

Pascal Parpaite

# La courte vie du F-BDRC

## Ou le rêve perdu du Laté 631



Edition Mémoires de l'hydraviation

**Autres ouvrages édités par «Mémoires de l'hydraviation» :**



*Les avions de Roland Garros*  
© 2017 - Henri Conan  
ISBN : 978-2-9559567-0-0



*L'exploitation commerciale des Latécoère 631*  
*Hydrobases et plans d'eau utilisés*  
© 2017 - Pascal Parpaite  
ISBN : 978-2-9559567-1-7

*Il était beau le Latécoère  
La France en était fière  
L'équipage était audacieux  
Volant par tous les cieux*

*De Fort-de-France il est parti  
Pour rejoindre Port-Etienne  
Ayant à bord des gens qui avait promis  
De revenir la semaine prochaine*

*Nous ne l'avons plus revu à Port-Etienne  
Sa belle silhouette grise à reflets argentés  
Le monde entier en est ému et atterré  
Et l'océan perfide garde son éternel secret*

Arthur Basque  
Port-Etienne, 6 août 1948

### Introduction

Le 1<sup>er</sup> août prochain sera le 70<sup>e</sup> anniversaire de la disparition au milieu de l'Atlantique du Latécoère 631-06 F-BDRC. Cette catastrophe va entraîner la fermeture, seulement treize mois après son ouverture, de la "Ligne des Antilles" d'Air France, allant de Biscarrosse dans les Landes à Fort-de-France en Martinique.

Cette brochure va rappeler la fin de l'histoire de cette desserte au travers de celle de cet appareil tout en complétant le chapitre du livre "L'exploitation commerciale des Latécoère 631" qui lui est consacré.

Nous avons voulu à cette occasion rappeler le nom des victimes, publiées à l'époque de la catastrophe, mais oubliées aujourd'hui. Des informations complémentaires ont pu être aussi apportées pour la plupart d'entre elles (leur âge, but de leur voyage, professions par exemple).

Sans aucun doute, la destinée de ces appareils était déjà bien compromise lors de leurs mises en service, toutefois ils restent des appareils importants de l'histoire des ailes françaises. C'est ainsi qu'ils auront contribué à acquérir une expérience nouvelle sur la construction d'avions ou hydravions de grandes dimensions et des évolutions des connaissances qu'ils ont engendrées dans tous les domaines.

- Sous le pavillon d'Air France, le Laté 631 a été l'appareil commercial le plus gros qui a doublé la capacité commerciale des appareils marchands de sa génération tout en parcourant l'étape commerciale la plus longue de son époque. Il détient aussi un record d'emport de passagers (90) en 1945.

- Sous les couleurs de France Hydro, il était l'appareil ayant la plus grande capacité de fret de son époque (24 tonnes) et détenteur de plusieurs records.

- Sur le plan technique, il fut équipé de la première centrale énergétique de bord (futur APU d'aujourd'hui) et de servocommandes.

- A la suite des accidents, le Laté a fait évoluer les méthodes de fabrication et les normes de fabrication et de construction. Il a aussi engendré une modification essentielle du droit aérien par l'indemnisation des victimes en cas d'accident.

- Les premières recherches internationales ont été organisées pour retrouver le F-BDRC.

- Dans cette période d'après-guerre, les nombreux accidents, dont celui du F-BDRC, ont conduit au changement de statut, ses stewards passant de Personnel Complémentaire de Bord, avec un statut de personnel au sol en Personnel Navigant Commercial avec un statut correspondant à celui des navigants.

Pascal Parpaite

Le Laté 631 F-BDRC au point fixe sur le terreplein de l'hydrobase de Biscarrosse Hourtiquets. (Collection Morvan)



Publicité de la ligne des Antilles.  
(Collection Parpaite)

### Le "réseau Caraïbes"

Point d'aboutissement de la "Ligne des Antilles", Fort-de-France, sera la plaque tournante avec le "réseau Caraïbes" en assurant la correspondance entre les Antilles, l'Amérique du Sud et la métropole. Quatre destinations étaient proposées un vendredi sur deux. Pour ce réseau, trois Catalina (F-BBCC, F-BBCC et F-BBCD) desservaient, à partir du 12 août 1947, Piarco à Trinidad et Cayenne en Guyane / Barranquilla en Colombie et Maracaibo au Venezuela, via Piarco et Pointe-à-Pitre en Guadeloupe à partir du 20 août 1947. Enfin la dernière destination vers Sainte Lucie est ouverte le 12 avril 1948. Cet ensemble, "Ligne des Antilles" et "réseau Caraïbes", formait un des premiers "hub" de la compagnie à raison de trois vols par semaine avec une correspondance pour la métropole une semaine sur deux.

La ligne Fort-de-France / Cayenne sera ensuite limitée à Trinidad tandis qu'une desserte hebdomadaire au départ de Fort-de-France est ouverte vers Pointe-à-Pitre / Saint Martin et Porto Rico. Son inauguration, prévue initialement le 27 septembre 1948, est reportée au 4 octobre. Cet ultime service par hydravion débute réellement le 11 octobre 1948. Il est assuré avec les Catalina F-BBCC et F-BBCD et sera suspendu le 15 mai 1950.

Publicité du réseau Caraïbes. (Collection Musée Air France)



Cette date peut être considérée comme la date de fin d'exploitation d'hydravions par Air France qui entrainera aussi la fin d'exploitation définitive de l'hydrobase de Fort-de-France. L'exploitation des lignes d'Air France Europe / Caraïbes s'arrête alors totalement. C'est la Pan American Airways qui reprendra les liaisons avec le vieux continent. La compagnie n'étant plus basée à Fort-de France, le trafic s'effectuera dorénavant par Sainte-Lucie. C'est à ce moment que le projet d'aéroport au Lamentin est mis en chantier. Il entrera en service en 1950.

Un seul accident entachera cette période. Le 21 août 1948, le F-BBCC est coulé suite à une mauvaise fermeture de trappe de train avant lors d'un amerrissage à Pointe-à-Pitre.

Deux équipages auront assuré ce service "Caraïbes" : Le Gall, Noyer, Lescure (pilote) et Dessault (mécanicien), Chaumont (radio), Merson (pilote)

### La flotte des Latécoère 631 d'Air-France au 1<sup>er</sup> juillet 1948

Le F-BANU compte 975 heures de vol depuis sa fabrication, dont 58 dans le mois précédent. Il sort d'une visite des 1 000 heures.

Il fait son dernier voyage commercial du 15 au 22 juin et il doit être momentanément retiré de l'exploitation pour recevoir des modifications chez Latécoère.

Le F-BDRA a effectué 755 heures de vol depuis sa fabrication, dont 56 dans le mois précédent ;

Le F-BDRC comptabilise 45 heures de vol depuis sa fabrication, dont sept dans le mois précédent (mise en service le 12 juin).

Pour les prévisions de livraisons : Le F-BANT est en fin d'aménagement et doit arriver le 5 août ; (peut-être va-t-il remplacer le F-BDRA ?) ;

Le F-BDRB se trouve à la SNCASO de Saint-Nazaire, sa livraison est prévue le 1<sup>er</sup> septembre ;

Le F-BDRE est aussi à la SNCASO, sa livraison est prévue le 1<sup>er</sup> octobre.



4



5

1947 - 1948



A gauche : Le hall d'assemblage des coques au Havre. (Collection Delmas)

### Perspectives d'avenir

Inaugurée le 5 juillet 1947, la "Ligne des Antilles" d'Air France à destination de Fort-de-France prenait son départ à la gare d'Austerlitz où un agent de la compagnie attendait les passagers. Le voyage vers Bordeaux se faisait en 1<sup>re</sup> classe avant de rejoindre Biscarrosse en bus puis Port-Etienne (Nouadhibou) en Mauritanie et enfin Fort-de-France. Les voyageurs parcouraient près de 8 000 km en moins de deux jours, dont environ trente heures de vol. Bien que pour rejoindre Biscarrosse ce voyage débutait par un trajet en train et bus, il était quand même plus rapide que le voyage habituel : Paris / Le Havre par train, Le Havre / New York par paquebot, New York / Miami / La Havane / Les Antilles par avions. Une autre alternative, le voyage par cargo mixte pouvait être utilisé. Elle n'en était pour autant pas plus rapide et elle était limitée à 12 passagers. Evidemment, le prix d'un tel voyage n'était pas à la portée de tous, de nos jours on l'estime au moins à l'équivalent de 7 900 euros.

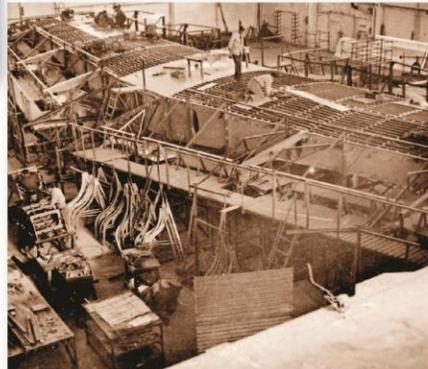
C'est près d'un an après son ouverture, en juin 1948, que le Laté 631-06 vient rejoindre la flotte des deux appareils déjà en service sur cette desserte : les 631-03 F-BANU et 631-04 F-BDRA. Dans un premier temps, le F-BDRC ne va pas renforcer la flotte, mais va remplacer l'un des deux appareils déjà en service.

### Saint-Nazaire

Ce Laté 631 est le sixième de la série. Il fait partie des quatre Laté 631 avec les n°05, 08 et 10 qui ont été en partie construits et assemblés dans l'usine de la SNCASO de Saint-Nazaire.

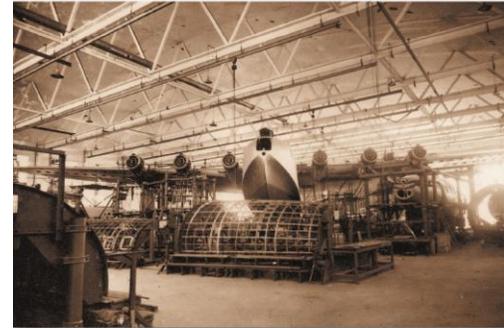
Quatre coques sur les sept construites par la SCAN au Havre, ainsi que quatre jeux de voilures externes sur huit, les ballonnets et les capots moteur arrivent par cargo et sont acheminés à l'usine sur une barge depuis le port de Saint-Nazaire. Les autres coques sont destinées aux appareils montés au Havre. Les empennages arrivent, quant à eux, des ateliers Breguet de Biarritz.

La SNCASO de Saint-Nazaire était chargée de la construction des quatre tronçons centraux de voilure destinés aux appareils qu'elle devait assembler.



Au-dessus : Construction d'un élément central de voilure à la SNCASO de Saint-Nazaire et déchargement d'une coque arrivant du Havre. (Collection Eco musée de Saint-Nazaire)

En-dessous : Le F-BDRC prêt à l'envol. (Photo de presse)



Montage en cours d'achèvement d'un Laté 631 à Saint-Nazaire (Collection Eco musée de Saint-Nazaire)

Le fractionnement des sites de fabrication des éléments des Laté 631, voulu par le ministre de l'Air Charles Tillon, en fera un modèle industriel précurseur que l'on retrouve aujourd'hui pour les Airbus à une échelle encore plus importante. Charles Tillon avait pris cette décision à la suite d'un incident au départ d'un voyage d'étude vers l'Amérique du Sud du Laté 631-02 F-BANT. L'appareil avait heurté un corps-mort au départ de Biscarrosse et le fond de coque fut légèrement endommagé. Considérant la société Latécoère comme responsable de cet incident, Charles Tillon ordonna cette décentralisation de la production pour officiellement donner du travail aux usines aéronautiques nationalisées, mais aussi pour pénaliser la société Latécoère.

Un Laté 631 prêt au départ pour Biscarrosse (Collection Eco musée de Saint-Nazaire)



### Un enchaînement rapide des événements

C'est sous l'immatriculation F-WDRG que le Laté 631 n° 06 effectue son premier vol le 9 novembre 1947 à Saint-Nazaire (1 heure 30 d'essais à flot et 35 minutes de vol) aux mains de Jean Prévost, pilote d'essais de Latécoère. Ce 1<sup>er</sup> vol ne sera suivi que d'un seul autre vol d'essais à Saint-Nazaire le 17 (2 heures 55 d'essais à flot et 56 minutes de vol) avant son transfert en vol à Biscarrosse, le 1<sup>er</sup> février 1948. Il y recevra son équipement commercial et quelques équipements techniques complémentaires aux ateliers Breguet de Biscarrosse.

L'appareil prêt, c'est en alternance avec douze autres séances d'essais à flot et vols d'essais complémentaires que le Laté 631-06 reçoit une série de retouches qui porteront principalement sur le réglage des servocommandes et des problèmes sur les circuits électriques. Le 8 juin, à la fin de son 15<sup>e</sup> vol, le F-WDRG est réceptionné par Air France<sup>1</sup>. Il reçoit quelques jours plus tard, le 11, son certificat de navigabilité et son immatriculation définitive « F-BDRC ». L'appareil totalise alors 31 heures 30 d'essais à flot et 39 heures 15 de vol. C'est probablement pendant cette période qu'il va recevoir les couleurs d'Air France avec sa « Crevette ».

**Note 1 :** Le Laté 631-06 part de Biscarrosse le 8 juin 1948. Le vol suit un programme préétabli par le Centre aérien technique de réception et d'entraînement, Latécoère et Air France. L'appareil survole d'abord la Méditerranée puis de nouveau Biscarrosse avant de rejoindre la côte orientale de l'Espagne, Oran, Alger, Bizerte, la Sardaigne et c'est le retour à Biscarrosse, où il amerrit à 21h 27, soit 16 heures 27 de vol. Le décollage se fait en 59 secondes à 5 h 07, à une masse de 75,200 tonnes. Le voyage se déroule sans problème si l'on excepte la rupture d'une antenne après la montée à 3 000 mètres. Mais celle-ci peut être récupérée par la trappe supérieure arrière et rentrée à bord.

L'équipage était composé de représentants de divers services aéronautiques et constructeurs : (CATRE) : MM. Vellay commandant de bord / Pellet / Costes / Descaves / François / Merceur / Medan / Derney / Charlier / Flammand / Gappéyron / Ledière. (Latécoère) : Prévost / Malpot / Boy / Sarrère / Furbevre. (CAR) : Segale / Gaschat / Grezel. (SGE) : Lasnier. (Air France) : Kersual / LeFèvre / Bayle / Hamery / Le Morvan / Savarit / Malitte / Jaggi / Ronat. (STaé) : Lion / Mallet / Bouget / Jack / Flammand. (AIA) Barrière / Lagourade. (Onera) Kobrinsky / Gujot. (Passagers) Mountt / Vernolle. (Passagers) Mountt / Vernolle.

Le Laté 631 F-BDRC pendant sa période d'essais à Biscarrosse. Il ne porte pas encore les couleurs d'Air France (Collection Mauban)





Le Laté 631-07 F-BDRD au mouillage au Havre avant son départ pour Biscarrosse. (Origine inconnue)

Pourtant dans une note du 24 juin adressée au SGACC, Air France signale des difficultés pour la mise en service du F-BDRC. En effet, les nouveaux moteurs Wright Cyclone R2600-20-776C-14BB ont démontré (en particulier lors du vol de réception du 8 juin) une consommation d'essence supérieure de 150 litres à l'heure par rapport aux moteurs antérieurs Wright Cyclone 2GR 2600-A5B de 1 600 ch. Mais c'est surtout une consommation d'huile de 35 à 60 % supérieure aux spécifications du constructeur qui inquiète la compagnie. Cette consommation anormale a pour conséquence un début de grippage de plusieurs arbres porte-hélice révélé par un bleuissement des surfaces d'appui. Ces défauts de surconsommation, sur cinq des moteurs neufs, peuvent déjà compromettre la mise en ligne du F-BDRC sur les Antilles. Non résolus, ces problèmes imposeront le changement de ses six moteurs avant celle-ci.

C'est pourtant bien à la suite de la mise en évidence de difficultés de décollage au départ de Fort-de-France avec les Laté 631 n° 03 et 04, équipés de moteurs de 1600 ch., que les nouveaux Laté 631 vont être équipés de ces nouveaux moteurs Wright Cyclone 14BB1 plus puissants (1920 ch. à 2800 tr/mn au décollage).

Le F-BDRC va remplacer dans un premier temps le F-BANU, ce dernier devant être remotorisé à partir du 23 juin par la société Latécoère. Le F-BDRA sera remplacé de son côté par le F-BDRB qui se trouve à la SNCASO de Saint-Nazaire. Celui-ci est en essais depuis le 5 septembre 1947. Sa livraison à Air France est prévue le 1<sup>er</sup> septembre 1948. Les Laté 631-03 et 04 devant être rétrofités au nouveau standard au fur et à mesure de la mise en ligne des nouveaux appareils. Le F-BANT est en fin d'aménagement à Biscarrosse. Il doit être livré le 5 août. Le F-BDRE est aussi à la SNCASO, sa livraison est prévue le 1<sup>er</sup> octobre.

Le Laté 631-07 F-BDRD sur la rampe de mise à l'eau de l'atelier de montage Pointe du Hoc de la SCAN au Havre. (Origine inconnue)

C'est aussi malheureusement au cours de cette même période que se produit une nouvelle catastrophe impliquant les Laté 631, après celle du F-BANT en 1945 à Rocha en Uruguay qui avait fait deux victimes. Le Laté 631 n° 07 F-BDRD, construit à la SNCAN au Havre destiné lui aussi à Air France, a été détruit le 21 février, peu de temps après son décollage du Havre lors de son vol de convoyage vers Biscarrosse. Cette catastrophe a eu lieu au large des plages de Saint-Martin de Varreville et Sainte-Marie du Mont, au sud-est du Cotentin. Pris dans une tempête de neige, un grand bruit s'est fait entendre sur la côte. L'avion s'est désintégré à l'amerrissage. Il était environ 14 h 30. En cherchant à se poser a-t-il heurté un des énormes blocs de béton, vestiges du port artificiel d'Utah-Beach, encore bien présents moins de 4 ans après le débarquement ? ou s'est-il passé autre chose ? Il y aura vingt victimes.

Pour autant, cette catastrophe ne va pas remettre en cause la poursuite du programme puisqu'elle ne sera pas imputable à un défaut de l'appareil, mais à un problème météorologique. La construction des n° 08 et 10 se poursuit à Saint-Nazaire, celle des n° 09 et 11 au Havre.



Le F-BDRC vient de quitter son mouillage sur l'hydrobase de Biscarrosse-Hourtiquets. (Collection Kersual)

### Le Laté 631 à la crevette

Seul appareil à avoir porté les couleurs d'Air France avec sa célèbre "Crevette" le Laté 631 n° 06 F-BDRC sera le troisième appareil mis en service sur la ligne des Antilles par Air France. Les Laté 631-05 et 08 (qui remplacera le 07 récemment détruit) sont aussi prévus pour rejoindre la flotte d'Air France. Leur mise en exploitation suivra le rythme de fabrication.

Deux vues de détail sur le décor Air France du F-BDRC. (Collection Morvan et DGAC)



**Un nouvel aménagement de la cabine**

Les témoignages évoquent le plus souvent l'aspect luxueux de l'aménagement des Laté 631, mais sans détail précis. Malheureusement, avec le peu de documents disponibles ou de certaines indications photographiques, il est très difficile d'avoir une idée exhaustive de l'aménagement commercial du F-BDRC. Malgré tout, il est possible de s'en faire une idée.

L'aménagement commercial du F-BDRC diffère principalement des appareils précédents par une augmentation de sa capacité. Pour la première fois une 2<sup>e</sup> classe (Touriste) est introduite apportant aussi une différenciation de tarification des billets. On l'appellerait aujourd'hui classe "Eco". Tous les sièges de 1<sup>re</sup> classe sont transformables en couchettes.

Sur les 19 cabines couchettes des premiers appareils, 8 sont remplacées par une cabine unique à 24 sièges fixes. La capacité de l'appareil sur moyenne distance passe ainsi à 62 places au lieu des 46 offertes dans les F-BANU et F-BDRA. Seules sept cabines couchettes à deux places à l'avant de l'appareil sont conservées. Quatre sont équipées d'un lavabo. Quatre autres cabines sont à quatre places. La cuisine est avancée pour créer une nouvelle cabine de quatre places à l'arrière. Un réservoir d'eau de 250 litres, installé à l'étage supérieur entre les longerons avant, alimente les lavabos, l'évier de la cuisine et la plonge du bar.

