteurs Wright de 1.900 CV., nécessitaient, sur un appareil ayant une aile aussi épaisse que celle du Laté-631, des hélices d'un diamètre nettement supérieur à celui des hélices de 3 mètres adaptées en général aux mêmes moteurs Wright montés sur les appareils américains.

C'est finalement, après de nombreux essais, une hélice Ratier de 4 m. 30 qui a été adoptée, avec un réducteur 7/16.

La mise au point la plus difficile a été celle de tous les organes de commande du pas de l'hélice : moteur, charbons, régulateurs, et surtout, relais de commande du changement de pas.

Avec beaucoup de persévérance et de compétence, tous ces problèmes semblent avoir été résolus par le travail en équipe du constructeur Latécoère, de la maison Ratier, des Services techniques du secrétariat d'État à l'Air, du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, et enfin des techniciens de la S.E.M.A.F.

Après bien des incidents sans aucune gravité, mais qui ont permis de déceler et de corriger les défauts du matériel, l'appareil Latécoère n° 8 a obtenu du Bureau Veritas, le 3 août, son certificat de navigabilité et ses papiers. Le 7 août, il prenait son essor pour le premier vol commercial à destination de Port-Étienne et d'Abidjan où, après un parcours régulier, il amerrissait sur la lagune, le 5 août dans l'après-midi.

La conclusion que l'on peut tirer de ces quelques mois de travail et de mise au point est qu'une entreprise privée, qui a beaucoup plus de souplesse qu'une affaire nationale lorsqu'il s'agit de prendre rapidement des décisions et de les faire exécuter non moins vite, peut accomplir une besogne difficile, à condition que lui soit acquise la collaboration complète des Pouvoirs publics.

L'appui sans réserve donné à cette expérience par M. Christian Pineau, ministre des Travaux publics et des Transports, et par tous les services du Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, permettra sans doute à la S. E. M.A.F. de prouver que le matériel français, si l'on se donne la peine de le mettre au point, avec tous les efforts ingrats et la patience que cette tâche implique, est susceptible de valoir le matériel étranger.

Les Laté-631 de la S.E.M.A.F. sur Biscarosse-Abidjan
(*Les Ailes*, 1^{er} octobre 1949)

Nous avons signalé l'intéressante expérience de la compagnie S.E.M.A.F. avec les hydravions Latécoère-631 aménagés en cargos aériens.

Depuis le 8 septembre, les Latécoère-631 de la S.E.M.A.F. ont effectué trois voyages de Biscarosse à Abidjan, parcours qui s'étend sur une distance d'environ 5.200 km. Ce parcours est accompli en deux étapes, l'escale intermédiaire étant Port-Étienne.

La moyenne du fret transporté à chaque voyage est, paraît-il, de 12.000 kg.

C'est une exploitation qu'il sera intéressant de suivre.

Coups de vent...
(*Les Ailes*, 18 février 1950)

CEUX QUI ONT CONNU Louis Demouveau à Mascara, où il fut moniteur, n'ont oublié ni son dévouement, ni ses qualités professionnelles. Il instruisait ses élèves à la perfection, faisait autour de lui une propagande inlassable et efficace, réparait lui-même le matériel : treuils, planeurs, avions. Il assurait bien, à lui seul et avec un magnifique entrain, le travail de quatre personnes.

Louis Demouveau fit la guerre dans de très belles conditions, puis il devint le chef-pilote de la Compagnie générale transsaharienne et, comme tel, accomplit de nombreux services sur les lignes Alger-Perpignan et Alger-Bamako.

Pilote de transport public d'avion et d'hydravion à la fois, mécanicien navigant également, il a, voici environ quatre mois à la S.E.M.A.F. pour laquelle depuis il effectue des vols d'essais sur le Latécoère-631 transformé, comme on le sait, en cargo. C'est, à son avis, une excellente machine quoi qu'en disent certains qui ne la connaissent pas. La S.E.M.A.F., tout en accomplissant les transports de fret entre Biscarosse et Abidjan, que nous avons signalés, poursuit la mise au point systématique du gros hydravion dont le poids total est maintenant de 75 tonnes et atteindra peut-être 80 tonnes.