Si l'on considère que l'aménagement du F-BDRC reste globalement semblable à celui du F-BDRA par exemple, au moins en ce qui concerne la partie avant, on peut dire qu'il y avait un décor qui variait d'une cabine à l'autre.

A partir de l'entrée, repère F6 à G (déplacée du côté bâbord) on trouve un vestibule avec de chaque côté un vestiaire et à droite en allant vers l'arrière, une cabine de quatre places (cabine N, places : 59-60-61-62). En face, du côté droit, un cabinet de toilette avec deux lavabos et à gauche, un WC.



Vue de la cabine N, place 60 avec sièges en tissu fond écru et rayures vertes. (Collection Parpaite)

En partant maintenant à gauche, en remontant vers l'avant de l'appareil, on trouve d'abord deux cabines de deux places (cabines L, places : 55-56 et M, places : 57-58). Puis en progressant toujours vers l'avant on arrive dans la nouvelle cabine de 24 places (cabine de deuxième classe, places : 31 à 54). Les fauteuils sont constitués d'une structure tubulaire avec les assises et les dossiers habillés de tissus unis et d'un protège-tête blanc. L'aménagement de cette cabine est complété par deux porte-bagages longitudinaux (munis d'une couverture pour chaque passager) à la place des petits hublots. Cette vaste cabine remplace les anciennes cabines L, M, N, O, P et Q (places 31 à 42) du F-BDRA qui ont été supprimées. Elle est située dans la zone entre les deux redans de la coque.



En remontant toujours vers l'avant, on trouve un petit vestiaire penderie de chaque côté, puis à bâbord, un cabinet de toilette et en face à tribord un WC.

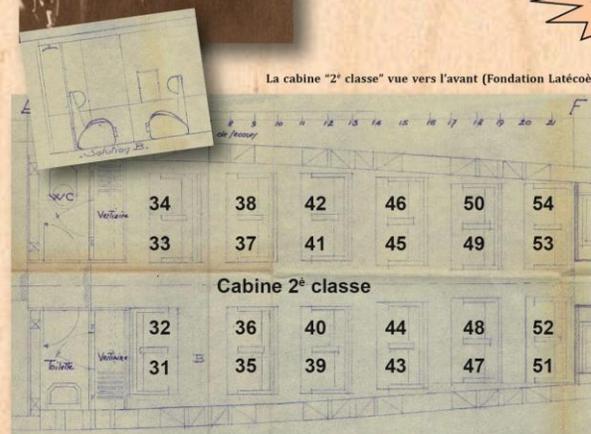
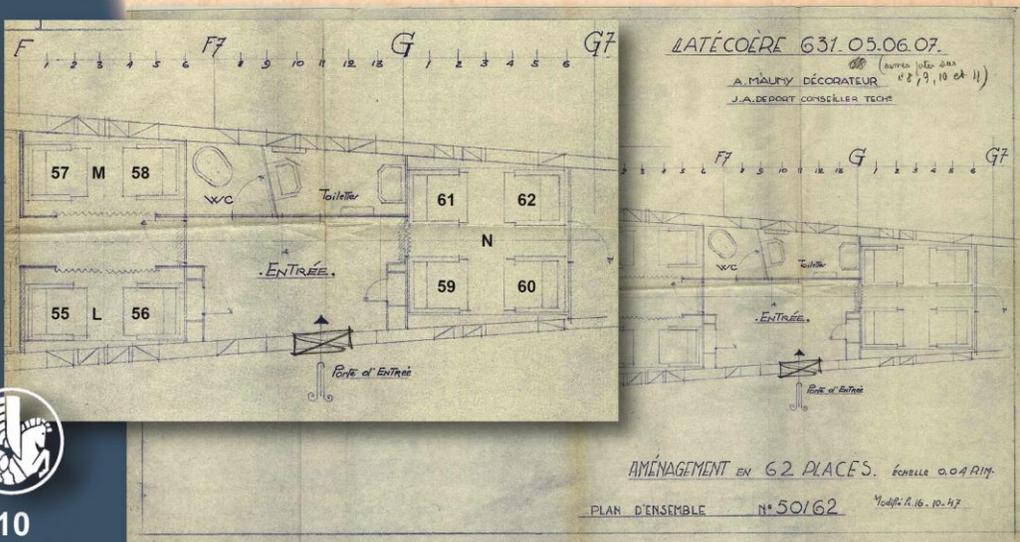
A gauche : La cabine "M" en configuration couchette. Sur la gauche on devine les premiers rangs de la cabine "2<sup>e</sup> classe" (Collection Parpaite)

A droite : La cabine "2<sup>e</sup> classe" vue vers l'arrière (Fondation Latécoère, Parpaite)



Fond placage sycomore.

La cabine "2<sup>e</sup> classe" vue vers l'avant (Fondation Latécoère,



Extrait de plan d'aménagement 50/62 de la cabine 2<sup>e</sup> classe section E à F. La solution retenue pour les places 31 à 38 est la « B » avec deux rangs de fauteuil en vis-à-vis. (Archives DGAC)



Cabine à quatre places transformables en couchettes. (Collection Fondation Latécoère)

Viennent ensuite les quatre cabines à quatre places (cabine H, places : 15-16-17-18) (cabine I, places : 19-20-21-22), (cabine J, places : 23-24-25-26) et (cabine K, places : 27-28-29-30).

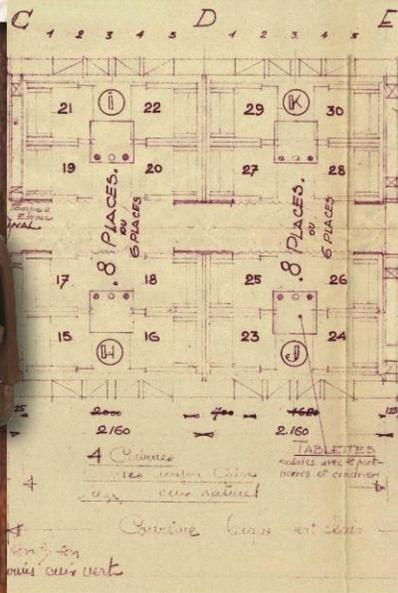
Les banquettes existantes dans le F-BANT "Lionel de Marmier" ont été remplacées par un regroupement de deux sièges. Les boiseries sont en acajou de Cuba, les sièges en cuir naturel. La coursive au niveau de ces cabines est laquée en vert clair. Chaque cabine est dotée d'une tablette rabattable munie de deux logements porte verre et d'un cendrier en remplacement des tablettes amovibles du FBDR.

Combiné de deux sièges remplaçant la banquette utilisée dans le F-BANT. (Collection Parpaite)



À droite : Section du plan d'aménagement du F-BDRA, section « C à E » correspondant aux deux cabines de quatre places. (Archives DGAC)

Fond placage acajou de Cuba



Vue vers l'arrière du bar du F-BDRC. Au premier plan sur la droite, on distingue l'échelle repliée (1) donnant accès au pont supérieur. (Collection Fondation Latécoère)

Nous entrons maintenant dans la zone du restaurant – bar situé au niveau des ailes. L'aménagement du bar est remodelé par rapport aux versions précédentes. Il est meublé de banquettes en acajou laqué dont l'une d'elle se trouve le long de la bordée bâbord, les assises et les dossiers sont en tissu écossais vert (cuir vert pour le F-BDRA). Ces banquettes servent aussi de rangement pour les réserves de nourriture. Neuf fauteuils et des tabourets en métal, garnis aussi du même tissu écossais vert viennent compléter le mobilier ainsi que cinq tables en acajou verni. Les boiseries des flancs sont en marqueterie d'acajou, laquées et ornées d'une décoration "or blanc". Des rideaux aux hublots et quatre vitrines viennent agrémenter ce décor. Le comptoir est maintenant situé sur l'arrière, côté tribord, de cette salle d'environ quatorze mètres carrés. Cette configuration est inversée par rapport à celle du F-BDRA. C'est aussi dans ce bar que l'on trouve une glacière et l'échelle d'accès à l'étage technique, seul lien physique avec l'équipage technique au pont supérieur.



À droite, de haut en bas : Le bar et les stewards Guy Arbelot, Pierre Meunier, Henri Sgourdeos et Henri André. (Collection Musée Air France) Détail des décorations "Or blanc" et en bas de la marqueterie en acajou de Cuba.



Détail des sièges du bar. (Collection Parpaite)





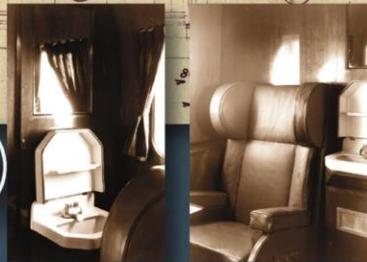
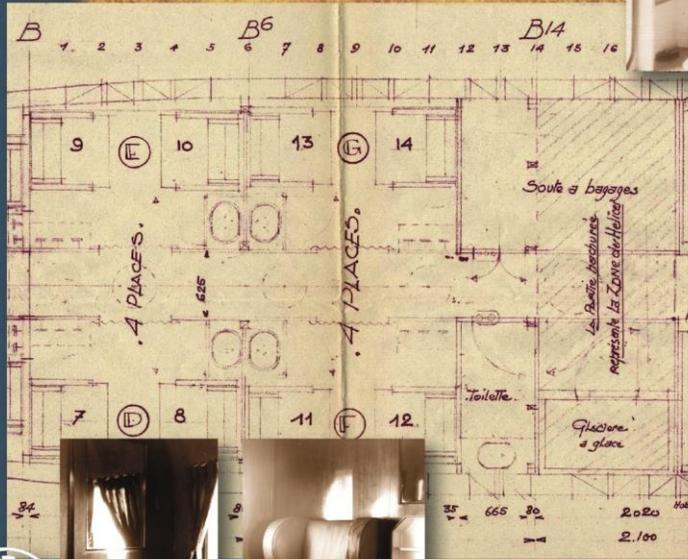
Au-dessus : Vue d'une cabine à deux places. (Collection Fondation Latécoère)  
 A droite : Rare vue de la cuisine du F-BDRC. (Collection Parpaite)

Puis on trouve une zone technique (B14) comprenant la cuisine à bâbord et un office à tribord dans la zone de rotation des hélices dégarnie de tout insonorisant.

Viennent ensuite les cabines de deux places de B à B12 (cabines D, places : 7-8 et E, places : 9-10) (cabines F, places : 11-12 et G, places : 13-14). Elles sont toutes équipées d'un lavabo et d'un vestiaire. Les boiseries sont en citronnier. On y trouve des sièges en cuir rouge qui permettent aux passagers d'avoir la tête dirigée vers l'avant quand ils sont transformés en couchettes. La coursive au niveau de ces cabines est en boiserie teintée en rouge.



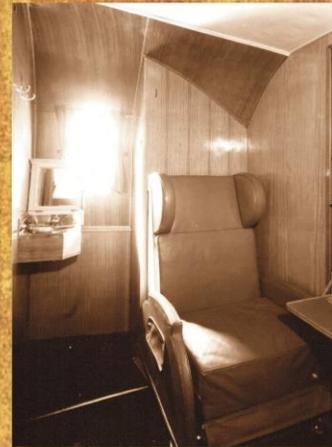
A gauche : Section du plan d'aménagement, section « B à B14 » correspondant aux cabines de deux places situées vers l'avant. (Archives DGAC)



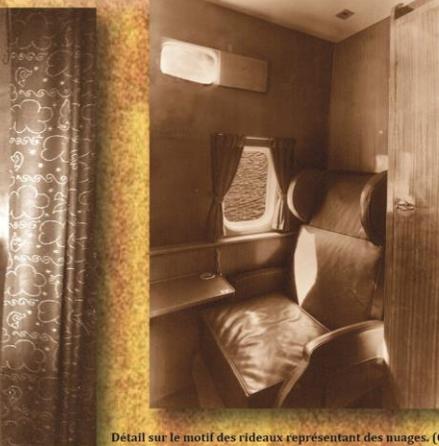
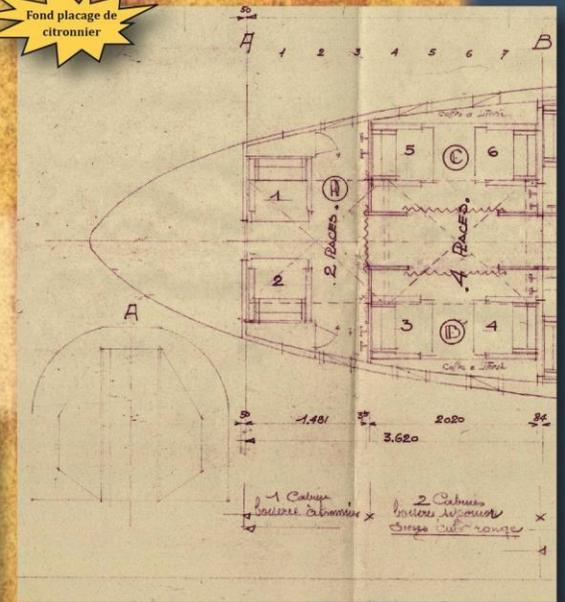
Détail d'un siège et du lavabo. (Collection Fondation Latécoère)



La coursive centrale de 26 mètres 50. Ici la partie arrière de celle du F-BDRA. (Collection Marty)



La cabine A équipée d'un lavabo qui n'apparaît pas sur ce plan du F-BDRA. Les passagers étaient contraints de libérer cette cabine au moment des manœuvres. (Collection Fondation Latécoère)



Détail sur le motif des rideaux représentant des nuages. (Collection Marty)

Section du plan d'aménagement du F-BDRA, section « A à B » correspondant aux deux cabines de deux places situées à l'avant. (Archives DGAC)

La cabine B. (Collection Fondation Latécoère)



**Le F-BDRC devient support publicitaire**

C'est après deux précédents voyages de présentation du F-BDRA à Southampton le 15 août 1947 et d'une prolongation exceptionnelle de la ligne des Antilles vers Maracay au Venezuela et Carthagène en Colombie du 25 au 27 août que la direction d'Air France décide de présenter une nouvelle fois son Laté 631.

C'est maintenant un voyage vers Genève qui est à l'étude. Il aura lieu du 12 au 14 juin 1948. C'est à ce moment que le F-BDRC va faire ses premières armes et pouvoir emmener ses premiers passagers.

Le choix s'est porté sur la ville de Genève parce qu'il s'y déroule la deuxième conférence de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI). C'est là un grand coup de publicité pour la ligne des Antilles et pour la direction d'Air France. Il s'agissait en définitive, de présenter au grand public et au monde aéronautique le plus gros appareil commercial de l'époque ainsi que de le faire visiter. Ce vol en direction de la Suisse n'est donc pas anodin. Il démontre les capacités techniques du Laté 631 et son confort moderne. La possibilité d'amerrir à tout moment offre un autre atout à cette époque où l'avion demeure encore synonyme de danger. De plus, la population helvétique épargnée par le conflit mondial dispose d'un pouvoir d'achat relativement élevé grâce à ses industries et ses banques. Elle constitue donc une clientèle de choix pour les vols transocéaniques. Au moment de son départ pour Genève, le F-BDRC totalise 42 heures 30 de vol depuis sa fabrication.

Le F-BDRC, photographié sous toutes les coutures, devient l'outil de promotion par excellence de la ligne des Antilles.

**Le voyage à Genève**

Malgré l'intérêt de l'événement, le doute était resté dans les esprits parce que le Laté 631 F-BDRD venait de s'écraser dans la Manche quelques semaines avant l'annonce de ce voyage. Mais l'exploitation de la ligne des Antilles étant devenue régulière, c'est en toute confiance que la direction d'Air France demande à Paul Morvan, chef du centre d'exploitation de Biscarrosse, de se rendre sur place pour préparer le passage du troisième Latécoère 631 affecté à la compagnie. Il s'agissait pour lui de vérifier notamment si les conditions de sécurité de l'appareil au mouillage pouvaient être assurées convenablement afin d'éviter un incident comme celui du F-BANT avec le corps-mort de Biscarrosse en 1945. Il faut aussi s'assurer que l'on pourra trouver des embarcations assez grandes et bien aménagées pour effectuer les navettes entre la terre et l'appareil et vice-versa. Il lui faut aussi trouver un entrepreneur qui pourra mouiller soit des blocs de béton, soit des ancres et des chaînes adaptées pour équiper les corps-morts.

Pour ce voyage, l'équipage choisi est constitué des pilotes Corentin Kersual (commandant de bord) et Jean Goutay, des radios Henri Gloux et Gontrand Ronat, du navigateur Henri Cabanes, des mécaniciens Gaston Le Morvan, Jean Coustaline et Alfred Jaggi, du commissaire de bord Guy Arbelot et des stewards Bikat et Raboton.

A droite : Samedi 12 juin 1948, les derniers passagers embarquent. (Collection Parpaite)



Au-dessus : Le F-BDRC à la darse des Hourtiquets attend l'arrivée de ses premiers passagers. (Collection Parpaite)

En-dessous : Chargement des bagages dans une soute de bord d'attaque. (Collection Parpaite)



Comme pour la ligne normale, un car est spécialement mis en place en gare de Bordeaux. Il conduira à la base de Biscarrosse plusieurs invités accompagnés du directeur d'Air France arrivant de Paris. Le service hôtelier de la compagnie a donné toutes les instructions utiles pour l'approvisionnement du champagne servi à bord du Laté et pour un repas du lendemain, lui aussi servi à bord, mais cette fois à Genève pour un déjeuner au cours duquel les principales personnalités aéronautiques et Genevoises sont invitées.

Le départ de Biscarrosse a donc lieu le samedi 12 juin à 7 h 13. Bien que ce voyage soit court, un petit déjeuner est offert en vol aux passagers. Pour la plupart, il s'agit de journalistes mais aussi de quelques membres du personnel de la compagnie et de leurs conjoints. Il y avait également parmi eux une dame, assez âgée, qui prenait l'avion pour la première fois. Elle avait été conduite par son fils, médecin à Bordeaux qui l'avait recommandée à Paul Morvan. Il la fit asseoir dans le fauteuil qui précédait ceux où Mme Kersual et Mme Morvan étaient assises. Après le décollage, Paul Morvan lui demanda ce qu'elle désirait prendre. Elle lui répondit qu'elle n'avait besoin de rien et qu'elle se trouvait bien. En insistant un peu et en lui demandant de ne pas se gêner si elle désirait quelque chose, Paul Morvan ajouta que ce petit déjeuner était gracieusement offert par la Compagnie. Elle répondit alors gentiment que, dans ces conditions, elle prendrait bien un chocolat au lait avec une brioche.



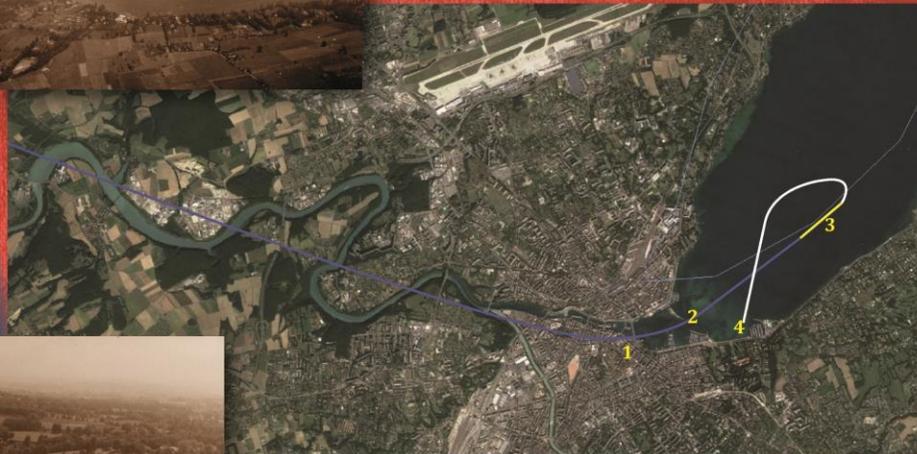
Petit déjeuner servi en vol. (Collection Parpaite)

Le décollage de Biscarrosse. (Collection Morvan)





Survol du lac de Genève à l'arrivée. (Collection Morvan)



Trajectoire d'arrivée du F-BDRC à Genève :

- 1 Le pont du Mont blanc,
- 2 Jetées des Pâquis et du jet d'eau,
- 3 Zone d'amerrissage,
- 4 Zone de mouillage.

Le F-BDRC guidé par une vedette vers le port de « La Nautique » où il s'amarre à 250 m au large du « Port-Noir ». (Collection Morvan)



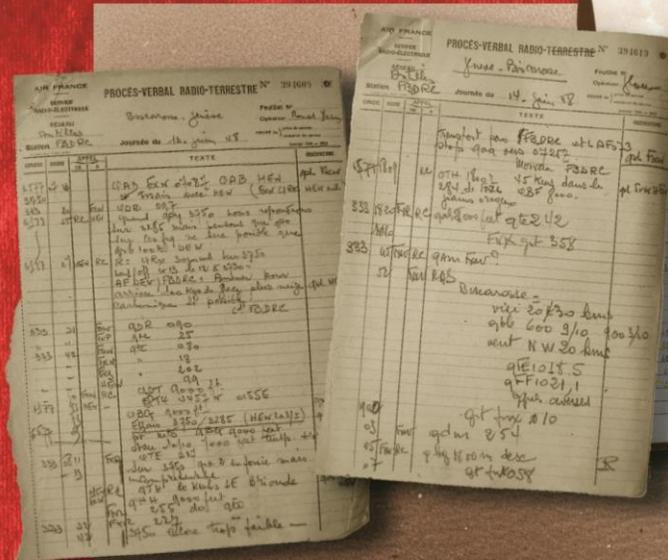
Survol des jetées des Pâquis et celle du jet d'eau. (Collection Morvan)



Amerrissage à Genève le 13 juin.

L'un des deux radios, Ronat ou Gloux, envoie le message suivant :  
De BDRC à HEW – AMERRI GENEVE – 15 H 30 Z

Henri Gloux et Henri Cabanes posent par la trappe avant. (Collection Morvan)



LISTE DES VOLS

DATE	NOM	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRIVÉE	DURÉE	COMMENTAIRE
13.06.48	F-BDRC	15.30	16.30	1.00	Amerrissage à Genève
14.06.48	F-BDRC	16.55	17.55	1.00	Décollage de Genève
14.06.48	F-BDRC	18.00	19.00	1.00	Départ vers Biscarrosse

Les archives révèlent parfois des contradictions : ainsi le voyage à Genève apparaît sur deux jours (du 13 au 14 juin) sur les relevés radio et sur trois (du 12 au 14 juin) sur le carnet de vol d'Henri Cabanes.



Photo de fond : amerrissage au large de Coligny. (Collection Morvan)

Décollage de Genève le 14 juin.

L'opérateur radio, Gloux, reçoit le message suivant :  
De HEW à BDRC – QAD HEW 1655 – QAB Z FXW

En clair :  
(De Genève à F-BDRC - Décollage de Genève à 16 h 55 - Départ vers Biscarrosse à 16 h 55)



Les Genevois ont appris qu'un immense hydravion allait se poser sur leur lac et flirter avec leur radé. Comme l'arrivée du Laté a bien été confirmée, l'impatience est grande à Genève où l'on l'attend. Les Genevois n'ont plus vu d'hydravion depuis 1939 et sans aucun doute, d'aussi imposant, ni avec autant de moteurs.

Il est un peu plus de 9 h quand le Latécoère se pose après avoir survolé les abords du lac. Les quais sont noirs de monde, surtout du côté des « Eaux-Vives », quand l'élégant et majestueux hydravion finit par apparaître dans le ciel de Genève. Il arrive de l'ouest, du côté de Fort-l'Ecluse puis passe entre les villages de Mandement et de Vertbois.

Il survole alors le pont du Mont-Blanc, passe entre la jetée des Pâquis et celle du jet d'eau pour finir par un amerrissage parfait au large de Cologny. Des gerbes d'eau éclaboussent ses hublots et l'appareil s'arrête sur une assez courte distance. Après avoir fait demi-tour, il avance ensuite lentement comme un navire, guidé par une vedette vers le port de « La Nautique » où il s'amarré à 250 m au large du « Port-Noir ». Il est 9 h 30 quand le F-BDRC coupe ses moteurs. Le mouillage terminé, une partie de



L'appareil va rester 3 jours dans cette radé où il se balance faiblement au gré d'une houle générée par les embarcations qui le contourne. L'hydravion apparaît dans toute sa splendeur, surtout si on le compare à la taille des embarcations naviguant sur le lac. Il en est de même pour les gros navires de la Compagnie Générale de Navigation (société suisse de

Arrivée vers le mouillage et débarquement des passagers du Laté dans les vedettes des "Mouettes genevoises".  
(Collection Morvan)



l'équipage s'affaire à bord pour tout remettre en ordre dans la cabine pour les visites prévues dès l'après-midi, pendant qu'une autre s'occupe du débarquement des passagers. Des bateaux des « Mouettes genevoises » viennent alors chercher ces passagers peu ordinaires, mais ils passent d'abord dans les mains des douaniers qui vont contrôler leurs passeports.

de transport et de croisière sur le lac Léman en Suisse et en France exploitant notamment des bateaux vapeurs à aubes). Il s'agit bien là du plus gros hydravion commercial en activité dans le monde et du plus gros avion en service au monde. Sa présence exceptionnelle à Genève fait sensation car il opère habituellement loin de là, sur la ligne de Antilles, reliant la métropole française à Fort de France. Malheureusement, le grand public ne pourra pas visiter l'appareil, ni même s'en approcher. Seule une partie des 400 délégués présents à la conférence de l'OACI, quelques invités de prestige ainsi que les autorités et les professionnels de l'aéronautique pourront bénéficier de cette faveur. Pour ces plus chanceux qui peuvent le visiter, ils découvrent son très vaste intérieur luxueux. Les visites du F-BDRC ont été organisées par M. Daubigny, affecté à l'escale d'Air France de Genève. Il a été chargé d'inviter les personnalités aéronautiques et suisses et de leur remettre une carte de visite de la compagnie.

**Note 1 :** le plus gros appareil en activité à la Swissair en 1948 est le quadrimoteur DC-4, avec seulement 42 m d'envergure et qui pèse 40 tonnes de moins à pleine charge que cet hydravion dont l'aile de 350 m s'étire sur 57,5 m.



Deux vedettes sont utilisées pour le transbordement des visiteurs : l'une à bord de laquelle prennent place les visiteurs ordinaires, l'autre, plus luxueuse, réservée aux invités de marque tels que le roi de Belgique Léopold III et qui sont accueillis avec une coupe de champagne par les stewards. Les visites vont se dérouler toute la journée du 12 jusqu'à 17 h et reprennent le lendemain matin et une partie de l'après-midi.

Un déjeuner est servi à bord le dimanche midi. Les convives sont assis dans les fauteuils des cabines, le plateau- repas sur les genoux, sauf pour les très hautes personnalités qui disposent de tables pour quatre personnes installées dans le bar.

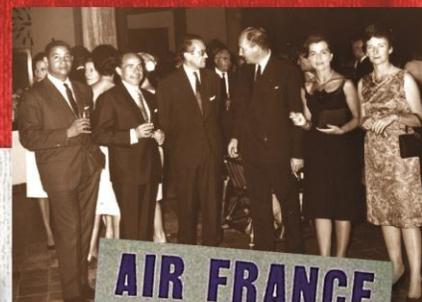
**Paul Morvan, directeur d'exploitation Air France de la base de Biscarrosse :**

*Le repas fut en tout point parfait. A ce sujet, je dois conter une petite anecdote qui m'amusa beaucoup et qui fait apparaître que les gens aiment bien garder un souvenir de certaines manifestations. Dans la cabine tourist (24 places), je me trouvais dans un des double fauteuils bâbord, côté couloir. A ma gauche, donc du côté des hublots, se trouvait une haute personnalité du barreau genevois. Pour le repas, nous disposions d'une petite serviette, couleur cachou, avec l'inscription "Air France". Il faisait très chaud à l'intérieur, et chacun s'était mis à l'aise en enlevant son veston. Mon voisin avait fait comme tous les invités et la petite serviette étant vraiment trop petite et ne servant simplement que pour s'essuyer les lèvres, mais afin qu'elle ne tombe pas nous l'avions plus ou moins engagée dans la fermeture de la chemise. J'avais remarqué que mon voisin portait souvent sa main droite vers l'échancrure de sa chemise, mais à chaque fois, il enfonceait davantage la serviette dans sa chemise. A la fin du repas, la petite serviette avait disparu. C'est ainsi qu'il a dû garder un souvenir de sa visite du Laté 631 à Genève.*

Après ce repas, les visites reprennent, elles s'arrêteront en fin d'après-midi. Même programme le lendemain, mais celles-ci s'amèteront plus tôt dans l'après-midi pour permettre à l'équipage d'effectuer un contrôle de l'appareil aussi complet que possible avant son départ, fixé à 16 h.

On ne peut pas s'approcher du F-BDRC ? Certains y arrivent quand même. (Collection Parpaite)

Réception officielle à Genève. (Collection Musée Air France)



**Un service d'affranchissement de courrier**

Les PTT suisses ont pris cette visite à Genève très au sérieux et n'ont pas hésité à placer sur le quai un bureau provisoire sous tente, à proximité du point d'ancrage de l'hydravion, à la hauteur du parc des Eaux-Vives. Les lettres et les cartes postales éditées pour l'occasion sont oblitérées par un cachet spécial représentant la rade de Genève survolée du Latécoère, complété par le profil d'une Martiniquaise.



Carte postale éditée spécialement pour le passage du Laté à Genève. (Collection Parpaite)



Le bureau de poste provisoire. (Collection Parpaite)

Tampon d'affranchissement spécial réalisé pour l'occasion. (Collection Parpaite)



Divers plis ayant voyagé dans le F-BDRC au départ de Genève. (Collection Parpaite)

**Le retour à Biscarosse**

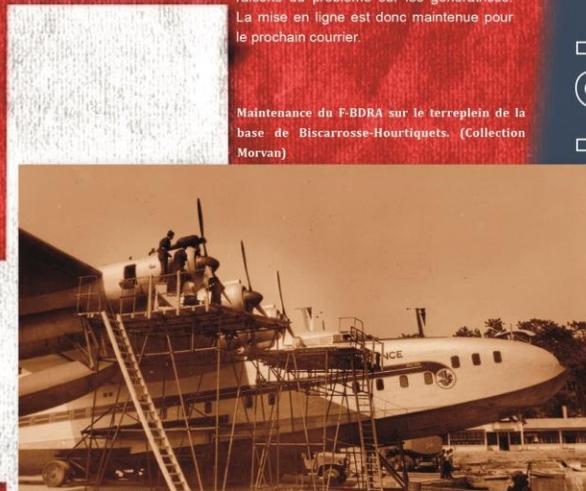
Le lundi 14 juin, les procédures d'embarquement se reproduisent en sens inverse. Les passagers et la délégation d'Air France sont contrôlés à nouveau par les douaniers, puis ils réintègrent le navire volant. De leur côté, les postiers en file indienne apportent les sacs de courrier spécialement oblitérés dont une partie est à destination des Antilles.

Puis vient l'heure du départ. C'est la fin de l'après-midi, il y a du monde sur les quais pour contempler le décollage depuis la rive gauche, mais aussi du parc Mon-Repos à la Perle-du-Lac sur la rive droite du lac. Il est 16 h 42, le F-BDRC met en route ses moteurs et quitte sa bouée. Arrivé au milieu du lac, il fait chauffer ses 6 moteurs puis parcourt une longue distance avant de s'arrêter, il vient de faire son point fixe de contrôle. L'hydravion revient lentement vers son point de départ, répète sa manœuvre et décolle enfin treize minutes plus tard. Il s'envole au large de Versoix, vire en direction du Jura, survole l'aéroport et se rapproche du Rhône, puis arrive 3 h 02 plus tard à 19 h 57. De là, il débute ses liaisons régulières vers la Martinique.

Peu avant le décollage, le commandant Kersual avait demandé à Paul Morvan s'il pourrait continuer sur la Martinique avec cet appareil. Le départ doit en effet avoir lieu dès le lendemain matin de Biscarosse. Poursuivre le voyage, avec le même appareil, lui permettrait donc d'effectuer un vol Genève / Fort-de-France. Mais, compte tenu que des oscillations des génératrices sur leur axe ont été constatées à l'aller, que celles-ci alimentent tout le circuit électrique de l'appareil, Paul Morvan est réservé. Il préfère que les techniciens reprennent le F-BDRC en maintenance dès son arrivée à Biscarosse avant que ne débute réellement son exploitation sur la ligne. Kersual et son équipage réaliseront tout de même ce vol Genève / Fort-de-France, mais avec deux appareils en poursuivant le voyage avec le F-BANU, dont ce sera le 13<sup>e</sup> voyage vers Fort-de-France mais également son dernier vol commercial.

Les mécaniciens reprennent donc le F-BDRC à l'atelier et y effectuent les réglages nécessaires pour le préparer sa mise en ligne. Plusieurs points fixes et un vol de contrôle de 1 h 37 aux mains d'Henri Leclaire et de son équipage seront réalisés et rien n'aura permis de découvrir les raisons du problème sur les génératrices. La mise en ligne est donc maintenue pour le prochain courrier.

Maintenance du F-BDRA sur le terreplein de la base de Biscarosse-Hourtiquets. (Collection Morvan)



Point fixe des moteurs extérieurs. (Collection Parpaite)



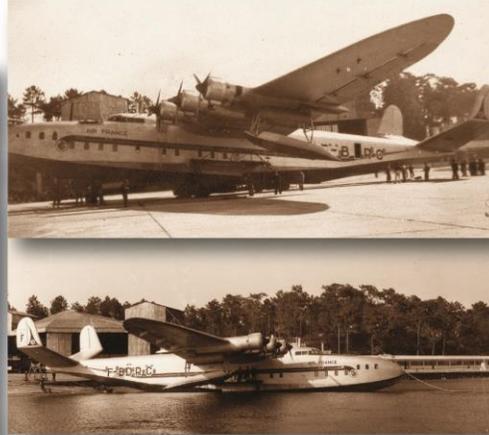
**Charles Métadier :**  
(mécanicien électricien à Air France, formé aux Etats-Unis sur B-26)

*Une des difficultés sur cet appareil en tant qu'électricien avion au sol, était le réglage et l'équilibrage des génératrices électriques. L'équilibrage des génératrices était le plus difficile à obtenir. A l'aide d'un petit appareil il fallait agir sur la longueur des inducteurs des régulateurs pour régler la tension de sortie. Parce qu'entre 24 et 28 volts, d'une génératrice à l'autre, le déséquilibre entre les six moteurs pouvait être conséquent et à 1 volt près, il y en avait une qui finissait par griller, il fallait intervenir. Les régulateurs de tension avaient l'apparence d'une petite boîte avec à l'intérieur des rondelles en carbone, on les écartait plus ou moins, dixième par dixième de millimètre pour faire varier leur résistance. C'était long, mais quand c'était bien fait, ça tenait malgré les vibrations.*

*Au point fixe, et après en vol, j'intervenais sur les moteurs électriques qui servaient à remonter les ballonnets. Ils étaient sous dimensionnés et tombaient souvent en panne et il fallait se glisser dans l'aile pour aller changer les moteurs ou manœuvrer les flotteurs à la manivelle. C'était des moteurs de série et on les grillait souvent car ils étaient trop faibles. Il y avait un couple formidable au moment des manœuvres pour actionner une grosse vis sans fin qui remontait le ballonnet sous les nacelles des moteurs extérieurs.*

*A son extrémité, le tunnel n'était pas très grand, 40 ou 60 cm ! Il fallait remonter toute l'aile pour y travailler et changer à tâtons ces moteurs fixés par 3 boulons. Ça pouvait se faire, mais pour les branchements, il fallait éviter de faire un court-circuit.*

*L'environnement était très bruyant, vibrait et nous n'avions pas de prime spéciale. On était mal payé à l'époque, mais on gagnait quand même mieux notre vie qu'un ouvrier du bâtiment. Je faisais des heures supplémentaires parce que les avions partaient la nuit. Quand il y avait un pépin avant les Açores, l'appareil revenait, mais une fois passé les Açores, ils poursuivaient le vol. Il fallait donc qu'on le sache, alors on attendait. On avait un petit supplément pour ces heures d'attente. On travaillait 10/12 heures d'affilée, mais on était une bonne équipe.*



Au-dessus : Le F-BDRC sur le terreplein de la base des Hourtiquets. (Collection Parpaite)

En-dessous : Le F-BDRC sur la rampe de mise à l'eau. (Collection Parpaite)

**La mise en ligne, le F-BDRC aux Antilles**

Le F-BDRC effectue son premier vol commercial du 29 juin au 4 juillet 1948 avec 58 heures 50 de vol au totale. C'est le 21<sup>e</sup> vol de l'appareil. Pour cette fois, c'est Leclaire et son équipage qui sont à bord. Avant le départ et à la suite du voyage à Genève, Paul Morvan recommande à Sarazin, le chef mécanicien, de surveiller très attentivement les génératrices aussi bien à l'aller qu'au retour.

Le F-BDRC met en route les moteurs à 2 h 58 et les stoppe à Port-Etienne à 14 h 10. Comme à l'accoutumée, alors que les passagers débarquent pour se restaurer et se détendre, les mécaniciens navigants inspectent l'appareil et gèrent les opérations d'avitaillement qui vont durer environ 4 heures. C'est en moyenne 41 000 litres de liquides qui sont engloutis dans les réservoirs (essence, huile, liquide de dégivrage et eau douce), soit environ trente tonnes manipulées à la main. Une fois l'appareil prêt, les passagers reprennent leurs places respectives pour la mise en route qui a lieu à 20 h 14. C'est reparti pour la plus longue étape commerciale de l'époque, 4 700 km. L'arrivée à la bouée de Fort-de-France s'effectue à 9 h 50 le lendemain matin. Le voyage aura duré 30 heures 04 depuis le départ de Biscarrosse dont près de 25 heures 58 de vol. Le retour s'effectua dans des conditions normales au point de vue mécanique. Biscarrosse est atteint à 20 h 00. Dès l'arrivée, Paul Morvan demanda à Sarrazin s'il avait bien remarqué les oscillations sur les génératrices et ce qu'il en pensait. Sarazin lui répondit qu'à son avis ce n'était pas très grave et que l'on pouvait voler comme ça.

Chaque ligne d'Air FRANCE possède le type d'avion qui lui est le mieux approprié.

**En utilisant AIR FRANCE vous bénéficiez de sa TECHNIQUE de sa PUISSANCE de sa RAPIDITÉ**

Les lignes d'Air France s'étendent sur le monde entier, dans tous les pays de l'Europe, de l'Afrique, de l'Asie et de l'Océanie. Sans que l'on puisse se plaindre de son absence. Sans que l'on puisse se plaindre de son absence. Sans que l'on puisse se plaindre de son absence. Sans que l'on puisse se plaindre de son absence.

**... et quel confort**

Des fauteuils spacieux ou même, sur certaines lignes, de luxueuses couchettes vous permettent d'arriver à destination détendus, aussi frais et dispos qu'au départ.

Publicité Air France et détail vantant le confort des appareils (Collection Parpaite)

CHIFFRE K28

SANTÉ DOUANE

NOM DU PASSAGER M. ARROYO Marcel

N° DU BILLET AF 43110

Carte d'embarquement au départ de Biscarrosse de Marcel Arroyo. (Collection Parpaite)



1948



Le F-BDRC au mouillage devant la base de Fort de France (Collection Musée Air France)

En médaillon : un des trois Catalina d'Air France sur la rampe de mise à l'eau de Fort-de-France avec un Laté au mouillage à l'arrière-plan. (Collection Ferry)



Juillet 1948







Tous les stations radio sont mises en veille, en attente d'un signal du F-BDRC : FXW (Biscarrosse), TZW (Air France Fort-de-France), CSY (les Açores), ainsi que celles des terrains de Dakar (FHDK) et Port-Etienne (FHET).

Le F-BDRC n'a plus envoyé de message depuis 0 h 12 et à 2 h 20 ce 1<sup>er</sup> août, le contrôleur de service à la base de Biscarrosse (M. Delharrion) en avertit le contrôle d'Air France, le chef de la base de Biscarrosse (M. Florisoone) et le centre de contrôle régional de Bordeaux.