Pour en revenir à Louis Demouveau, quelqu'un qui le connaît bien nous dit que c'est un pilote splendide, d'une classe peu commune, qui croit tout autant à la « pétrolette » de 25 CV. qu'au Laté-631. « C'est véritablement un aviateur »...

Nous le croyons volontiers. Car passer du planeur de vol à voile à l'hydravion-cargo de 70-80 tonnes, être un pilote éprouvé et un mécanicien de talent, ce n'est tout de même pas le fait de tout le monde. L'Aviation française, nous l'avons déjà constaté, recèle de véritables trésors.

SUR LES LIGNES AÉRIENNES DU MONDE

BISCAROSSE-ABIDJAN EN 14 H. 25,
SANS ESCALE PAR UN « LATÉ-631 »
(*Les Ailes*, 25 mars 1950)

À PLUSIEURS reprises, nous avons signalé ici les intéressants efforts accomplis par la Société pour l'exploitation du matériel aérien français (S.E.M.A.F.), afin d'aménager et d'adapter l'hydravion Latécoère-631 au transport du fret. Et les résultats obtenus, tant en ce qui concerne le tonnage auquel on est arrivé que la vitesse réalisée, paraissent vraiment dignes d'attention.

L'autre mardi 14 mars, un Latécoère-631 de la S.E.M.A.F., ayant à son bord un fret de treize tonnes, a quitté Biscarosse à 17 h. 30 min. L'appareil, pesant au total, aux environs de 75 tonnes, emportait ainsi une charge d'essence correspondant à une autonomie de 18 heures, dans le but de tenter la liaison Biscarosse-Abidjan directe, sans escale.

Cette tentative a parfaitement réussi puisque le Latécoère-631 a améri à Abidjan le lendemain matin mercredi 15 mars vers 8 h., ayant ainsi assuré la liaison directe de la métropole à la Côte d'Ivoire, en 14 heures 25 minutes. Avec treize tonnes de charge marchande à bord, ce résultat est fort remarquable.

Nous reviendrons sur ce voyage et ses enseignements. Signalons que le Latécoère-631 de la S.E.M.A.F. est reparti le vendredi 17, à 7 h. 30, avec 14 tonnes de fret à bord, un équipage de huit hommes et un passager, M. Julien Brunhes, gérant de la S.E.M.A.F. Il se ravitailla à Dakar de 13 h. 50 à 21 h. 30, puis reparti pour Biscarosse où il amérit samedi 18 à 9 h. du matin.

Un malheur : l'accident de Biscarosse
(*Les Ailes*, 1^{er} avril 1950)

L'ARTICLE ci-dessus était composé et même mis en page quand nous parvint la nouvelle de la catastrophe de Biscarosse survenue mardi dernier 28 mars à un autre

Latécoère-631 dont la S.E.M.A.F. poursuivait la mise au point comme elle l'avait fait pour le précédent. Douze personnes ont péri dans cet accident dont le pilote Boissard qui avait participé au voyage des 14-15 mars.

Malgré cet événement douloureux et tragique, nous maintenons le compte rendu du voyage à Abidjan et retour, en raison des enseignements qu'il comporte. Sur l'accident de mardi, nous reviendrons plus longuement la semaine prochaine. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous ne savons rien d'autre, en effet, que ce qu'en ont dit les dépêches de presse et les journaux quotidiens. C'est trop peu pour essayer de tirer une conclusion sérieuse de l'événement.

On dit que l'hydravion a explosé en vol. Ce n'est pas impossible, mais il serait prématuré de bâtir, sur cette hypothèse, une explication certaine de l'accident avant de recueillir l'avis des techniciens qualifiés de la S.E.M.A.F.