**"Le BDRC ne répond plus aux appels."**

Des appels en continu sont alors lancés par tous les postes de contrôle sur les trois fréquences utilisées par le F-BDRC, et ce jusqu'à 6 h 55. La seule réponse reçue est celle échangée entre les postes :

**"pas entendu le F-BDRC".**

Un bref espoir naît cependant à 4 h 29, où l'on croit percevoir un appel du F-BDRC ; mais celui-ci a été trop court et trop diffus pour que l'on puisse en être sûr. Il est 11 h, la limite d'autonomie du F-BDRC est maintenant atteinte. Il faut se résoudre au pire, et l'alerte est lancée par le message suivant :

1/1 FOK 31 svh ck55 0930Z ddd AF FIAF = Dernière position Laté 631 FBDRC à 0010Z 1927N 3834W - stop - sans nouvelle depuis - stop - avons alerté Marine Dakar qui prend disposition appareillage frégate Croix de Lorraine seul bateau dont elle dispose - stop - attend vos instructions et vous prie faire connaître dispositions prises de votre côté = DAC FHDK 01 0930Z =

A 11 h 10, Biscarrosse envoie un message annonçant la présomption d'accident et, à 11 h 45, l'alerte est donnée aux navires croisant dans la zone. Un autre message, plus général, est envoyé à partir de 14 h 50 à toutes les stations pouvant le relayer :

Citation - stop - hydravion hexamoteur couleur gris aluminium marque FBDRC Air France - stop - dép de FIAF 317 à 1505 gmt pour Port Etienne direct - stop - équipage 12 hommes - stop - 40 passagers - temps de traversée prévu plan de vol 1615 - stop - essence 31300 litres autonomie vol 2200 - stop - vitesse propre 320 kmh - stop - dernière position transmise le 1/8 à 0010 gmt 1927N 3825W cap au 84 Altitude 9600 feet - stop - vitesse moyenne vraie depuis départ 150 nds - stop - Air Paris a déclenché secours liaison avec Air Dakar pour zone à l'est point dernière position - stop - moyens employés Constellation AF FB4ZI parti de Santa Maria Açores Latécoère FBDRA parti de Port Etienne et bateaux La Créole, Croix de Lorraine et Le Verrier - stop - votre intervention et secours demandés par autorités officielles direction Régionale Aviation Antilles par message 1/1 et 2/1 du 1/8 et 1/1 du 2/8 à WRW - stop - prière accuser réception et indiquer votre programme intervention Air France Direction Caraïbe FIAF = Aéro Martinique =

## Les recherches

Dès le 1<sup>er</sup> août, un dispositif de recherche en mer est mis en œuvre. On pense que le F-BDRC a pu se poser à proximité des îles du Cap Vert et l'on espère qu'il y aura des survivants.

Le *Croix de Lorraine*, dérouté, se dirige vers la dernière position connue du F-BDRC. A 11 h 50, une demande est déposée auprès du ministre de la Marine pour obtenir l'intervention du sous-marin *La Créole* qui fait route dans les environs. La frégate météorologique *Le Verrier* est également dépêchée sur place.

Les avions de recherche et de sauvetage basés à Trinidad ou aux Antilles ne peuvent pas participer à ces recherches : ils sont trop éloignés de la zone supposée du crash et leur autonomie n'est pas suffisante.

Ce n'est donc qu'à partir des côtes africaines et des Açores que vont s'organiser les recherches aériennes.

Air France dépêche sur les lieux présumés de l'accident le Lockheed Constellation F-BAZI qui décolle d'Orly le 1<sup>er</sup> août à 19 h 30 pour les Açores, avant de rejoindre la zone de recherches. A son bord un vétérinaire de l'Aéropostale, compagnon de Mermoz : le mécanicien navigant Louis Cavailles.

Au même moment, le Laté 631 F-BDRA, piloté par Leclair doit décoller de Biscarrosse où il était en réserve avec à son bord huit membres d'équipage et cinq passagers (dont M. Florisoone) vont participer aux recherches. Le F-BDRA est attendu à Port-Etienne pour un ravitaillement de 32 000 litres d'essence avant de repartir immédiatement pour sa mission de recherche. Il se pose à Port-Etienne de nuit, le 2 à 7 h 09. Il doit redécoller le soir même afin être sur la zone de recherches le 3 août au lever du jour.

Les recherches aériennes débutent le 2 août. Le F-BAZI arrive sur sa zone d'exploration à 9 h et commence aussitôt ses observations. Elles vont durer six heures.

Par contre, le départ du F-BDRA doit être reporté pour une question de balisage. En effet, l'Aéronautique navale a laissé en marche toute la nuit le dispositif qu'elle avait installé à 20 h pour ses propres hydravions. Le moment venu, au lieu de faire changer l'orientation du balisage déjà en place, le commandant d'aérodrome a cru bon de faire mouiller le balisage flottant du SGACC. Il se trouvait dès lors dans l'obligation de l'aligner sur le balisage de la Marine ou de ne former qu'un angle maximum de 60° entre les deux installations.

Plus tard dans la nuit, le vent avait tourné de 290° et se trouvait alors dans une direction presque perpendiculaire aux axes balisés. Après plusieurs tentatives de décollage par vent de travers, le F-BDRA dû retourner à la bouée pour y attendre de meilleures conditions.

En définitive, ce manque de coordination aura pour effet de retarder les recherches, car le F-BDRA ne décollera qu'au petit jour.

A 16 h l'Air Rescue américain est averti. Un navire de l'US Coast Guard, le *Campbell*, se déroute vers la dernière position donnée par le F-BDRC. A la vitesse de dix-huit nœuds, il espère être sur la position le 2 août à 22 h.

Toujours le 2 août, deux B-17 se joignent aux recherches aériennes. L'un, américain, décolle des Açores à 4 h 08 et le second, portugais, doit en décoller à 6 h. Viennent ensuite se joindre aux recherches trois Sunderland de l'Aéronavale.

Le dispositif se renforce le 3 août. Le F-BAZI effectue une dernière mission, puis rentre vers Dakar et retourne à Paris. Il aura effectué près d'une centaine d'heures de vol pour ces recherches. Le F-BDRA arrive sur la zone à 12 h et prend la relève. Il réalisera ainsi un vol de 22 heures 55 du 3 au 4 août et après une courte escale, un deuxième vol de 18 heures 53 du 5 au 6.

Le B-17 portugais opère toujours depuis les Açores, ainsi qu'un Catalina américain arrivé en renfort. Les Américains envoient également deux B-17 et un hydravion depuis Dakar et annoncent la mise en œuvre de trois B-29 venant d'Allemagne, de trois autres arrivant des Bermudes et d'un dernier des Açores.

Le *Campbell* est sur les lieux présumés de l'accident à 22 h 33 et débute aussitôt son travail de prospection. L'arrivée de deux autres bâtiments américains sur zone est prévue pour le lendemain matin. Les recherches sont dirigées par la Marine française et le SAR de Dakar en coopération avec le SAR suédois de Lagens et la Marine américaine.

## Les traces du F-BDRC

Les derniers espoirs s'envolent, le 6 août, quand à 5 h 14, le *Campbell* envoie le message suivant :

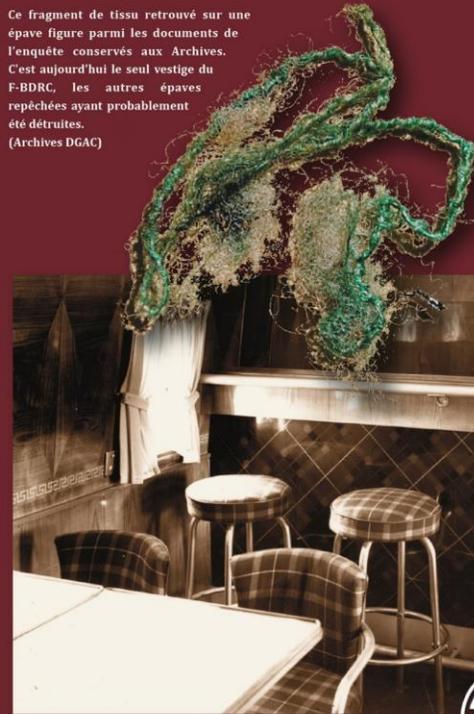
2 sièges d'avion aperçus et récupérés par 18°17N et 17°00W à 15h20 le 5 - stop - je crois que le point de chute de l'avion a été approximativement 19°00N et 37°30W (à vérifier) - stop - je continue ma recherche pour découvrir des épaves additionnelles aperçues par avion 1872 à 1650Z par 18°06N et 28°28W - stop - je demande que tous les bâtiments en patrouille se mettent en liaison avec CAMPBELL pour le contrôle de la zone de recherches - stop - je crois pas l'avion flottant doit dériver à trois fois plus que la vitesse des sièges - stop - le vent a été N/E d'une force moyenne de 4 à 6 depuis l'arrivée dans cette zone =

Plus de doute désormais, le F-BDRC s'est bien abimé en mer. Plusieurs épaves sont repêchées successivement ; ainsi, outre les sièges, le *Campbell* récupère un panneau en contreplaqué avec une face recouverte d'une pellicule de matière plastique verte, l'autre face étant brûlée. Sont aussi repêchés par la frégate *Croix de Lorraine* un siège articulé, une cornière en bois, un couvercle de valise, une plaque de soufflage avec des fragments de tissu d'ameublement de couleur verte et une bouteille de whisky.

## Des moyens de recherche exceptionnels

C'est une flottille internationale, constituée d'un sous-marin, de trois bâtiments de surface, d'un Lockheed Constellation, de trois B-17, de sept B-29, d'un Laté 631, de deux Catalina et de trois Short Sunderland qui participent aux recherches en mer ; il s'agit là du plus important dispositif de recherches aériennes et maritimes jamais mis en œuvre. Mais elles prennent fin le 8 août. Toutes les épaves repêchées sont rapatriées à Paris, le 25 août, par un SE 161 Languedoc de la Marine nationale, puis transférées à Biscarrosse pour y être identifiées.

Ce fragment de tissu retrouvé sur une épave figure parmi les documents de l'enquête conservés aux Archives. C'est aujourd'hui le seul vestige du F-BDRC, les autres épaves repêchées ayant probablement été détruites. (Archives DGAC)



Le bar du F-BDRC avec son décor un peu différent des autres appareils. La marqueterie est toujours présente dans la décoration intérieure de l'appareil, mais on a abandonné le cuir au profit de tissu pour les selleries. (Collection Fondation Latécoère)



Les mésaventures du F-BDRA

Le 6 août, à la fin de sa mission de recherche, le F-BDRA se pose à Port-Etienne à 1 h du matin. Il se fait prendre en remorque par la vedette du SGACC pour être amarré au ponton d'Air France. Au moment où la manœuvre s'exécute, le vent venant du 045° a forcé jusqu'à 20 nœuds. La vedette, qui n'est pas assez puissante, ne peut forcer l'hydravion à quitter le lit du vent en direction du ponton. Après trois tentatives, le patron de la vedette renonce à la manœuvre et redirige le F-BDRA, face au vent, vers une bouée de la Marine qui se trouve sur sa route. Comble de malchance, peu de temps après que l'appareil ait été amarré, le câble de chanvre qui le relie à la bouée casse et le Laté part à la dérive dans la rade. Cet équipement, mal entretenu, n'était d'ailleurs pas conçu pour supporter les à-coups d'un hydravion de 75 tonnes soumis à un vent fort.

Heureusement, les moteurs du Laté sont aisément remis en marche, ce qui permet au commandant de reprendre le contrôle de la machine et d'éviter ainsi d'aborder un navire ou un hydravion au mouillage, d'autant qu'aucun dans la baie n'était balisé.

Finalement, la vedette peut reprendre sa remorque, et le F-BDRA est enfin amarré au ponton. Mais la force accrue du vent, conjuguée avec un mauvais amarrage de ce ponton à son corps-mort, provoque la rupture du câble d'acier reliant le ponton à la chaîne du corps-mort, déséquilibrant l'ensemble. Pour éviter tout accident, la vedette va devoir exercer, jusqu'au petit matin et en attendant que le vent faiblisse, une traction continue sur ce ponton de manière à alléger les efforts auxquels il est soumis.

Ces événements ne sont pas mentionnés par Arthur Basque dans son journal, bien qu'il ait sans aucun doute participé directement à la manœuvre ; le contexte tragique de la disparition du F-BDRC en est peut-être la raison. En fait, ces incidents sont relatés dans un rapport du 19 août de M. Florisoone, rédigé à la suite de son passage forcé à Port-Etienne. Il y indique un bon nombre de dysfonctionnements de la base, dus essentiellement au manque de moyens mis à disposition par le SGACC et que le dévouement des personnels ne saurait compenser.

Ces incidents successifs démontrent bien le type de difficultés d'exploitation spécifiques à l'hydravation, où le moindre petit problème mal géré peut très vite dégénérer en catastrophe.

Le F-BDRA et son équipage rentrent à Biscarrosse dans la nuit du 8 au 9 août après être passés par Dakar pour effectuer des opérations de maintenance. La mission aura duré 72 heures 40 dont 25 heures 50 de nuit ; le vol le plus long a duré 22 heures 55, dont 8 heures de nuit.

Aussitôt la catastrophe annoncée, une interdiction de vol des Laté 631 est prononcée et ce jusqu'aux résultats de l'enquête ; mais Air France a d'ores et déjà suspendu ses vols commerciaux sur la ligne des Antilles.

Michel Clément, mécanicien-électricien navigant évoque les recherches :

« Dans la nuit du 6<sup>e</sup> août, une voiture vient me chercher chez Kléber (c'était le jour de son mariage). Le 631-06 F-BDRC qui a quitté Fort-de-France pour Port-Etienne ne donne plus signe de vie. Il faut partir à sa recherche.

Après être allé me changer, nous décollons dans un violent orage. Ce n'était pas courant, on attendait généralement une accalmie pour se mettre en l'air. C'est à la suite de ce décollage que j'ai retrouvé la fuite étanchée à la mie de pain. Nous nous mettons en place à Port-Etienne. Nous ferons deux vols de patrouille de recherche. Un de 22 heures 55 et un autre de 18 heures 50. Nous avons patrouillé à partir du point où a été envoyé le dernier message. Nous rentrerons à Biscarrosse le 8, après avoir fait un détour à Dakar pour une visite d'entretien. 72 heures de vol dans les sept jours (la fuite d'essence étanchée à la mie de pain avait été colmatée avec des ingrédients mieux adaptés, à Port-Etienne, et avait été contrôlée par un vol d'essai).

Le F-BDRC n'a jamais été retrouvé. 52 personnes disparues. C'était l'équipage, avec lequel j'avais effectué un vol sur cet avion en mai dont un camarade de stage mécano, Jaggi, employé comme mécanicien-électricien. Au cours du vol, j'avais signalé au 1<sup>er</sup> mécanicien, Le Morvan, que je trouvais que cet avion vibrait, en accord d'ailleurs avec Chauvin dont j'ai déjà parlé.

À la suite de cette catastrophe, de nombreux essais seront réalisés notamment pour chercher la cause des vibrations constatées. »



Page du carnet de vol de Henri Leclair ou mentionnés les vols de recherche (cercés en jaune). (Collection Musée Air France)





L'hôtel funéraire en l'église de Biscarrosse. (Collection Daugey)

L'église de Biscarrosse est trop petite pour accueillir tout ce monde venu témoigner son soutien. A la sortie, familles, personnalités et personnels d'Air France se rendent sur la base pour une autre cérémonie plus confidentielle.

Plusieurs discours sont prononcés, par MM. Lefevre, Cattelin, Ziegler, Millasseau et Maurice Bellonte à la mémoire des victimes de la catastrophe. Puis a lieu la remise des décorations, à titre posthume, à tous les membres d'équipages.

La Légion d'honneur, au grade d'officier, et la médaille de l'Aéronautique sont attribuées à Corentin Kersual. Sont faits chevaliers de la Légion d'honneur : Gontran Ronat, Gaston Le Morvan, Jean Coustaline et Henri André. Jean Goutay, Henri Gloux, Alfred Jaggi, Henri Cabanes, Guy Arbelot, Pierre Meunier et Henri Sgourdeos sont décorés de la médaille de l'Aéronautique.



**Air France en deuil**

La compagnie décide d'honorer la mémoire de ses membres disparus. Le 20 août, une première cérémonie se déroule à Fort-de-France mais c'est le 28, à Biscarrosse, qu'à lieu la plus importante. Tout d'abord en l'église Saint-Martin de la petite ville landaise, puis à la base des Hourtiquets à l'abri du hangar nord transformé en chapelle, dans l'ombre du Latécoère 631 F-BDRA. C'est alors la plus grosse catastrophe qu'ait connue Air France. Les cérémonies sont coprésidées par M. Millasseau

(sous-directeur des Transports aériens, représentant le ministre des Travaux publics et des Transports) et par M. Ziegler, directeur général de la compagnie, accompagné de M. le commandant Mene, sous-directeur du personnel et de M. Lefèvre, chef des lignes d'Amérique centrale.

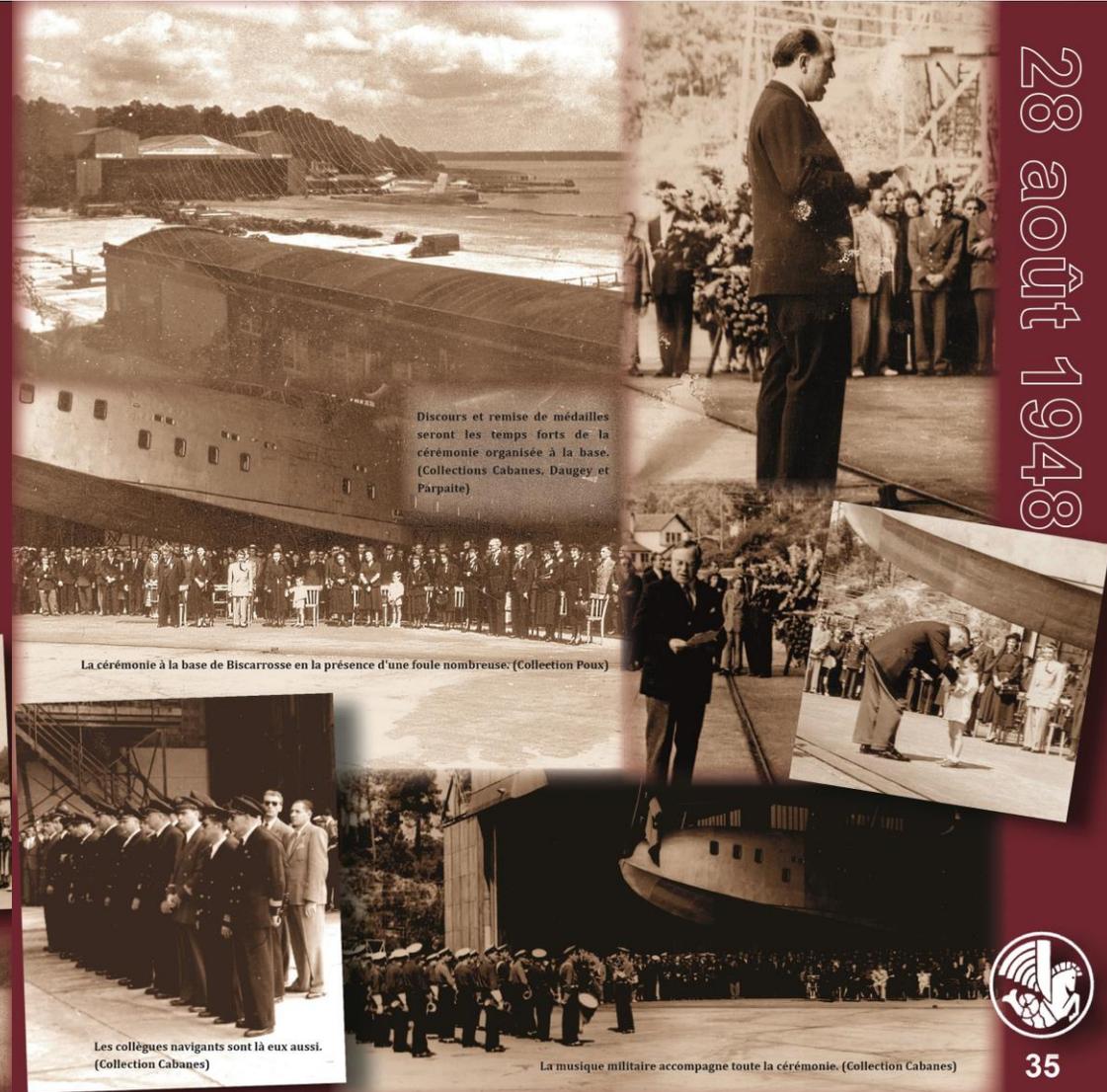
De nombreux parlementaires, personnalités civiles et militaires, les représentants du personnel navigant et terrestre d'Air France, l'ensemble du personnel de la compagnie à Biscarrosse, les représentants du SGACC, de la direction Technique industrielle, du CEV et de Latécoère, ainsi qu'une foule d'anonymes de Biscarrosse et de la région entourent les familles des membres de l'équipage.

La vedette de la base s'éloigne vers le milieu du lac pour déposer la gerbe de fleurs. (Collection Musée Air France)

La journée se termine au rythme lent d'une marche funèbre, exécutée par la musique de la 3<sup>e</sup> région aérienne.

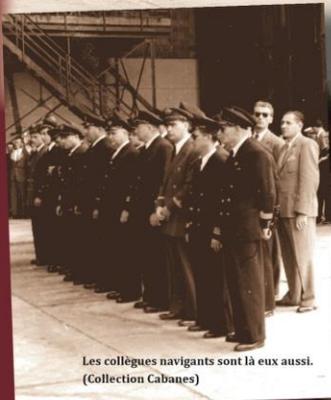
Elle accompagne le départ de trois navigants, Lelandais (navigateur), Lepêcheur (radio) et Tagnard (mécanicien navigant) qui embarquent sur une vedette de la base pour gagner le milieu du lac où ils jettent, au nom de tous, une gerbe de fleurs, dernier adieu à leurs douze collègues et amis disparus.

La foule à l'extérieur de l'église. (Collection Cabanes)



Discours et remise de médailles seront les temps forts de la cérémonie organisée à la base. (Collections Cabanes, Daugey et Parpaite)

La cérémonie à la base de Biscarrosse en la présence d'une foule nombreuse. (Collection Poux)

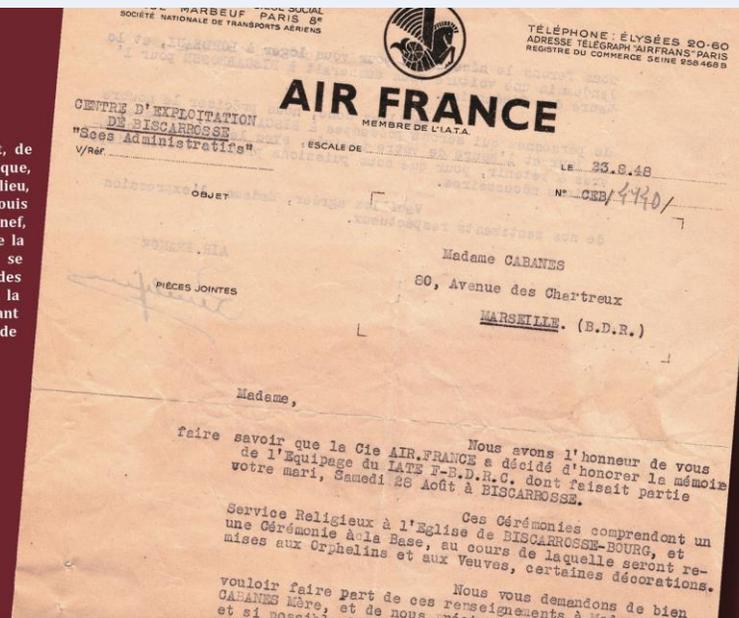


Les collègues navigants sont là eux aussi. (Collection Cabanes)

La musique militaire accompagne toute la cérémonie. (Collection Cabanes)



Quelques jours plus tôt, de l'autre côté de l'Atlantique, une autre cérémonie a eu lieu, en la cathédrale Saint-Louis de Fort-de-France. Sa nef, drapée de noir, accueille la population venue se recueillir en souvenir des victimes de cet accident, la majorité des passagers étant originaire des Antilles ou de Guyane.



DIEU PATRIE

LA PAIX

BIEN FAIRE ET LAISSER DIRE 5 fr.

Surtout ne demandez à Dieu pour moi ni un jour de plus, ni une souffrance de moins.

Mme SWETCHINE

Le 20 août, avant les cérémonies de Biscarrosse, une première cérémonie avait eu lieu à Fort-de-France, relatée dans le journal confessionnel *La Paix*.

"Ce matin, vendredi 20 août, à 8 heures 30 la foule est venue à la cathédrale prier et se recueillir devant le catafalque qui représentait les cercueils absents des disparus dans la catastrophe du Latécoère. Tandis que le bourdon égrenait les notes lugubres et graves de son glas plaintif, les vastes nefs de l'édifice, drapées de noir, se remplissaient d'une population que l'on sentait vivement émue. La direction et tout le personnel de la compagnie Air France étaient venus non seulement rendre un dernier hommage à ceux des disparus qui furent leurs camarades, mais aussi prendre leur part très vive à l'affliction générale et au deuil des familles si cruellement frappées qui se tenaient au premier rang de la nef.

Des personnalités civiles et le préfet avaient pris place également dans la nef. Au chœur, le clergé du diocèse, au nombre de plus de 50 prêtres, remplissaient les stalles. Monseigneur de Jaham, vicaire général, chanta la messe de Requiem, dont le rite liturgique si simple et impressionnant se déroula devant une assistance profondément recueillie.

Ce fut Son Excellence monseigneur Varin-de-la-Brunelière, évêque de la Martinique qui donna l'absoute."



**Corentin Kersual : Commandant de bord du F-BDRC**

Corentin Kersual est né le 2 août 1906, à Pont-Croix dans le Finistère. Il s'engage dans l'aviation maritime en 1923 puis comme élève pilote en 1926. Breveté en 1927, il est affecté à Cherbourg. Il est ensuite envoyé à l'école de chasse de Saint-Raphaël où il suit les cours de « pilote supérieur ». Après ce stage, il est affecté à Hourtin puis Bizerte, St Raphaël, de nouveau Hourtin et enfin Karouba.



Photo de Corentin Kersual à bord du F-BDRC pendant le vol vers Genève. (Collection Parpaite)

Rendu à la vie civile, il est embauché comme pilote d'hydravions à la compagnie Air Union en octobre 1929. Il est affecté à la ligne Marseille - Tunis. Il effectuera chez Air Union 3 250 heures de vol (400 000 Km). Depuis le 7 octobre 1933, il officie toujours comme pilote, mais à la nouvelle compagnie Air France. Il fut un des pionniers et un des premiers pilotes à être affecté à la ligne d'Orient que venait de créer Maurice Nogues.

C'est dans cette période, lors d'un vol postal Marseille - Alger, que le 17 décembre 1933, il aura un accident. Volant dans des bourrasques de neige, il est contraint de se poser son CAMS 53 F-ALCH en pleine mer, dans le brouillard, à 34 miles au sud-ouest de Marseille à cause d'une panne moteur. Retrouvé le lendemain matin par le vapeur « Sainte-Marguerite II », les quatre occupants du CAMS 53 F-ALCH : Corentin Kersual (pilote), René Chevillard (mécanicien), Robert Cattelin (radio) et Maurice Rotival (passager) sont sains et saufs. Ils sont restés naufragés 21 heures. Malgré une voie d'eau au niveau du premier redan, climatisé tant bien que mal par les moyens du bord, contraignant l'équipage à écopper en permanence, leur précieux chargement de courrier a pu être récupéré. Sa conduite héroïque lui vaudra d'être promu chevalier de la Légion d'honneur.

Il officie ensuite sur l'Atlantique Sud où il effectuera plus de 50 traversées Dakar - Natal et retour. C'est à cette période qu'il côtoie notamment Mermoz et St Exupéry qui deviennent ses amis.

Au début de la guerre, il est rappelé comme pilote le 2 septembre 1939 jusqu'au 30 mars 1940. Il totalise alors 8 873 heures de vol, dont 356 de nuit. Affecté spécial à Air France comme pilote, il effectue de nombreux convoyages d'appareils.

De retour sur les lignes d'Air France à la Libération, il reprend son service et participe activement à la mise au point des Laté 631. Grâce à ses qualités de marin et de fin manœuvrier, il s'est révélé comme l'un des meilleurs chefs de file de la ligne France - Antilles lors de sa création en 1947. Le 31 juillet 1948, il part de Fort-de-France pour sa 33<sup>e</sup> traversée afin de rejoindre la Mauritanie puis Biscarrosse à bord du Latécoère 631-06 F-BDRC. L'hydravion disparaîtra au-dessus de l'Atlantique le 1<sup>er</sup> août peu après minuit. On n'en retrouvera rien.

Il totalisait en 22 ans de service et 12 400 heures de vol (2 200 000 Km). Corentin Kersual avait la réputation d'être un navigateur hors pair, l'un des meilleurs pilotes d'hydravions.

Il sera fait officier de la Légion d'honneur et cité à l'Ordre de la Nation le 28 août 1948 à titre posthume.



### L'équipage



**Corentin KERSUAL**  
Commandant de bord 1<sup>er</sup> pilote  
42 ans, résidant au Mouleau (villa Jeanna) près d'Arcachon  
12 400 heures de vol / 2 200 000 km



**Jean GOUTAY**  
Second pilote  
42 ans, résidant à Neuilly / Seine  
1 125 heures de vol



**Henri CABANES**  
Navigateur  
24 ans, résidant à Marseille  
1 255 h de vol / 316 083 km



**Henri GLOUX**  
1<sup>er</sup> radio  
46 ans, résidant à Eaubonne  
12 300 h de vol



**Jean (Baptiste) COUSTALINE**  
2<sup>e</sup> mécanicien  
40 ans résidant à Biscarrosse  
2 691 h de vol / 705 452 km



**Gaston RONAT**  
2<sup>e</sup> radio  
43 ans, résidant à Biscarrosse  
10 000 h de vol / 2 130 000 km



**Alfred JAGGI**  
3<sup>e</sup> mécanicien (électricien)  
27 ans, résidant à Biscarrosse  
500 h de vol



**Gaston LE MORVAN**  
1<sup>er</sup> mécanicien  
40 ans, résidant à Biscarrosse (villa Maryvonne)  
3 600 h de vol / 840 000 km



**Guy ARBELOT**  
Commissaire de bord  
28 ans, résidant à Paris  
A réalisé 48 des 50 vols de la "Ligne des Antilles"



**Henri SGOURDEOS**  
Steward  
33 ans, résidant à Marseille



**Henri ANDRE**  
Steward  
39 ans, résidant à Biscarrosse (villa Itch)  
6 000 h de vol



**Pierre MEUNIER**  
Steward  
24 ans, résidant à Paris



### Ambiance de poste

On peut reconnaître ...



Gloux et Kersual



Gloux, X, Cabanes, Coustaline, Kersual de dos, Le Morvan au fond



Cabanes



Ronat, Gloux, Kersual et X



Coustaline, Le Morvan et Sarrère



Sarrère



Le Morvan





Ils étaient 40 passagers à Fort-de-France à embarquer à bord du F-BDRC à destination de Biscarrosse. 5 venaient de Pointe-à-Pitre, 5 de Cayenne et 11 de Barranquilla. Tous avaient pris un Catalina du réseau « Caraïbes » pour rejoindre Fort-de-France. Les 19 autres résidaient à la Martinique.

*A destination de Biscarrosse :*

George ARTEGUA, Colombien de 39 ans. Il avait embarqué à Barranquilla et était Frère des Ecoles Chrétiennes.  
Joseph (Antoine) BERNARD, Français de 39 ans. Il avait embarqué à Fort-de-France et revenait à Bordeaux où il était professeur à la faculté de droit de Bordeaux.  
Fernand DAGUIN, Français. Il avait embarqué à Fort-de-France. De retour de mission, il revenait à Bordeaux où il était géologue.  
André LORENT, (SP) de 36 ans. Il arrivait de Barranquilla. Il était Frère des Ecoles Chrétiennes.  
José PISONERO, (SP) 34 ans. Il arrivait de Barranquilla. Il était Frère des Ecoles Chrétiennes.  
Philippe SACCHARIN, Français de 70 ans (passager le plus âgé du vol). Il arrivait de Cayenne.  
Marcelino SAGREDO, Colombien de 59 ans. Il arrivait de Barranquilla  
Henri VIZIOL, Français de 61 ans. Il avait embarqué à Fort-de-France et revenait à Bordeaux où il était le Doyen de la faculté de droit de Bordeaux.

*A destination de Paris :*

Robert AMIEL, Français de 43 ans résidant en Colombie, il arrivait de Barranquilla et se rendait à Paris.  
Andrée ANQUETIL, Française de 52 ans. Elle résidait en Guadeloupe à Trois rivières et arrivait de Pointe-à-Pitre et se rendait à Paris.  
Carlos APENAS, Colombien de 44 ans. Il arrivait de Barranquilla.  
Raoul BERNARDINI, Français de 56 ans. Il arrivait de Cayenne.  
Mauricia BERNARDINI, Française de 46 ans. Elle arrivait de Cayenne.  
Jean BEUZELIN, Français de 23 ans. Il avait embarqué à Fort-de-France et se rendait en métropole pour s'informer sur une activité commerciale qu'il voulait créer à la Martinique.  
Alice BLOCH, Colombienne de 53 ans. Elle arrivait de Barranquilla.  
Emile BOUVIER, Guadeloupéen de 38 ans. Il arrivait de Point-à-Pitre et se rendait à Paris.  
Pierre de REYNAL, Français résidant à Fort-de-France. Il était négociant à Fort-de-France (Société Claude Chêneaux & Pierre de Reynal).  
Gérard DURAU, Français résidant en Guadeloupe. Il arrivait de Pointe-à-Pitre et se rendait en métropole rejoindre son épouse hospitalisée en France. Il était négociant de voitures américaines.  
Marcel DUTERTRE, Français de 47 ans résidant en Guadeloupe à Saint Claude, il arrivait de Cayenne pour se rendre en métropole.  
Georges FEIGELONNE, Français de 48 ans résidant en Guadeloupe, il arrivait de Pointe-à-Pitre pour se rendre en métropole.  
Lucien FEIGELONNE, Français de 15 ans résidant en Guadeloupe, il arrivait de Pointe-à-Pitre avec son père.  
Joseph GALIBI, Français de 36 ans résidant à Fort-de-France. Il était pharmacien et se rendait en métropole.



Alexandre GALLET DE SAINT-AURIN, Français de 58 ans résidant à Fort-de-France. Commerçant en gros, se rendait en métropole pour ses affaires en compagnie de son épouse et deux de ses enfants.  
Renée GALLET DE SAINT-AURIN, 53 ans.  
Michel GALLET DE SAINT-AURIN, 23 ans.  
Rose-Marie GALLET DE SAINT-AURIN, 12 ans (passagère la plus jeune du vol).  
Alfresine GOUGIS, Française de 68 ans. Résidant en Guyane, elle arrivait de Cayenne à destination de Paris, mère de Mme Bernardini.  
Alexandre GYALOKAN, Suisse de 40 ans. Résidant en Colombie, il arrivait de Barranquilla à destination de la Suisse via Paris.  
Louis (Laurent) HUYGHES-DESPOINTS, Français de 21 ans résidant à Fort-de-France. Il rejoignait Paris pour la poursuite de ses études de médecine.  
Léontine HYPOCRATE-THEOLADE, Française de 65 ans. Résidant à Fort-de-France. Elle se rendait en métropole.  
Sarah HYPOCRATE-THEOLADE, Française de 24 ans. Résidant à Fort-de-France. Elle se rendait en métropole.  
André LAGRANGE, Français de 43 ans, résidant à Bogota. Il arrivait de Barranquilla à destination de la métropole avec son épouse.  
Louise LAGRANGE, 45 ans.  
Philippe LE CALVEZ, Français de 35 ans. Résidant à Fort-de-France, il rentrait à Paris. Il était Ingénieur des PTT, polytechnicien.  
Bertrand LORENS, Français de 37 ans. Résidant à Montrouge en région parisienne, il a embarqué à Fort-de-France à destination de Paris. Chargé de mission à la Radiodiffusion Française.  
Claude NORDEY, Français de 49 ans. Résidant à Paris, il a embarqué à Fort-de-France à destination de Paris. Il était Inspecteur en mission pour la Sécurité Sociale.  
Pierre POUPIER, Français. Résidant à Vincennes, il a embarqué à Fort-de-France à destination de Paris.  
Étienne RENAULT, Français de 27 ans, employé Air France. Il a embarqué à Fort-de-France à destination de Paris en retour de mission professionnelle.  
Georges STEIBELT, Français de 76 ans. Il arrivait de Barranquilla à destination de la métropole. Il était Frère des écoles chrétiennes.  
Francesco VAUZA, Italien de 35 ans. Il a embarqué à Fort-de-France et se rendait à Milan pour faire des achats pour son commerce.



Ambiances de cabine. (Collection Musée Air France, Parpaite)

A Port-Etienne, Arthur Basque note dans son journal :

Le 1<sup>er</sup> août 1948

Date fatale pour le 631-06. A 6 h du matin tout le monde est debout, c'est l'arrivée de Fort-de-France du 631-06. Arrivée prévue à 7 h. Déjà les gens sont inquiets, la radio n'a plus de communication avec lui depuis minuit. 8 h rien, 9 h, 10 h, 11 h toujours rien. L'oiseau est au bout de son autonomie. Tout le monde craint la catastrophe. Un seul espoir reste encore : a-t-il amerré en mer ? Tous les postes d'Afrique sont alertés. Aussitôt un deuxième Laté appareille de Biscarrosse, vient à Port-Etienne faire son plein d'essence et part en mer 22 heures. Le lendemain, même trajet, même résultat : toujours rien. Des avions les plus divers patrouillent tous les jours sur les lieux. Constellation, Forteresses, Super Forteresses volantes, bateaux, etc. Ce n'est que le 6 août que l'on a repéré deux fauteuils à la dérive et encore, d'après certains bruits, à moitié calcinés. Tous les espoirs sont finis.

C'est la plus grande catastrophe aérienne jusqu'à ce jour. L'oiseau qui faisait la gloire de la France, le Laté 631-06, son valeureux équipage et son non moins intrépide chef de bord, le breton Kersual, ne sont plus de ce monde, mais resteront longtemps graves dans nos mémoires et leurs noms seront gravés pour toujours sur les cercueils de l'aviation, venant grossir un peu plus le nombre de ceux qui, tous les jours, défient et meurent en luttant avec la nature, ses pièges et ses surprises.

Le travail continue, les recherches sont intenses et Port-Etienne en devient la plaque tournante.

Nous avons eu la visite du F-BDRA qui est venu à Port-Etienne le 2 août pour participer aux recherches en mer. Tout est considéré comme perdu. C'était l'équipage Leclair, frère du ciel de ceux qui ont disparu.

Parmi eux se trouvaient entre autres, le commandant Florisoone de la base de Biscarrosse. Ça m'a fait une grande joie de le revoir, mais je l'attendais un autre jour, où l'aviation française ne soit pas frappée d'un si grand coup. C'est la lutte pour la vie, d'autres passeront au-dessus de l'océan et le nargueront de tous les crimes qu'il a fait parmi tant de familles.

Puis plus rien, on attend de savoir comment vont évoluer les choses. Le travail va reprendre petit à petit, mais sans les gros hydravions d'Air France.