Tout ce que l'on peut faire aujourd'hui, c'est de s'incliner avec respect devant la mort des douze hommes qui sont tombés dans l'accomplissement de leur devoir professionnel et souhaiter que, seules, des considérations techniques inspirent la recherche des causes réelles de cet accident à l'exclusion de toutes autres. Ce qu'il importe de savoir si la chute du Laté-631 est bien consécutive à une explosion, c'est pourquoi il a explosé.

LE VOL SANS ESCALE DU « LATE-631 » DE BISCAROSSE À ABIDJAN (*Les Ailes*, 1^{er} avril 1950)

C'était la consécration des efforts persévérants de la S.E.M.A.F. pour mettre définitivement au point le grand hydravion

Une information des plus brèves a été publiée par certains journaux de province le jeudi 16 mars: « Le Laté-631 F-BDRE, de la S.E.M.A.F., a effectué le premier vol sans escale France-Côte d'Ivoire, avec son équipage habituel et 13 tonnes de fret. »

La presse parisienne n'a pas cru devoir faire paraître immédiatement cette information : il ne s'agissait que d'une réalisation française.

« Les Ailes », pour leur part, ont dit, la semaine dernière, ce qu'avait été ce vol du Latécoère-631 et ce qu'il signifiait.

C'était le douzième voyage vers la côte d'Afrique qu'entreprenait là le grand hydravion de la S.E.M.A.F. Il avait, à son bord, un équipage de huit hommes — les pilotes Demouveau et Boissard, le navigateur Besset, les radios Bouchard et Desrosep, les mécaniciens Cavaillès, Lendroit et Chasseigne, — plus, nous l'avons dit, un passager, M. Julien Brunhes, gérant de la S.E.M.A.F. Il emportait une charge marchande de 13 tonnes 500 représentée par des tissus, cent vingt-deux bicyclettes et bicyclettes à moteur, une voiture Citroën, etc.

L'appareil partit de Biscarosse, le mardi soir 14 mars, à 17 h. 30. Il amerrissait le lendemain matin un peu avant 8 h. à Abidjan, ayant parcouru les 4.500 km. du parcours, sans escale, en 34 h. 25. Il avait emprunté la route directe, par-dessus le Sahara : Alméria, Oujda, Colomb-Bechar, Tombouctou.

Le gouverneur de la Côte d'Ivoire accueillit chaleureusement les occupants du Latécoère-631 et les complimenta de la démonstration qu'ils venaient de faire: la possibilité d'une liaison directe entre la métropole et Abidjan, capitale d'un territoire en plein développement. « Les Ailes » ont déjà dit qu'après être resté 48 heures à Abidjan, l'hydravion de la S.E.M.A.F. était reparti le vendredi 17 mars, à 7 h. 30, avec 14 tonnes de fret. À 13 h. 50, il se posa à Dakar d'où, après ravitaillement, il reprit son vol à 21 h. 30. Il regagna directement Biscarosse où il amerrit le lendemain samedi à 9 h. Il avait parcouru 3.600 km. en 11 h. 30.

Ce vol terminait les 500 heures imposées par le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale pour permettre de vérifier le fonctionnement de l'appareil après les modifications qu'il avait subies.

Ce sont des enseignements de la première importance pour son utilisation commerciale et rationnelle.

Le Latécoère-631, arrêté en août 1948, fut repris le 1^{er} avril 1949 par la S.E.M.A.F. Le personnel navigant et sédentaire de la base de Biscarosse, appartenant à Air France, a été maintenu en fonction pour cette période de mise au point.

Des modifications importantes ont été réalisées :

1° abaissement de l'axe de traction des moteurs ;

2° modification de toute l'installation électrique des moteurs d'hélices, et remplacement de ces moteurs fixes arrière par des moteurs tournant avant permettant de reculer l'hélice de 35 mm. sur son arbre ;

— adjonction de circuits supplémentaires de sécurité de mise en drapeau ;

3° suppression des soutes d'essence dans la coque ;

4° aménagement en cargo mixte ;

— montage de dégivreurs ;

— amélioration du rendement de la centrale de bord ;

— transformation des régulateurs d'hélices ;

— essais de vibrations par le Centre d'études des moteurs et hélices, etc.