Le F-BDRC à Biscarrosse vient de quitter son mouillage. (Collection Coustaline)



A. I. R.  
**BUREAU VERITAS**

District de Bordeaux  
N° de l'Expert: 16 Bx.  
Cpte du 3<sup>e</sup> Trim. 1948

**Fiche d'Information d'Accident d'Aéronef**  
(à joindre dans tous les cas au rapport de visite rédigé après l'accident)

Republique Française - MINISTERE  
des Travaux Publics & des Trans-

1704

1. - Marque et type ; Propriétaire : LATECOERE 631-des TRAVAUX PUBLICS & des Trans-
2. - Immatriculation ; N° du registre : F.BDRC-2 20049/perts S.G.A.C.C.
3. - Moteur, marque et type ; N° de fabrication : WRIGHT Cyclone 14 B B I
4. - Pilote ; Nature du service : Mr. KERSUAL - Transport passagers ANTILLES
5. - Lieu, date et heure : OCEAN ATLANTIQUE le 1<sup>er</sup> Août 08.10' environ
6. - Circonstances et causes présumées :  
Disparu en mer au cours de son voyage de retour ANTILLES-BISCARROSSE
7. - Accidents de personnes (équipage, passagers, tiers) :  
Passagers et équipage disparus en mer. (10 eq. + 42 passagers)
8. - Dégâts à l'appareil : Appareils disparu.
9. - Dégâts au chargement : chargement disparu avec l'appareil
10. - Dégâts aux tiers : néant
11. - Appréciation des dégâts en % de la valeur respective :
 

du planeur	100 %
du moteur	100 %
12. - Observations : Aucun renseignement n'a été fourni au sujet de l'accident de cet appareil.

A Paris, le 22 SEP 1948  
LE CHEF DE SERVICE : *[Signature]*

A BORDEAUX le 31 AOUT 1948  
L'INSPECTEUR DU BUREAU VERITAS A BORDEAUX : *[Signature]*  
L'EXPERT : *[Signature]*

N.B. - Pour la rédaction, se reporter aux instructions particulières. Porter au verso les développements de quelque importance

AV 19. Pb 12-35 8000



### L'enquête

L'enquête de première information est conduite depuis Fort-de-France par Vital Ferry. Quant à l'enquête accident, elle débute par une réunion organisée à Biscarrosse le 5 août. Y sont représentés la DTI, le STAé, le CEV, la DTA, le CAR de Toulouse et Air France. Elle commence par l'examen des causes susceptibles d'avoir mené à la catastrophe.

Tout naturellement, les recherches portent sur les problèmes déjà rencontrés avant l'accident. Un certain nombre d'hypothèses sont avancées, dont trois retenues comme possibles. Mais l'épave n'a pu être retrouvée, si bien que le manque d'éléments concrets conduit à effectuer des essais et des investigations sur d'autres appareils.

Comme la seule différence entre le F-BDRC et les F-BANU et F-BDRA réside dans le changement de type de moteurs, pour en augmenter la puissance, et que pendant leur année d'exploitation, les deux autres Laté n'ont pas connu de problèmes significatifs, on recherche en premier lieu les causes de ce côté-là.

### Les moteurs et les hélices ?

L'augmentation du diamètre des hélices de 4,30 m à 4,40 m conduisait les cercles balayés par les extrémités de pales à se tangenter, ce qui pouvait engendrer des vibrations néfastes ; l'importance de ces vibrations sera contrôlée en vol par le CEV sur les moteurs intérieurs et extérieurs côté droit en coupant les deux moteurs centraux. C'est le F-BANT qui sera utilisé pour ces essais dès le 9 août.

Si l'une des hélices a été l'une des causes directes de l'accident, cela a pu provenir de la rupture d'une pale ou d'un dysfonctionnement du système de régulation de pas provoquant un emballement de régime.

Deux hélices provenant du 631-05 (F-BDRB), qui ont 150 heures de fonctionnement, seront vérifiées en effectuant des tests métallurgiques en laboratoire. Pour s'assurer qu'il ne s'agit pas d'un problème de régulation, il est décidé de reprendre une campagne de deux cent heures d'essais d'endurance. Mais une rupture d'hélice peut aussi être la conséquence d'une avarie moteur (rupture dans le réducteur).

Un problème de richesse sur les carburateurs ? En effet, le dosage sur les nouveaux moteurs est plus pauvre que sur les moteurs des F-BANU et F-BDRA (des essais de richesse seront effectués sur le F-BANT en même temps que les tests de recherche de vibrations). Une mauvaise alimentation en air d'admission des moteurs ? Une alimentation irrégulière, donnant un couple irrégulier, peut aussi engendrer des vibrations. Le STAé est chargé de concevoir une nouvelle manche à air d'admission plus efficace. Des essais seront réalisés, sur banc, par la société Latécoère, avec moteur caréné muni d'une hélice. Air France mettra son spécialiste, M. Bruchard, à disposition.

Ce banc permettra également de procéder à des essais d'endurance. L'Atelier industriel de l'aéronautique de Bordeaux réalisera un examen approfondi de deux moteurs du F-BDRB pour y rechercher des traces de fatigue ou d'un dysfonctionnement. Un banc semblable existait aussi à la base Breguet : des moteurs et des hélices de Laté y seront également testés à plein régime en continu jusqu'à leur casse pour chercher une cause de l'accident du F-BDRC. Le bruit généré s'entendait à plusieurs kilomètres, à l'autre bout du village.



1



2



1

Les bancs d'essais moteurs Latécoère, 1 à Toulouse - 2 à Biscarrosse. (Collections Fondation Latécoère et archives DGAC)

### La cellule ?

Une explosion en vol d'une soute carburant ? Cette éventualité est difficile à retenir parce qu'aucun circuit électrique ne passe dans cette zone. Cependant une étude sera effectuée sur les conditions de ventilation des vapeurs d'essence.

On envisage aussi une action intempestive du pilote automatique ayant causé un braquage, en butée, de la gouverne de direction, provoquant une torsion du fuselage ou de la gouverne de profondeur, susceptible d'entraîner un piqué brutal. Mais le pilote automatique dispose d'un système de débrayage qui le neutralise en cas d'effort trop important.

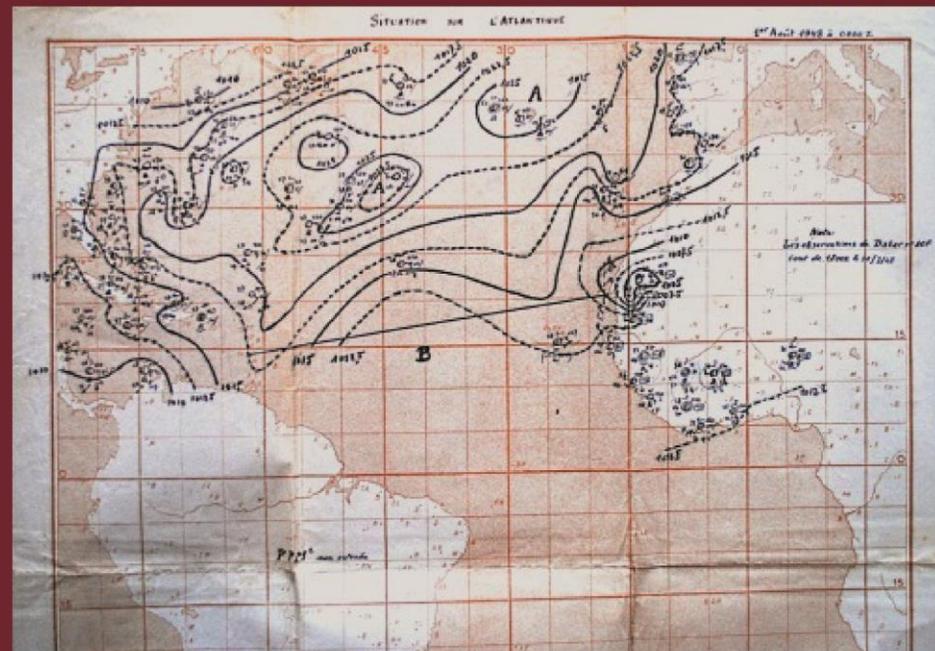
Enfin, sont écartés le défaut de métallisation, ainsi que l'incendie provenant d'un court-circuit, car l'installation électrique de l'appareil a subi un examen très poussé lors de sa réception par Air France.

### La météo ?

Une détérioration du mât d'antenne anémométrique provoquée suite à un foudroiement. Ce fait aurait été d'autant plus grave que la mise à l'air des réservoirs d'essence se réalise dans de ce mât. Mais en l'absence constatée de troubles orageux, l'hypothèse est peu vraisemblable.

La réunion se conclut par l'ajournement des vols du F-BANT, la décision de poursuivre les travaux sur les appareils encore en chantier et à celle d'attendre les résultats de l'enquête pour une remise en ligne éventuelle des appareils.

Carte donnant les conditions météorologiques sur le trajet le jour du vol du F-BDRC. (Archives DGAC)



**Incertitudes**

C'est sur ces bases que les enquêteurs de la commission présidée par M. Bellonte vont travailler. M. Carour (direction des Transports aériens), le capitaine Candelier (bureau d'études CSSA) et M. Lion (DTI) vont assister le président dans l'analyse et la recherche des causes probables de l'accident du F-BDRC.

Mais aucune cause certaine ne sera établie. Tout d'abord, il n'a pas été possible de reconstituer l'explosion d'un réservoir provoquée par une étincelle produite par l'un des robinets à commande électrique.

Une rupture d'hélice a également été envisagée, par analogie avec l'accident du F-BANT à Rocha. Mais rien de concret ne permet d'étayer cette hypothèse. De même, aucun problème lié au pilote automatique n'a pu être identifié.

Enfin, les phénomènes vibratoires dus aux hélices ou aux moteurs n'ont pas davantage pu être vérifiés. Mais d'autres causes restent évidemment envisageables.

En fait, cette enquête technique n'est pas la seule ; une enquête judiciaire est conduite en même temps pour homicide par imprudence. Elle se conclura, quelques mois plus tard, par un non-lieu.

**Hypothèses**

Aujourd'hui, d'autres questions peuvent se poser, mais qui n'ont pas de réponse dans les archives :  
Pour quelles raisons la compagnie n'a-t-elle pas mis en ligne le F-BDRA pour l'un des deux derniers voyages du F-BDRC ?

Chaque appareil réalisait seulement un voyage par mois, en alternance avec l'autre, soit de 50 à 60 heures de vol qui comprenaient au moins un vol d'essais avant le départ et le vol commercial proprement dit.

Rompant ainsi avec le mode d'exploitation des 631 établi depuis l'ouverture de la ligne, le F-BDRC a effectué trois voyages consécutifs. Le F-BANU venait d'être retiré d'exploitation<sup>1</sup> et le F-BDRA semblait être toujours disponible et aurait pu réaliser au moins l'un des deux voyages. Il n'a pas réalisé de vol commercial depuis le 6 juin. Pourquoi ?

En fait, les décollages de Fort-de-France étant souvent difficiles par manque de puissance (jusqu'à 23 reprises lors d'un départ). La compagnie a-t-elle préféré, pour des raisons de sécurité, privilégier le tout nouveau F-BDRC, équipé de moteurs plus puissants et ce, en attendant que les deux autres appareils soient équipés eux aussi de ces nouveaux moteurs ?

<sup>1</sup> Le F-BANU venait de retourner aux ateliers Latécoère de Biscarrosse pour le montage des nouveaux moteurs.

<sup>2</sup> Les équipages étaient composés de la manière suivante :  
F-BDRA : Leclaire, Heeuzo, Lepêcheur, Catelain, Tagnard, Sarrazin, Chaiseigne  
F-BANU : Kersual, Goutay, Gloux, Ronat, Le Morvan, Coustaline, Chovin

S'agissant des équipages<sup>2</sup>, il semble d'après les registres de vols, qu'ils avaient chacun leur appareil, Kersual le F-BANU et Leclaire le F-BDRA.

Il n'était donc pas illogique qu'à l'arrêt du F-BANU, ce soit Kersual qui ait pris en main le F-BDRC. Mais pourquoi ces deux rotations successives pour cet équipage ? L'équipage Leclaire était-il en congés ?

Et pourquoi ne pas avoir utilisé le F-BDRA ? Peut-être parce que le F-BDRC était doté de nouveaux moteurs, plus puissants ?

Du fait de ce recours répété au même appareil, les délais consacrés à la maintenance ont été fortement réduits. Le service technique ne disposait plus que de quatre à cinq jours entre le retour à Biscarrosse et le vol de contrôle à effectuer avant le voyage suivant, alors qu'auparavant, il avait de deux à trois semaines entre deux rotations d'un même appareil pour le réviser.

Le F-BDRC glisse sur son erre, moteurs coupés, sur le lac de Biscarrosse, prêt à se faire prendre en remorque par une vedette de la base.  
(Collection Morvan)



S. G. A. C. C.  
Bureau "Enquêtes Sécurité"

**RAPPORT FINAL D'ENQUÊTE**

sur l'accident survenu dans l'ATLANTIQUE le 1<sup>er</sup> Août 1948  
au Laté 631 F-BDRC d'Air France

**Conclusion**

La commission d'enquête conclut ses travaux en précisant : " Les membres de la commission sont unanimes à attribuer l'accident à un événement grave et soudain dont l'origine n'a pu être vérifiée avec certitude."

Pour replacer cet accident dans son contexte de l'époque, il convient de préciser que le transport aérien de l'immédiat après-guerre n'avait pas encore atteint le degré de sécurité que l'on lui connaît aujourd'hui. Les accidents étaient encore nombreux et de causes variées : pannes de moteurs, problèmes de vieillissement du matériel ou de conception, équipages sous-entraînés, problèmes dus aux conditions météorologiques, etc., étaient le lot presque quotidien de la vie des compagnies.

Rien que pour Air France, de 1945 à 1949, on va déplorer 25 accidents dont 21 avec perte de vies humaines. Le personnel navigant paye un lourd tribut, avec 89 disparus, mais les passagers aussi, avec 203 morts. Après les onze premiers accidents, ayant impliqué des Douglas DC 3 et des Junkers Ju 52, la capacité des appareils mis en service augmente (de 18 à 46 passagers), ce qui va rendre les accidents potentiellement encore plus meurtriers.

La perte dans l'Atlantique du Latécoère 631-06 F-BDRC en est le premier exemple. L'accident a fortement choqué le personnel de la compagnie, en raison du bilan de 52 victimes, mais aussi de l'impossibilité d'en établir les causes exactes.

Un an plus tard, le 28 octobre 1949, le crash du Lockheed Constellation F-BAZN aux Açores provoque la mort de 48 personnes, événement qui viendra encore frapper durement la compagnie nationale. Ces deux accidents représentant, à eux seuls, le tiers des victimes de cette même période. L'année 1949 se termine tragiquement, le 9 novembre, avec l'accident du DC 4 F-BELO, qui heurte des arbres en approche à Lyon-Bron et prend feu. Trois membres de l'équipage et deux passagers périront dans les flammes. Parmi eux, le mécanicien navigant Jean Daugey, originaire de Biscarrosse et dont plusieurs membres de la famille travaillaient à l'hydrobase.



### Polémique autour de Notre Dame de Boulogne

Une polémique naît dès l'accident connu. Le Latécoère était chargé dit-on, à ras-bord, du « butin » ramassé lors du passage de « La Vierge du grand retour » : (Notre Dame de Boulogne), appelé plus tard et jusqu'à nos jours « La Madone de Josseaud ». Une des quatre statues de cette vierge est arrivée dans la rade de Fort-de-France le 6 mars 1948 et pendant trois mois elle va passer de paroisse en paroisse. Veillées de prière, chants, messes de minuit sont donnés. Comme en Guadeloupe lors de son passage, c'est partout la même liesse. Les cases les plus humbles prennent des airs de fête, les églises sont devenues trop petites, les prêtres ne sont plus assez nombreux. Durant ce périple, les dons affluent : pièces, billets, bijoux dans « La barque de la Madone ». Le 6 mai 1948, c'est le grand départ, ils étaient 50 000, voire 70 000 venus saluer et remercier cette Vierge. Dans la nuit, la population la voit disparaître dans les flots. En fait, elle n'est pas partie mais a été entreposée à Sainte-Thérèse, sous une bâche. Ce sont des dockers qui vont la découvrir en suscitant de nombreuses interrogations.

Grande escroquerie ? Pour le Clergé qui avait organisé sa venue, il n'y a jamais eu de supercherie. La statue attendait un statut... Mais alors qu'a-t-on fait de l'argent du peuple récolté dans la barque. A-t-il vraiment servi à la construction des églises de Josseaud et de Bellevue ? La disparition du Latécoère en plein Atlantique quelques mois plus tard vient alimenter « le milan » (ragots). On avait entendu qu'un prêtre devait ramener tout l'argent en France à bord du Latécoère.



Certains ont donc pensé que l'hydravion avait transporté les dons que le peuple martiniquais avait faits à la vierge. La rumeur laisse aussi penser qu'une riche famille, mal intentionnée, serait partie par le Latécoère avec cet argent. Pour les croyants, c'était la main de Dieu qui avait voulu la disparition de l'avion. Cette information a été relayée pendant de nombreuses années parmi toute la population locale.

### Le voyage aérien porteur de périls devient voyage avec obligation de sécurité

Quand Henri Vizios, doyen de la faculté de droit de Bordeaux, prend l'hydravion d'Air France le 31 juillet 1948 à Fort-de-France, il est en France, sur un vol français, même s'il traverse l'Atlantique. Il revenait à Bordeaux après avoir mis en place les Instituts d'Études Supérieures de droit en Guadeloupe et en Guyane.

Jusqu'à-là, en application de la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne, on parlait du principe que l'aviation était, de par sa nature, porteuse de périls et que le passager devait en partager le risque avec le transporteur. Cette loi rendait impossible toute indemnisation des passagers ou de leurs familles en cas d'accident. Mais la catastrophe du F-BDRC va durablement modifier les conditions d'indemnisation des passagers victimes de catastrophe aérienne et leurs ayants droit.

### Le problème posé : qui va indemniser la famille Vizios ?

En 1953, la famille Vizios, énergiquement défendue par les universitaires bordelais spécialistes de droit aérien, va obtenir du juge, une décision rendant possible l'indemnisation des familles, ceci en parfaite contradiction avec la loi de 1924. C'est grâce à la ténacité des avocats de la famille d'Henri Vizios et de ses collègues que Maître De Juglard a pu plaider et obtenir que les ayants droits du doyen Vizios soient indemnisés sur la base d'une responsabilité « extracontractuelle » de la compagnie d'aviation. Cette jurisprudence met enfin fin à cette conception de droit ancienne et fait entrer le transport aérien dans son ère moderne, en exigeant de ce dernier d'être parfaitement sûr.

La législation française évolue donc à cause de cette affaire. Mais ce ne sera réellement qu'à partir du 2 mars 1957 que l'obligation de sécurité du transporteur aérien sera définitivement consacrée dans le droit aérien français. A partir de ce moment, il pèse sur le transporteur une obligation de SECURITE (responsabilité présumée). Disposition qui ne cessera plus d'évoluer en faveur des victimes. Les dernières datent de l'après « 11 septembre ». Cette expérience démontre comment le droit a joué et joue toujours un rôle dans la sécurisation de l'aviation civile.

Notre Dame du Grand Retour en l'église de la Josseaud à Rivière-Pilote.  
(Origine inconnue)

### A l'heure du bilan

Au cours des vingt-cinq voyages aller et retour, plus de 1 064 passagers ont traversé l'Atlantique. 30 200 kg de fret et 7 500 kg de poste ont été transportés.

A la suite de l'accident, les héritiers d'Henri Vizios (doyen de la faculté de droit de Bordeaux), victime de l'accident du F-BDRC, ont engagé une série de procès dont les conclusions sont connues sous le nom « d'arrêts Vizios ». Ils ont fait depuis jurisprudence car le jugement rendait possible l'indemnisation des familles. Jusque là, en application de la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne, on parlait du principe que l'aviation était par nature porteuse de périls et que le passager devait partager le risque avec le transporteur.

Dans sa brutalité, la catastrophe a eu le mérite d'amener le droit aérien français à réaliser une avancée significative en matière d'indemnisation des familles.

### Le centre d'exploitation de Biscarrosse en question

Le 28 août 1948, lors d'une réunion du comité d'établissement à Biscarrosse, le personnel s'inquiète sur son avenir suite à la catastrophe du F-BDRC. La compagnie, pour ne pas inquiéter les personnels, répond est qu'il n'est pas question d'abandonner les Latécoère 631 et la ligne des Antilles. Celle-ci est remplacée, pour le moment, par une liaison via New-York par Constellation, avec des correspondances compliquées jusqu'à Sainte-Lucie par différentes compagnies. Quant à l'exploitation par hydravion, elle ne pourra reprendre que lorsque les questions techniques seront réglées.

Il s'agit d'abord des problèmes d'hélices et de leurs accessoires. Ceux-ci donnent toujours de gros soucis. Il est même certain que la direction technique aura de grosses difficultés pour trouver des hélices hydromatiques<sup>1</sup> pouvant être adaptées sur les Laté.

Il est également envisagé d'équiper les numéros 03 et 04 de moteurs 14BB pour permettre une reprise d'exploitation dans les meilleures conditions. Enfin, il est précisé lors du comité qu'il « faut que le personnel continue à travailler normalement et avec autant d'allant que d'habitude. »

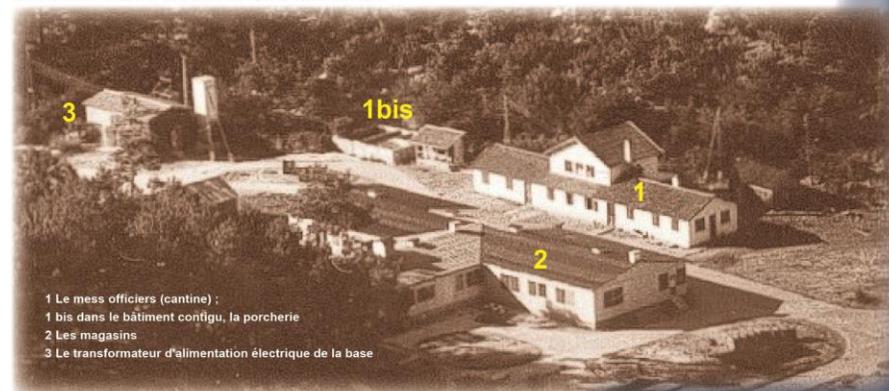
Direction et représentants syndicaux sont unanimes pour encourager le personnel dans ce sens. Cela dit, les personnels spécialistes sont incités à rejoindre les autres centres d'entretien de la compagnie en attendant une reprise d'activité à Biscarrosse.

L'achat d'hydravions américains de remplacement est écarté. En ce qui concerne les logements, la compagnie ne remet pas pour le moment en question la location des villas de la plage, sous réserve que le coût du loyer reste dans les prix du marché local. Par contre elle demande que soient réalisés un état des lieux et un inventaire des meubles prêtés aux agents.

Au 27 décembre 1948, les locaux cédés à Air France sur la base des Hourtiquets sont les suivants :

- pour le hangar nord, la partie centrale (2 015 m<sup>2</sup>), utilisée comme abri avion ; au rez-de-chaussée, un atelier radio de 123 m<sup>2</sup>, un magasin de 150 m<sup>2</sup>, un atelier chaudronnerie et menuiserie de 150 m<sup>2</sup> et un atelier mécanique de 150 m<sup>2</sup> ; au 1<sup>er</sup> étage, un atelier radio et instruments de bord de 123 m<sup>2</sup> et les bureaux du chef de service, de 120 m<sup>2</sup> ;
- le hangar sud et ses annexes, utilisés comme abri avion (2 544 m<sup>2</sup> + 264 m<sup>2</sup>).

<sup>1</sup> L'hélice, de type hydromatic, reprend le principe de l'hélice à pas variable hydraulique en remplaçant les biellettes de commande de pas par un système de rampes hélicoïdales entraînant les engrenages coniques des pieds de pale. Cela facilite la mise en drapeau et la reverse de l'hélice.



- 1 Le mess officiers (cantine) ;
- 1 bis dans le bâtiment contigu, la porcherie
- 2 Les magasins
- 3 Le transformateur d'alimentation électrique de la base



### Air France abandonne les hydravions

Depuis 1945, Air France a malgré son scepticismisme été contrainte d'exploiter les Laté 631 achetés à grands frais par l'État. La compagnie a assumé malgré tout cette charge sans défaillance, avec un personnel motivé.

Mais la fin tragique du Latécoère 631-06 F-BDRC a mis un terme trop rapide à l'exploitation des lignes aériennes d'Air France par hydravion. Toutefois, l'expérience acquise au cours de cette courte période a permis à la compagnie de comparer l'exploitation de ces machines à celle des avions terrestres tels que les Lockheed Constellation. Longs-courriers d'un autre âge, les Laté étaient condamnés par l'évolution du transport aérien, alors en plein essor.

C'en est fini des hydravions à Air France. La direction a décidé d'abandonner l'exploitation des Latécoère 631 et d'arrêter par la même occasion l'exploitation des deux Catalina qui étaient en service. Cette décision prend effet le 31 mars 1949 pour les Latécoère 631 et début 1950 pour les Catalina.

Les travaux en cours sur les 631 numéros 03 et 04 sous-traités à Latécoère sont abandonnés. Le devenir des Latécoère 631 dépend donc désormais uniquement de l'État (SGACC et DTI) qui en sont toujours les propriétaires.



Le F-BBCD aux couleurs de la FAT Corp. (Origine inconnue)

Quant aux Catalina, le F-BBCD est vendu le 17 janvier 1951 et le F-BBCC le 22 à la Foshing air transport corporation (FAT Corp), à Formose. Le F-BBCB, réparé, est en location-vente à la TRAPAS (Transports aériens du Pacifique Sud) depuis septembre 1949 et basé à Nouméa ; il est une nouvelle fois accidenté à l'amerrissage en 1950, avec le décès de son pilote. L'appareil est réparé par la TRAPAS qui espère le remettre en ligne. Mais cette compagnie, en difficultés, cessera toute activité en octobre 1950. Le F-BBCB est alors vendu le 15 juin 1951 par Air France à la compagnie thaïlandaise Pacific overseas airlines Ltd qui l'acquiert pour 38 500 dollars.



Il faut noter toutefois que les Constellation, souvent comparés aux Latécoère 631, ont eux aussi connu des drames à leurs débuts. En 1946, au cours des dix premiers mois de service commercial, cinq Constellation civils ont été détruits ou fortement endommagés dans des accidents<sup>1</sup>. Ce qui entraînera une interdiction de vol de quelques mois. Ils connaîtront ensuite, tout au long de leur carrière, un manque de fiabilité de leurs moteurs qui les contraindra souvent à finir leur vol avec un moteur stoppé. Cela vaudra au Constellation le surnom ironique de "meilleur trimoteur au monde".



Lockheed Constellation d'Air France. (Collection Basque)

### Hormis Corentin Kersual et Henri Leclair, ont pris les commandes des Laté pour Air France :

Comme commandant de bord : Jean-Marc Mouligné, Roger Capillon, André Châtel et comme second pilote : Robert Boissard, Jean Casselari, Jean Dabry, Jean Goutay, Joseph Heuzé, Michel Tramond, Hempé et Voutry.

<sup>1</sup> Aux Etats-Unis, le 29 mars 1946, le Constellation (NC86510) de la Transcontinental western airways sort de piste à l'atterrissage à Washington suite à une erreur de pilotage. Le 11 juillet 1946, un autre Constellation (NC86513) de la même compagnie s'écrase à la suite d'un feu en vol. Le 24 septembre 1946, le Constellation (NC88831) de la Pan Am se pose trains rentrés suite à une erreur de commande (confusion avec celle des volets). Le 12 octobre 1946, le Constellation (NC86512) de la Transcontinental western airways sort de piste ici aussi à cause d'une erreur de pilotage. Le 28 décembre 1946, à nouveau un Constellation (NC86505) de la Transcontinental western airways s'écrase à cause d'une panne d'altimètre.

Cette série d'accidents provoque une interdiction de vol de quelques mois, le temps d'identifier les causes des anomalies et d'effectuer les modifications nécessaires...

En raison du nombre trop réduit d'appareils produits, les Latécoère 631 n'auront pas eu l'opportunité de bénéficier d'un processus comparable.

Le F-BBCB aux couleurs de la TRAPAS. (Origine inconnue)

### Une nouvelle société d'exploitation des Laté ?

Une délégation de la compagnie Air France se rend à Biscarrosse du 12 au 14 février 1949. Elle a pour mission d'étudier les conditions de cession de ses actifs à une future société privée qui souhaite assurer l'exploitation des Latécoère 631 en cargo.

La première journée permet d'exposer aux personnels en poste à Biscarrosse les conditions dans lesquelles ils pourraient être mis à disposition de la nouvelle société. Une première réunion se tient avec les personnels navigants, et une deuxième avec le personnel au sol. Assistent à ces réunions les chefs de service, les représentants du comité d'entreprise et les délégués syndicaux.

Les agents au sol titulaires qui souhaitent rejoindre la nouvelle société seront mis en congé sans solde par la compagnie, qui s'engage à réintégrer ceux qui en feraient la demande par la suite. Pour eux, les seules craintes évoquées portent sur des retards éventuels de titularisation.

Le personnel navigant tient à s'assurer que sa rémunération au sein de la nouvelle entreprise sera au moins égale à celle perçue sur la ligne des Antilles.

Sont aussi examinés l'effectif et la qualité du personnel à mettre à disposition de la société. Il s'agit d'environ 100 personnes sur les 130 en poste à Biscarrosse. Ce transfert d'employés devrait permettre le redémarrage de l'activité et d'assurer l'expérimentation demandée par les services officiels. L'intégration de la totalité des salariés d'Air France de Biscarrosse dans ces conditions et dans cette nouvelle structure ne semble pas impossible.

En fait, la majorité des personnes ayant travaillé sur le Laté 631 croit toujours en son avenir, et presque tous sont prêts à poursuivre leur activité à Biscarrosse pour une autre société. Leur seule condition réside bien dans l'engagement d'Air France à les réintégrer en cas de problème, engagement qui devra être écrit et signé par les deux parties. La compagnie précise toutefois qu'il ne lui sera pas possible de mettre à disposition à Biscarrosse des agents qui auraient été mutés dans l'intervalle dans d'autres centres.

La base de Biscarrosse-Hourtiquets au milieu des années cinquante. (Collection Parpaite)



Finalement, Air France met à la disposition de la société son personnel au sol et son personnel navigant ; tous les anciens de la ligne des Antilles sont là, sauf les mécaniciens navigants qui avaient conditionné leur présence à la réalisation de modifications sur les appareils ; leur demande étant restée lettre morte, ils n'ont pas souhaité poursuivre l'aventure.

La compagnie demande donc aux représentants de la nouvelle société de prendre en charge son personnel dès le 1<sup>er</sup> mars 1949, étant entendu qu'il lui appartiendra de trouver les ressources nécessaires à leur rémunération.

D'autre part, Air France restituera à l'État les installations au sol et le matériel de l'hydrobase de Biscarrosse qui lui ont été concédés et ce en vue de leur transfert à la société qui reprendra les Laté. Personnels et infrastructures représentent une charge d'environ six millions de francs par mois (cinq pour les frais courants de la base et la rémunération du personnel au sol et un pour la rémunération du personnel navigant).

Air France fait savoir enfin qu'elle envisage de confier à la nouvelle société la remise en état des Catalina, le coût de l'opération restant à sa charge.

La dernière journée de travail de la délégation d'Air France est consacrée à des entretiens avec les représentants de la nouvelle société, MM. Souville et Brunhes ainsi qu'avec M. Carour, représentant le SGACC, propriétaire des appareils. Ce dernier expose les conditions dans lesquelles l'exploitation des Laté 631 pourra reprendre ; il s'agit principalement d'effectuer 500 heures de vols d'endurance, au cours desquelles du fret payant pourra d'ailleurs être transporté pour rémunérer la société.

Les essais au banc de la nouvelle hélice Ratier devraient débuter le 1<sup>er</sup> mars et être achevés le 1<sup>er</sup> mai. Les essais en vol avec le n° 8 (F-BDRE), aménagé en cargo, pourront être terminés en juin. Les vols d'endurance pourront donc vraisemblablement commencer le 1<sup>er</sup> juillet.

Au terme des réunions, les dirigeants de la nouvelle société estiment pouvoir donner une réponse définitive sur la prise en charge du personnel d'Air France dans le délai d'une semaine ; en fait, ils n'ont pas vraiment d'alternative, car seul le personnel de la compagnie est compétent sur les Laté 631.

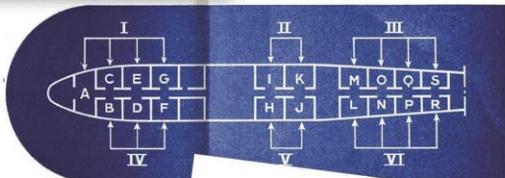




Vue d'un des canots gonflables faisant partie du lot de bord. (Collection SHD)

RÉPARTITION DES CANOTS

Nombres des canots	Chef de canot	Passagers
Canot I	Commissaire	cabines A.C.E.G.
Canot II	2 <sup>e</sup> Mécanicien	1 et K
Canot III	2 <sup>e</sup> Steward	M.O.Q.S.
Canot IV	Navigateur	B.D.F. et 2 <sup>e</sup> Radio
Canot V	Electricien	H et J
Canot VI	Co-pilote (ou 3 <sup>e</sup> steward)	L.N.P.R.
Canot VII	Commandant de bord	Reste de l'équipage : 1 <sup>er</sup> Mécanicien 1 <sup>er</sup> Radio 1 <sup>er</sup> Steward 3 <sup>e</sup> Steward (ou co-pilote)



**ABANDON D'URGENCE**

Les sorties d'évacuation sont : les hublots largables qui sont dans chacune de vos cabines et que vous ouvrirez au moyen de la poignée fixée sur le paroi.

- ouvrez le guichet camouflé,
- baissez la poignée,
- poussez le hublot qui tombe à l'eau.

Votre canot se trouvera à la mer devant votre hublot, à l'exception du canot IV (cabines B.D.F.) que les passagers trouveront amarré à la porte tribord arrière.

Vous quitterez l'appareil sur ordre par les hublots largables et rejoindrez vos canots respectifs.

Ne gonflez pas vos ceintures dans le cas d'abandon d'urgence, vous ne pourriez plus passer à travers les hublots.

Les canots seront manœuvrés par les membres de l'équipage qui assureront également la mise en œuvre de leur équipement jusqu'à l'arrivée des secours.

Chaque canot est pourvu d'un livret d'instructions qui doivent être rigoureusement suivies.

De l'ordre et de la discipline dont vous ferez preuve, dépend la correcte exécution d'une manœuvre minutieusement préparée.

**ABANDON D'URGENCE**

Extraits du guide d'évacuation en cas d'amerrissage d'urgence fourni aux passagers. (Collection Musée Air France)

**ABANDON NORMAL**

La porte d'évacuation pour tous les passagers est la normale de l'hydravion.

Les canots sont lancés à la mer.

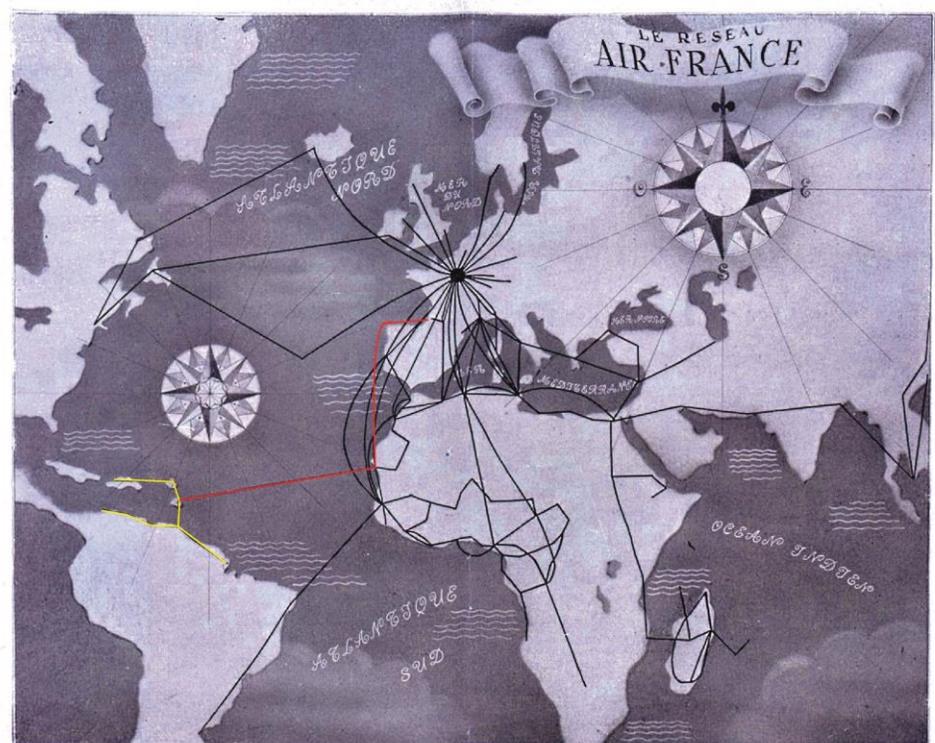
Les Chefs de canots en prennent possession.

Sur l'appel du Second-pilote, vous gonflez le gilet flotteur et vous quittez l'appareil dans l'ordre suivant :

**ABANDON NORMAL**

**ABANDON D'URGENCE**

- Groupe "Canot I" (A.C.E.G.) vers le canot "Commissaire" ; à droite en sortant.
- "Canot II" (I et K) vers le canot "2<sup>e</sup> mécanicien" ; à gauche du canot "Commissaire" ;
- "Canot III" (M.O.Q.S.) vers le canot "2<sup>e</sup> steward" ; à gauche du canot "2<sup>e</sup> mécanicien" ;
- "Canot IV" (B.D.F.) vers le canot "navigateur" ; à gauche du canot "2<sup>e</sup> steward" ;
- "Canot V" (H et J) vers le canot "électricien" ; à gauche du canot "navigateur" ;
- "Canot VI" (L.N.P.R.) vers le canot "Co-Pilote" (ou "3<sup>e</sup> steward") ; à gauche du canot "électricien" ;



DEUX ANNÉES D'EFFORTS ONT PERMIS A L'AVIATION COMMERCIALE FRANÇAISE DE REPRENDRE SA PLACE PARMIS LES GRANDES AVIATIONS CIVILES MONDIALES



Date Opérateur	Départ Arrivée	Durée essais	Durée du vol	Masse T/O	But du vol	Equipage En gras : les commandants de bord	Observations
09/11/1947 SNCASO	St-Nazaire St-Nazaire	1h30	0h35	42900	Vérifications générales	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy (SNCASO) : Clavier / Legal / Penidou	
17/11/1947 SNCASO	St-Nazaire St-Nazaire	0h55	0h21	44300	Vérifications générales	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Boy (SNCASO) : Clavier / Legal / Penidou / Herbretaux / Paul (SGE) : Paucelier	Vol ballonnets sortis suite avarie moteur au point fixe
01/02/1948 LATECOERE	St-Nazaire Biscarrosse	2h00	1h25	46000	Convoiage St Nazaire - Biscarrosse	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre / Marty / Bergé / Delteil / Lloberes / Saramon / Lere / Gouillardet / Beca / Balza / Oursies (SNCASO) : Clavier / Legal (SGE) : Paucelier	
05/02/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	1h55	0h53	45000	Essais refroidissement moteurs	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre / Cypkin (AIA) : Barrière (CAR) : Grezel (SGE) : Lannier (Pax) : 6	
04/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	1h10	0h16	60071	Vérifications générales	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (AIA) : Barrière (CAR) : Gaschat- Grezel (SGE) : Lasnier (Wright) : Mitchel	Vol interrompu : mauvais fonctionnement servo commande SAM - L'appareil est très dur à manœuvrer en gauchissement à droite
05/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	1h55	1h22	59000	Vérifications générales	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (SGE) : Lanier	Gauchissement reste dur à droite - Profondeur donne des à-coups de faible amplitude comme si l'appareil était instable - Les volets ne descendent pas à l'amerrissage
08/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	2h25	1h43	48000	Vérifications générales - Essais gouvernes - Radio	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre / Heran (AIA) : Laborde / Lagarde / Goudinoux / Gaillardot / Guillaud (Jaeger) : Prunier (Alkan) : Kieffer	Les volets ne descendent pas à l'amerrissage
10/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	3h05	2h34	65000		(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (STA) : Bouquet (SGE) : Lanier (Alkan) : Kieffer (Wright) : Mitchel	Commandes de vol : idem
11/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	2h05	1h06	65000	Vérification des carburateurs à 500 m	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Le Morvan / Bignerres / Clément (SGE) : Lanier	
12/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	1h00	0h08	63000	Vérification BMEP - Bases	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Le Morvan / Bignerres / Jaggi (CAR) : Grezel (SGE) : Lanier (CATRE) : François / Louche / Krumm / Costes	Vol interrompu : mauvaises visibilité