En tout, plusieurs centaines de modifications, dont toutes se sont révélées efficaces sinon indispensables, furent apportées à l'appareil.

Depuis août 1949, cet appareil a effectué douze voyages aller et retour sur la Côte d'Afrique, reliant la métropole à Port-Étienne, Dakar, Abidjan et Douala.

Le 18 février, il s'est posé, pour la première fois, sur le magnifique plan d'eau de Markala Sansanding, en plein cœur de l'Afrique, dans d'excellentes conditions et suscitant l'intérêt que l'on devine dans cette région délaissée par les transports aériens, et cependant pleine de possibilités.

Le Latécoère-631 emporte dans ses soutes un tonnage de fret variant de 22 tonnes entre Abidjan et Dakar à 13 tonnes entre Biscarosse et Abidjan, avec toutes les réserves d'essence imposées par la sécurité.

Des aménagements nouveaux devaient permettre d'augmenter encore la charge marchande d'une tonne. Le Laté-631 pourrait alors emporter 18 tonnes 500 sur 3.000 km. ou plus de fauteuils, à plus de 300 km.-h. de vitesse de croisière.

Après l'épreuve du voyage Biscarosse-Abidjan, il faut constater que se trouvaient pleinement justifiés les efforts accomplis par la S.E.M.A.F., avec la collaboration des services techniques et du S.G.A.C.C., pour mettre au point le Latécoère-631.

LE SORT DE LA S.E.M.A.F.

(*Les Ailes*, 10 juin 1950)

La S.E.M.A.F. (Société d'exploitation de matériel aéronautique français), qui s'était constituée pour reprendre l'exploitation en cargos des hydravions Latécoère-631, a cessé de fonctionner à la suite de l'accident du 28 mars dernier. C'est dommage. L'effort de la S.E.M.A.F. était intéressant et paraissait avoir déjà donné des résultats. L'accident survenu au cours d'un essai ne semble pas d'ailleurs infirmer ceux-ci.

QUATRE MOIS APRES L'ACCIDENT DE BISCAROSSE

LA CHUTE DU LATÉCOÈRE-631 DEMEURE BIEN MYSTÉRIEUSE (*Les Ailes*, 19 août 1950)

À la tribune du Conseil de la République, des faits assez troublants ont été présentés... Mais le Ministre dût convenir qu'il ne connaissait pas encore la conclusion de la commission d'enquête

DEPUIS des années — on le sait — nous ne cessons pas de demander la publication du rapport des commissions d'enquête sur les accidents, sur tous les accidents. Sous la pression du Parlement, on s'est décidé, très tardivement, à publier le rapport sur l'accident des Açores. Mais les autres ? D'une exception, il faut faire une règle. M. Henri Bouret, député des Côtes-du-Nord, qui, à l'Assemblée nationale, est un des meilleurs porte-paroles de l'Aviation, a dit son intention de déposer un projet de loi tendant à rendre obligatoire la publication des rapports sur tous les accidents. C'est une excellente initiative et nous souhaitons que M. Henri Bouret n'y renonce pas.

Il n'est d'ailleurs pas nécessaire de prévoir la publication d'un rapport aussi abondant que celui sur l'accident des Açores, qui occupait douze pages du « Journal officiel ». Un résumé, une synthèse du rapport, l'exposé des conclusions des enquêteurs sur les causes, présumées ou certaines, de l'accident, suffiraient à notre édification et à celle des techniciens.

Jusqu'ici, il ne nous a été donné de connaître que le rapport sur l'accident des Açores. Nous attendons toujours le rapport sur l'accident de l'avion du service Paris-Tunis survenu à Lyon et dans lequel Pierre Viré, notamment, trouva la mort. Nous attendons aussi le rapport sur l'accident du Latécoère-631 tombé au large de Biscarosse...

Cet accident, survenu le 27 mars dernier, ne paraît pas avoir été éclairci. Il a été évoqué récemment au Conseil de la République par M. Lucien de Gracia, et s'il était encore nécessaire de trouver de bonnes raisons pour justifier, comme nous le demandons, la publication des rapports officiels, l'intervention de M. de Gracia nous les fournirait.

Les faits révélés par M. de Gracia sont importants et graves, puisqu'ils impliquent l'idée d'un sabotage de l'hydravion. Correspondent-ils à la réalité ? Ont-ils été déformés ? Jamais encore, autant qu'à cette occasion, il importerait de connaître la conclusion des enquêteurs. Les questions posées par le sénateur des Landes ne peuvent rester sans réponse.

LA RECHERCHE D'UNE ÉPAVE

M. de Gracia a d'abord rappelé l'accident :

« J'ai été le témoin de ce dernier vol du Latécoère-631 ; en cet instant où tout semblait aller bien à bord, subitement, l'hydravion perdit de l'altitude, fit une vrille et tomba dans les flots où il s'engloutit rapidement. Certains témoins disent avoir entendu une explosion avant qu'il touchât les flots.

« Dès le lendemain, par les moyens locaux, on s'efforçait de recueillir les corps et les épaves ; une Commission d'enquête, présidée par l'aviateur Bellonte, se rendait sur les lieux et, par des dispositifs rapidement rassemblés, tentait de repêcher les épaves qui gisaient par plus de vingt-cinq mètres de fond.

« Cette équipe, ces enquêteurs, cherchèrent à établir les causes de ce dramatique accident. L'état de la mer, l'opacité des fonds rendirent inutiles toutes tentatives de sauvetage, donc de constatation, ce qui permit les équivoques. Cependant, dans la semaine du 14 au 19 mai, grâce à de nouveaux moyens, un temps également très favorable, le repêchage put commencer et, élément par élément, les six moteurs, des fragments d'aile et la cellule furent ramenés à bord.

« L'enquête ,qui jusqu'ici se nourrissait de toutes les hypothèses, permettait dès lors de déterminer, je pense, les causes de la catastrophe.

« Les constatations faites dans les débris de l'hydravion ferment la porte désormais aux hypothèses et aux supputations.

« C'est que ces constatations sont, en effet, essentiellement révélatrices. Elles permettent, à mon avis, d'éloigner définitivement la mise en cause des moteurs et des hélices, qui pouvait être une explication technique, car les six moteurs repêchés et les six hélices étaient en parfait état. Seule l'hélice du moteur n° 1 de gauche avait été mise en drapeau et son moteur était intact.

RUPTURE DE COMMANDES ET RUPTURE PROVOQUÉE ?

M. de Gracia a rappelé les accidents précédents, survenus à des Latécoère-631 et exposé les raisons pour lesquelles on tendait à expliquer certains d'entre eux par rupture d'hélices ou de réducteurs :

« La catastrophe de Biscarosse eût sans doute été définitivement expliquée de la même façon si le samedi 20 mai, en fin de matinée, le repêchage d'éléments du F.-BANU n'avait permis de faire des constatations troublantes, consignées par les enquêteurs et qui doivent, je le suppose, figurer sur le rapport. Ils constataient, en l'espèce, la rupture des commandes de profondeur, chose nettement insolite, à la hauteur des tendeurs, du fait du sectionnement des cordes à freiner en laiton qui bloquent les boulons de fixation. Les filets des tiges et des boulons étaient littéralement arrachés.

Les commandes ne fonctionnaient plus.

« Les enquêteurs convinrent que cette rupture était absolument anormale.

« Je n'ai jamais vu cela », disait l'un d'eux. C'était sa propre expression. Ils allaient tout de suite procéder à des expériences de laboratoire pour savoir si cette rupture était possible autrement que par un acte froidement prémédité et réalisé.

« Si l'on rapproche de ces constatations les déclarations d'un des pilotes les plus familiers de cet hydravion, qui a à son actif, avec lui, plus de vingt-cinq liaisons transcontinentales, on saura qu'avec cet ensemble figurent près d'une trentaine de départs de la base d'Ourtiguet-Biscarosse, vérifiés d'ailleurs par moi sur le carnet du pilote, que sur cette trentaine de décollages certains furent difficiles, quelquefois même dangereux du fait d'un dérèglement des commandes ou du non fonctionnement de la servo-commande au moment du décollage.

« Le pilote me signala qu'il ne put jamais expliquer ou faire expliquer ces difficultés qu'il ne constata nulle part ailleurs, même pas, dit-il, dans des décollages au milieu des tornades. »

TENTATIVE D'EMPOISONNEMENT ?

Cela est assez troublant, il faut en convenir. Et ce qui suit ne l'est pas moins:

« Si l'on rapproche de ces incidents celui du dernier voyage de ce pilote, sur l'appareil : Biscarosse-Port-Étienne-Abidjan, on apprend avec quelque effroi qu'après le départ de cette dernière base d'Abidjan, tout l'équipage, à l'exception du pilote, qui n'avait pas consommé, tout l'équipage subit une intoxication alimentaire grave, en plein vol, bien entendu, si grave que le navigateur Lelandais devait en décéder à l'hôpital de Bordeaux. »

Ce qui est non moins surprenant, c'est que l'on n'ait point connu cette histoire et c'est qu'elle ait été révélée seulement quatre mois plus tard par M. de Gracia.

« Tous ces incidents, a-t-il ajouté, toutes ces informations qui peuvent être vérifiées créent un faisceau d'inquiétudes, de présomptions et de doutes...

« Je signale, d'ailleurs, que le Latécoère-631 qui devait être livré le mardi après-midi à la Société d'exploitation de matériel aéronautique français (S.E.M.A.F.) depuis le lundi

matin n'était plus surveillé et qu'il n'y avait à bord aucune garde, malgré la demande de sécurité faite par la Société Latécoère.

« J'ai ici la lettre dans laquelle la société déclare :

« Le 12 novembre 1948, par la note 6291 de la S. A. de Toulouse : que des risques de sabotage visaient particulièrement le Latécoère-631. Nous avons immédiatement et considérablement renforcé notre gardiennage. La S. A. a, en outre, précisé verbalement, à diverses reprises, qu'il s'agissait d'une menace relevant de questions internationales. Nous avons alors considéré comme étant de notre devoir d'associer l'armée ou la police à la surveillance générale des appareils, estimant que l'importance de nos moyens ne permettait pas, malgré nos efforts et notre vigilance, de parer efficacement à de tels risques. »

« Il était dit, un paragraphe plus loin : « En outre, la base des Ourtiçguets appartient au ministère des Travaux publics ; ses services ont déclaré qu'ils assuraient le gardiennage général des appareils situés dans leur enceinte, mais qu'ils ne répondaient pas des risques éventuels. » ,

POLITIQUE D'ABANDON...

On sait qu'à la suite de l'accident du 27 mars, l'utilisation des Latécoère-631 a été suspendue et que l'abandon de la base de Biscarosse a été, pratiquement, décidée. Évidemment, M. de Gracia est maire de Biscarosse. Évidemment, il défend, comme c'est son rôle, les intérêts de sa commune. Mais, ce faisant, ne défend-il pas, du même coup, l'intérêt national ?

Serait-il admissible d'interdire le Latécoère-631, si le dernier accident, qui provoqua cette interdiction, est, vraiment, la conséquence d'un sabotage ?

« Laissera-t-on pourrir à Biscarosse sept hydravions gros porteur qui représentent près de 5 milliards de francs et un tonnage important de près de 600 tonnes brutes et de 150 tonnes marchandes, pouvant emporter à 3.000 km., à pleine charge de carburant, 18 tonnes de marchandises ?

« Le prototype fut construit en 1939 et mis en service en 1941, puis repris en 1945 après la Libération. Dès l'origine, cet appareil de 72 tonnes dominait toutes les constructions aéronautiques nationales et internationales de ce genre.

« Celui qui sombra le 27 avait à son actif plus de trente voyages transcontinentaux ou transatlantiques représentant plus de 1.200 heures de vol et près de 260.000 kilomètres parcourus sans défaillance et avec le maximum de sécurité.

« On pourrait penser, en me voyant le défenseur de cette construction, que j'ai, de près ou de loin, quelque intérêt à le faire. Il n'en est rien. Je ne connais pas autrement que de nom la Société industrielle d'aviation Latécoère. Je ne connais aucun de ses directeurs ni de ses ingénieurs ; je ne les ai même pas vus dans ma mairie à l'occasion de l'identification des victimes. J'aurais donc plutôt lieu de m'en plaindre. Mais je sais tout le bien qu'en pensaient ses utilisateurs : pilotes, radio-navigants, mécaniciens, ingénieurs. »

CONSÉQUENCES DE CETTE POLITIQUE

C'est un fait que nous avons déjà signalé que les navigants familiers du Latécoère-631, mis par Air France à la disposition de la S.E.M.A.F., avaient dans l'hydravion une confiance entière et qu'ils la lui ont conservée.

« Cet hydravion, a dit encore M. de Gracia, qui devait être livré à la S.E.M.A.F. le mardi 27, jour de l'accident, avait effectué, en outre et au préalable, de nombreux vols d'endurance, pour le transport du fret avant d'être autorisé à transporter des passagers. Il avait subi des améliorations techniques importantes, dont voici les principales : contrôle des organes moto-propulseurs ; adaptation des hélices ; suppression des réservoirs d'essence de fond de coque ; abaissement de l'angle de cabrage des moteurs ; modification du serrage de l'hélice sur l'arbre ; recherche des causes des

vibrations constatées ; remplacement du moteur électrique de changement de pas et du régulateur de pas.

« Cet ensemble de modifications permettaient d'espérer que ces appareils seraient capables de reprendre très vite leur place dans le service aérien, qu'ils étaient techniquement au point et commercialement « rentables ».

« Arrêter leur exploitation par une décision arbitraire, c'est porter un coup très dur à l'industrie française de l'hydraviation, au moment où l'Angleterre poursuit la fabrication d'hydravions gros porteurs — les Saunders-Roe de 140 tonnes — et où l'Amérique « repense » tout le problème de l'hydraviation. C'est disloquer de remarquables bureaux d'études et sortir des usines un nombreux personnel parfaitement spécialisé et adapté.

« Par surcroît, c'est mettre en inactivité, peut-être en arrêt définitif, l'hydrobase de Biscarosse qui, depuis la catastrophe, procède à sa liquidation, cette hydrobase dans laquelle ont été investis en équipement et, aménagements d'infrastructure quelque 3 milliards et qui constitue un ensemble de grande valeur technique, d'intérêt national et international. »

UNE ÉCONOMIE DISCUTABLE

Supprimer l'hydrobase de Biscarosse serait, en effet, une faute.

Ce serait une faute, a dit M. de Gracia, que de résilier le marché relatif au radiogoniomètre d'atterrissage par mauvaise visibilité dont l'installation, qui a coûté une quarantaine de millions, est à peu près terminée, alors qu'il ne reste environ que 1.200.000 francs de travaux à faire et que l'indemnité de résiliation pour l'entreprise est de l'ordre de 1.500.000 francs, c'est-à-dire supérieure à la somme nécessaire pour terminer les travaux !

Finalement, M. de Gracia a résumé ainsi le quadruple but de son intervention:

1° Connaître, d'abord, la vérité sur les causes de la catastrophe, car il est temps que la vérité et le courage reprennent leur empire, que nous sortions de l'équivoque ou de la trop facile et traditionnelle fatalité et des étouffants mystères ;

2° Agir pour mettre un terme à cette prodigalité des vies humaines et des valeurs qu'elle engloutit ;

3° Sauvegarder, dans le système des constructions aéronautiques, le prestige national et l'intelligence française ;

4° Enfin, ne pas laisser croupir ou s'anéantir des milliards de constructions, aménagements et investissements.

ÉCLAIRCISSEMENTS QUI N'EN SONT PAS

Quand cette intervention se produisit, l'actuel Ministre des Travaux Publics, chargé de l'Aviation civile, M. Antoine Pinay, n'occupait ce poste que depuis quelques jours. On ne saurait donc lui reprocher de n'avoir pas répondu à M. de Gracia avec toute la netteté et la précision désirables. Tout ce que l'on peut regretter, c'est, une fois de plus,

l'absence d'un Ministre de l'Air, qualifié pour traiter, en connaissance de cause, des questions d'Aviation dans leur sens le plus général et le plus technique.

En substance, le Ministre a répondu à M. de Gracia:

1° Qu'il ne connaissait pas encore les conclusions de la commission d'enquête...

2° Que, cependant — et c'est en contradiction avec ce qui précède — cette enquête a donné des renseignements qui, jusqu'à présent, ne permettent pas de conclure à un sabotage.

3° « Que c'est par une préoccupation de prudence que le Gouvernement a dû décider de surseoir à l'exploitation de lignes avec les Latécoère, pour lesquels il y aurait eu grande difficulté à trouver des équipages et certainement des clients, d'après les enquêtes qui ont été faites après l'accident des Antilles. »

4° Qu'une autre raison pour laquelle il est difficile de s'obstiner à vouloir faire voler l'hydravion Latécoère, c'est que, **dans le monde entier, l'usage de l'hydravion se réduit.** Il semble que l'usage de l'hydravion pour les passagers soit du passé ; si l'Angleterre continue les études commencées, elle se limite à la construction de deux énormes appareils, et si les Américains sont en train de construire un appareil de 140 tonnes, ce sont des prototypes. Étant donné nos moyens de construction et la prudence avec laquelle nous sommes obligés de procéder à l'achat d'appareils pour l'exploitation de la ligne, on conçoit que nous ayons décidé de surseoir à l'exécution de tels appareils.

POSSIBLE, MAIS... NON CERTAIN

Nous ne disons nullement que l'accident du Latécoère-631 est dû à un sabotage.

Un autre sénateur, M. Méric, prenant la parole après M. de Gracia, a dit qu'il « paraît impossible que l'accident soit dû au sectionnement des commandes de profondeur ». M. Méric a discuté de cette affaire avec des techniciens de la Société Latécoère, dont le siège social est à Toulouse ainsi qu'une partie de l'usine de construction, et cela leur a paru « tout à fait paradoxal ». N'empêche que les faits rapportés par M. de Gracia demeurent assez troublants et, s'ils ne répondent pas à la réalité, on eût souhaité qu'ils fussent démentis d'une façon plus catégorique par le Ministre des Travaux Publics. Par ailleurs, celui-ci s'est beaucoup avancé en affirmant que l'hydravion de gros tonnage était, dès à présent, une formule périmée... C'est possible, peut-être, mais ce n'est pas certain et c'est, en tout cas, un argument absolument insuffisant pour justifier l'interdiction de vol du Latécoère-631, la liquidation du constructeur et le commencement d'abandon de la base de Biscarosse.

Mais, par dessus tout, ce que nous retenons de ce débat, c'est que, quatre mois après l'accident du Latécoère-631, le Ministre chargé de l'Aviation civile a dû avouer au Sénat que, ni lui, ni ses prédécesseurs ne connaissaient les conclusions de la Commission d'enquête. Cela appelle une réorganisation sérieuse et urgente de nos Services de Sécurité Aérienne ou de ce qui en tient lieu

LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE (*Les Ailes*, 23 septembre 1950)

Cattelin, radio navigant à la S.E.M.A.F. ;

Suite :
[France-Hydro.](#)