Date Opérateur	Départ Arrivée	Durée essais	Durée du vol	Masse T/O	But du vol	Equipage En gras : les commandants de bord	Observations
13/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	2h15	1h31	62500	Vérification BMEP - Bases	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Le Morvan / Bignerres / Jaggi (SGE) : Lanier - (Rousseau) Ostenga (CATRE) : François / Louche / Krumm / Costes / Marchelet / Chautard	
27/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	1h40	1h00	60000	Vérification mesures de bruit	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Le Morvan / Bignerres / Jaggi - (CAR) : Grezel - (SGE) : Lasnier (STAé) : Mallet / Cabarat / Glasser / Lasserre (CATRE) : Costes / François / Krumm / Chartier / Soriano / Masquelet / Chautard	Appareil plus bruyant que les 03 et 04
27/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	1h50	0	75000	Essais à 75T	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Kersual / Le Morvan / Jaggi / Dumonteil (CAR) : Grezel / Gaschat (SGE) : Lasnier (CATRE) : Costes / François / Krumm / Descaves / Nesmes / Brobu / Chartier / Flammand / Leudière / Gap / Peron / Mescler / Soriano / Bar / Chautard / Billiot	Essais interrompu par suite de mauvais temps hydroplanage
28/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse Biscarrosse	2h20	1h44	73500	Décollage en charge - Montée à 3000 m et pallier de vérifications	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Kersual / Le Morvan / Jaggi / Ronat / Bignières (CAR) : Grezel / Gaschat (Jaeger) : Prunier (CATRE) : Costes / François / Krumm / Descaves / Nesmes / Brobu / Chartier / Flammand / Leudière / Gappieron	
29/05/1948 LATECOERE	Biscarrosse - Marignane ou Berre ?	5h25	4h30	74500	Endurance préliminaire	(Latécoère) : <b>Prévest</b> / Malpot / Boy / Sarrère / Furbeyre (Air France) : Kersual / Le Morvan / Jaggi / Ronat / Bignières (CAR) : Grezel / Gaschat (SGE) : Lanier (Jaeger) : Prunier (AIA) : Barriere (CATRE) : Costes / François / Krumm / Descaves / Brobu / Chartier / Flammand / Leudière / Gappieron	
1-juin-48					Environ 45h00 d'essais cumulés en vol et à flot		



## Remerciements

### Pour leur contribution

Mission mémoire de l'aviation civile  
Joël Vergne, Yves Meusburger, Ariane Gilotte

Département archives de l'Aviation civile  
Ariane Gilotte, Marie-France Poisson

Musée de l'hydraviation de Biscarrosse  
Sylvie Bergès, Virginie Claverie-Lumalé

Musée Air France  
Denis Parenteau

ARDHAN  
Robert Feuilly, Lucien Moreau

SHAAPB  
Michel Mormone

SHD  
Marcelin Hodeir

### Pour leur témoignage

Henriette Giraud-Cabanes / Françoise Kersual  
Marie-Hélène Le Galludec  
Arthur Basque / Richard Basque / Michel  
Clément / Vital Ferry / Jean-Luc Merson  
Pierre Poux / Pierre Rougier

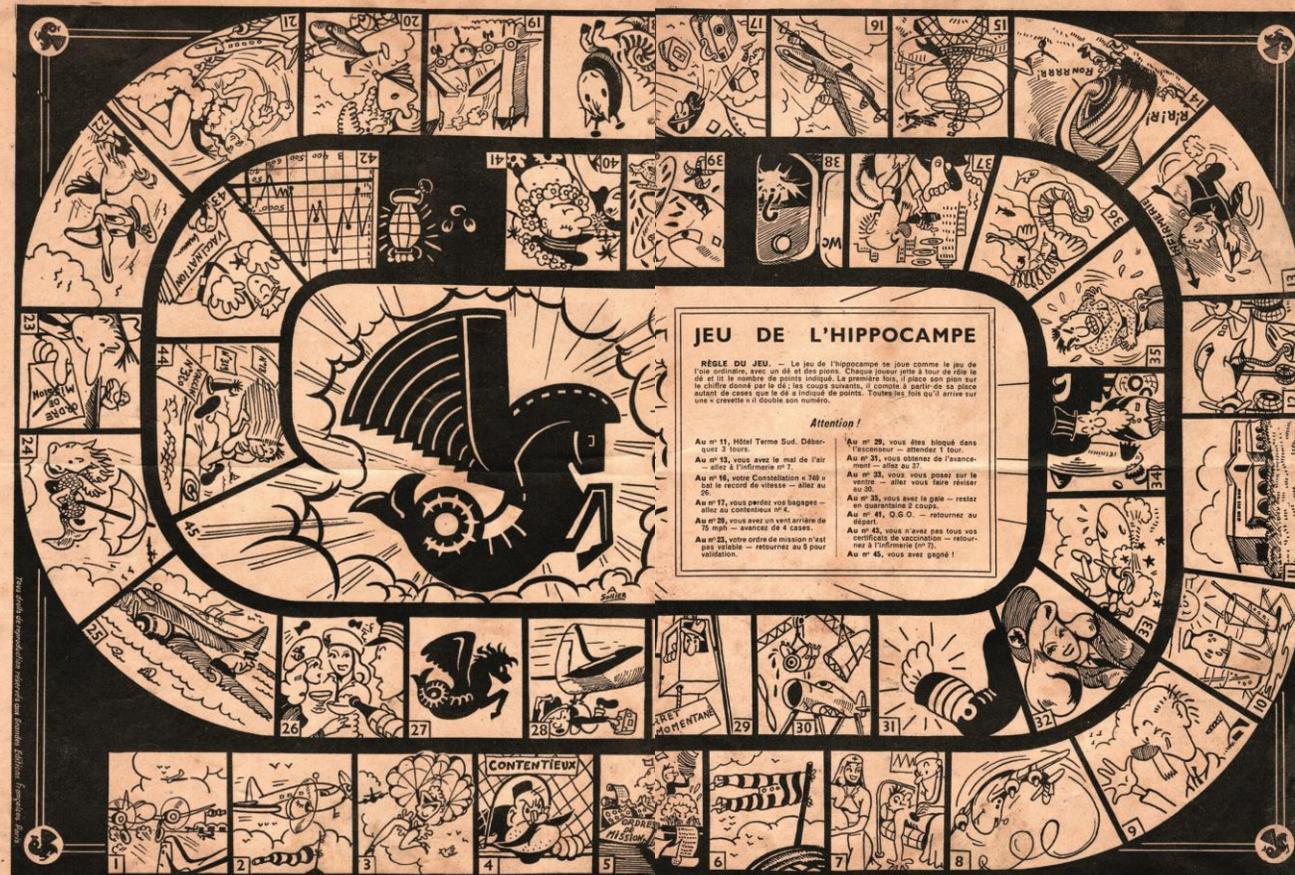
### Pour leur prêt de photographies et documents

Archives de l'Aviation civile et du Service  
technique de l'Aviation civile  
Musée de l'hydraviation de Biscarrosse  
Musée Air France / ARDHAN / Eco musée de  
St-Nazaire / Fondation Latécoère

Mme Giraud Cabanes / Kersual / Le Galludec  
MM. Basque / Bouchet / Daugey / Delmas /  
Ferry Mauban / Merson / Morvan / Poux /  
Rougier

### Pour leur relecture attentive

Evelyne Parpaite et Henri Conan



Jeu de l'oie (de l'Hippocampe) distribué aux passagers d'Air France. (Collection Kersual)

## Bibliographie

### Livres et ouvrages techniques

Air France  
Manuel d'utilisation Laté 631 moteurs Wright 14BB -  
CEAB juin 1948  
Manuel d'instruction en cas d'amerrissage forcé

Société Industrielle d'Aviation Latécoère  
Notice descriptive et d'utilisation - SILAT juillet 1947

Pascal parpaite  
"L'exploitation commerciale des Latécoère 631" éd-2 2017

### Revue

Revue du SGAC  
n°144, 1er mai 1972  
Le Trait d'Union  
n° 180, 1997 ; n°182, 1998 ; n° 244, 2009  
Le fana de l'aviation  
ns° 393 à 397, Bousquet (Gérard), 2002  
Air Britain  
Aéronautics  
janvier 1948  
Flight  
26 février 1948, 24 juillet 1947, 24 juin 1947,  
août 1945

### Articles et extraits de journaux

Les Ailes  
Le Figaro  
Le Parisien  
L'Époque  
Le Populaire  
La Paix  
Sud-Ouest  
Aviation-Automobile  
Paris Normandie  
Dernière heure  
La France  
Le Soir  
La Marseillaise  
Le Méridional  
Le Provençal  
Midi soir  
Dernière heure  
Gris et noir



### L'exploitation commerciale des Laté 631

Appareil de gros tonnage et à grand rayon d'action, le Latécoère 631 n'a effectué qu'une courte carrière commerciale, de 1945 à 1955. Précurseur et innovant à la fin des années trente, époque de sa conception, ce géant des airs vit son destin contrarié par la guerre. Plus gros appareil en service au monde lorsqu'il fut mis en exploitation par Air France, en 1947, il devint l'emblème de la renaissance de l'aviation française d'après-guerre.

Il était pourtant déjà dépassé, et il entra en service alors même que l'aviation terrestre prenait le pas sur l'hydraviation. De surcroît, sa brève histoire fut endeuillée par des accidents dramatiques, qui mirent prématurément fin à son exploitation. Sur les onze exemplaires construits, seuls quatre eurent une réelle activité commerciale. Les autres n'effectuèrent que des campagnes d'essais, et la construction de l'un d'entre eux n'alla d'ailleurs pas jusqu'à son terme.

L'histoire du 631 est étroitement liée à celles de Biscarrosse et de la ligne des Antilles, et ce livre renoue avec l'enthousiasme qui marqua le début des vols. Il retrace les périodes peu connues de l'exploitation du Laté par la SEMAF puis par France-Hydro et s'efforce de mettre en lumière la complexité des relations entre les sociétés exploitantes et les services de l'Etat. Il évoque aussi les hydrobases liées à son histoire, celle des Hourtquets en premier lieu, mais également celles de Port-Etienne, Fort-de-France, Douala, Léré ou Dakar. L'ouvrage décrit enfin les accidents qui jalonnèrent la vie du Laté, en s'attachant aux questions techniques, aux analyses des commissions d'enquête et, bien sûr, aux aspects humains de ces drames.

Trop tôt, trop tard... les services de l'État mirent sans doute trop d'espoirs dans cet appareil, conduisant à une mise au point à marche forcée et à une mise en ligne précipitée. Avion malchanceux, le Latécoère 631 a tout de même à son actif d'avoir effectué durant un an la plus longue liaison commerciale sans escale, de Port-Etienne à Fort-de-France (4 700 km) et d'avoir battu plusieurs records du monde. Pour tous ceux qui ont participé à sa courte vie, et dont l'on retrouvera dans ces pages les noms et parfois les visages, l'aventure du Latécoère 631 est restée l'un des moments les plus intenses de leur carrière. Ils étaient jeunes et avaient tous la certitude de réussir ce défi.

Vous trouverez dans cet ouvrage toutes les informations complémentaires dont cette brochure a été extraite est enrichie. Un destin contrarié par la guerre / 1945, un Laté 631 à Biscarrosse / Air France, l'hydravion et les Antilles / Le voyage et la vie à bord / La courte vie du F-BDRC / Le temps de la SEMAF / France-Hydro, de l'Indochine au Tchad / Le dernier voyage / Le devenir de la base de Biscarrosse.

Mais aussi : Sur les hydrobases utilisées / L'analyse des accidents / De nombreux témoignages et rapports et de nombreuses annexes.

Collection Mémoires de l'hydraviation  
2017 Mémoires de l'hydraviation  
Lieu dit Peigus, Route de pertuis, 84240 Ansouis  
memoreshydraviation@free.fr  
Conception graphique Pascal Parpaite  
Achevé d'imprimer en CE par :  
www.courtier-imprimerie.com-2017-juillet  
Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2017

EAN : 97829559567  
ISBN : 978-2-9559567  
Tous droits de traduction, de reproduction  
et d'adaptation réservés pour tous pays

Livre 370 pages (25 x 25, couverture cartonnée)  
Un certain nombre de commentaires de lecteurs sont présentés sur le blog de l'association :  
(<http://memoreshydraviation-over-blog.com/2016/07/donnez-nous-votre-avis-concernant-le-livre-de-pascal-parpaite.html>)

### Bon de commande

50 euros plus port (paiement par chèque uniquement), bonus un jeu de 15 reproductions concernant l'appareil.  
Frais d'expédition métropole : Colissimo 8,50 euros, union européenne Colissimo 16,50 euros  
Paiement par chèque : Mémoires de l'hydraviation, Peigus, 84240 Ansouis  
Contact : 0490792405  
Mel : [memoreshydraviation@free.fr](mailto:memoreshydraviation@free.fr)

Nom et prénom : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Email : \_\_\_\_\_  
Téléphone : \_\_\_\_\_

Commande d'\_\_\_ exemplaire (s) du livre « L'exploitation commerciale des Latécoère 631 ».



Le Catalina F-BBCC d'Air France remonte la rampe de l'hydrobase de Fort-de-France. (Collection Bouchet)

### Table des matières

Page 2  
Introduction

Page 3  
Le réseau « Caraïbes »  
La flotte des Latécoère 631 d'Air-France au 1<sup>er</sup> juillet 1948

Page 4  
Perspectives d'avenir  
Saint-Nazaire

Page 5  
Un enchaînement rapide des événements

Page 7  
Le Laté 631 à la crevette

Page 8  
Un nouvel aménagement de la cabine

Page 14  
BDRC devient support publicitaire  
Le voyage à Genève

Page 20  
Un service d'affranchissement de courrier est organisé

Page 21  
Le retour à Biscarrosse

Page 22  
La mise en ligne, le F-BDRC aux Antilles  
Témoignage de Charles Métadier

Page 26  
L'accident du F-BDRC sur l'Atlantique

Page 28  
Les recherches

Page 29  
Les traces du F-BDRC  
Des moyens de recherche exceptionnels

Page 30  
Les mésaventures du F-BDRA

Page 32  
Air France en deuil

Page 35  
Corentin Kersual

Page 36  
L'équipage

Page 38  
Liste des passagers

Page 40  
Témoignage d'Arthur Basque

Page 42  
L'enquête

Page 42  
Incertitude  
Hypothèses

Page 45  
La commission d'enquête conclut ses travaux

Page 46  
Polémique autour de Notre Dame de Boulogne  
Le voyage aérien porteur de périls

Page 47  
A l'heure du bilan  
Le centre de Biscarrosse en question

Page 48  
Air France abandonne les hydravions

Pages 49  
Une nouvelle société d'exploitation des Laté

Page 51  
Les vols du F-BDRC

Page 56 - 57  
Jeu de l'hippocampe Remerciements - Bibliographie

Page 58  
Bon de commande

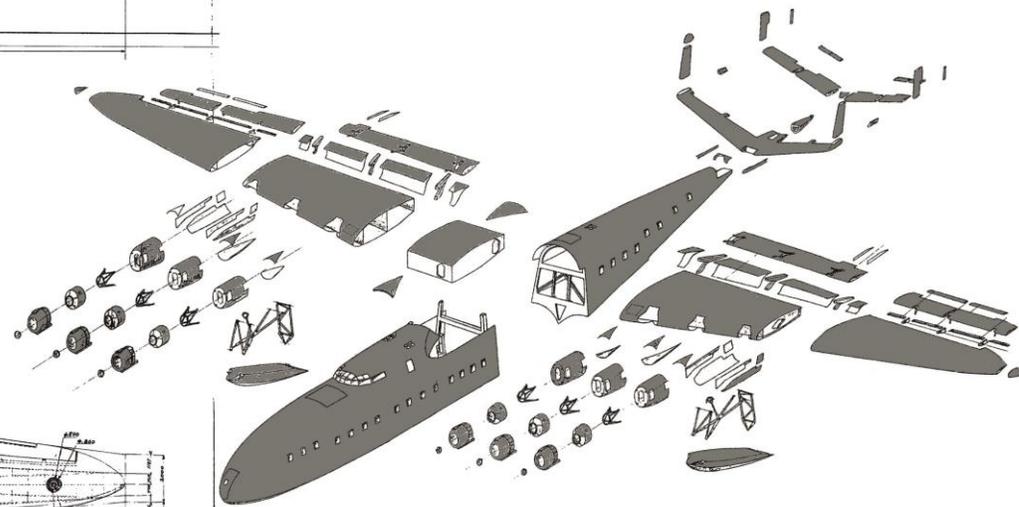
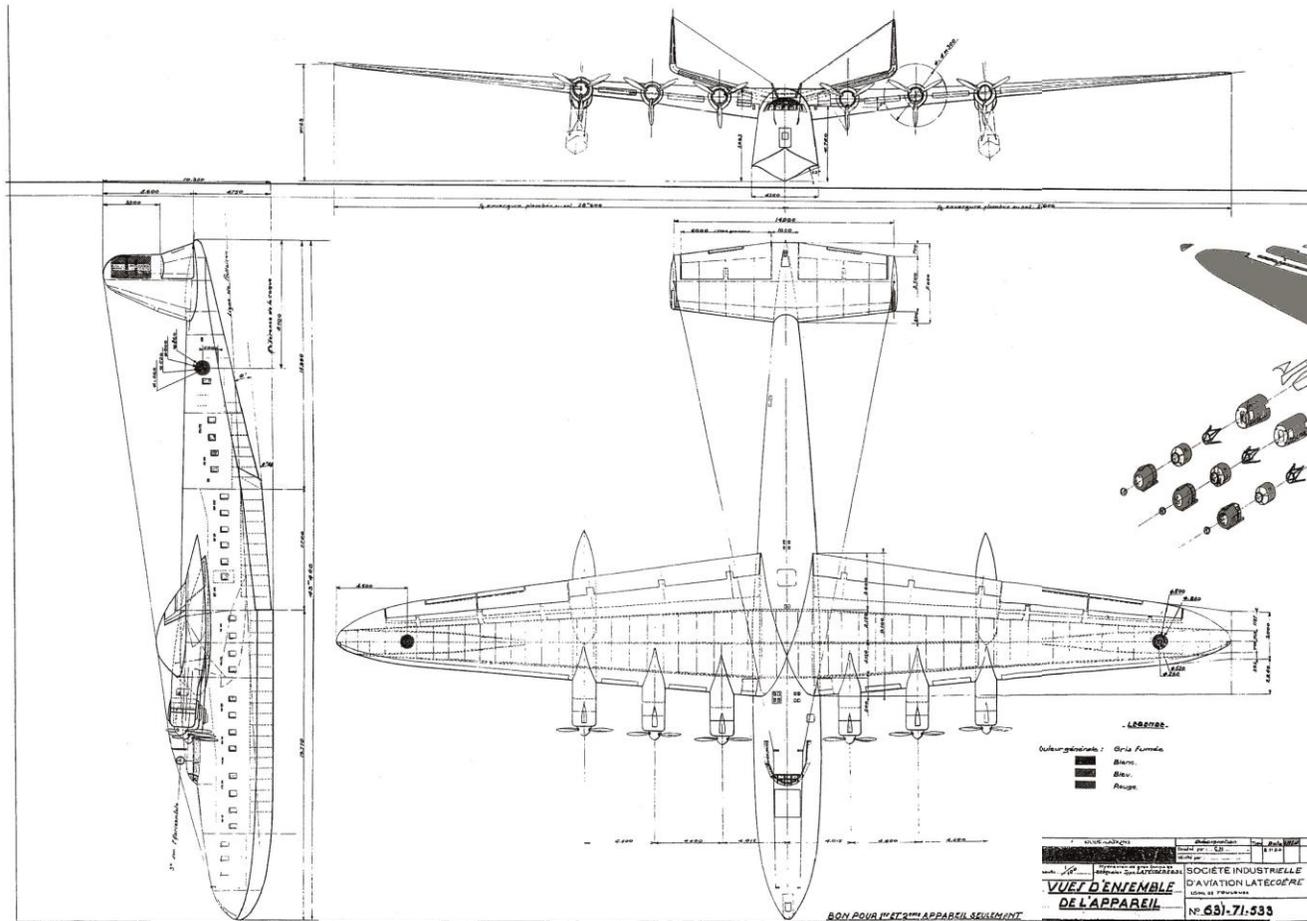
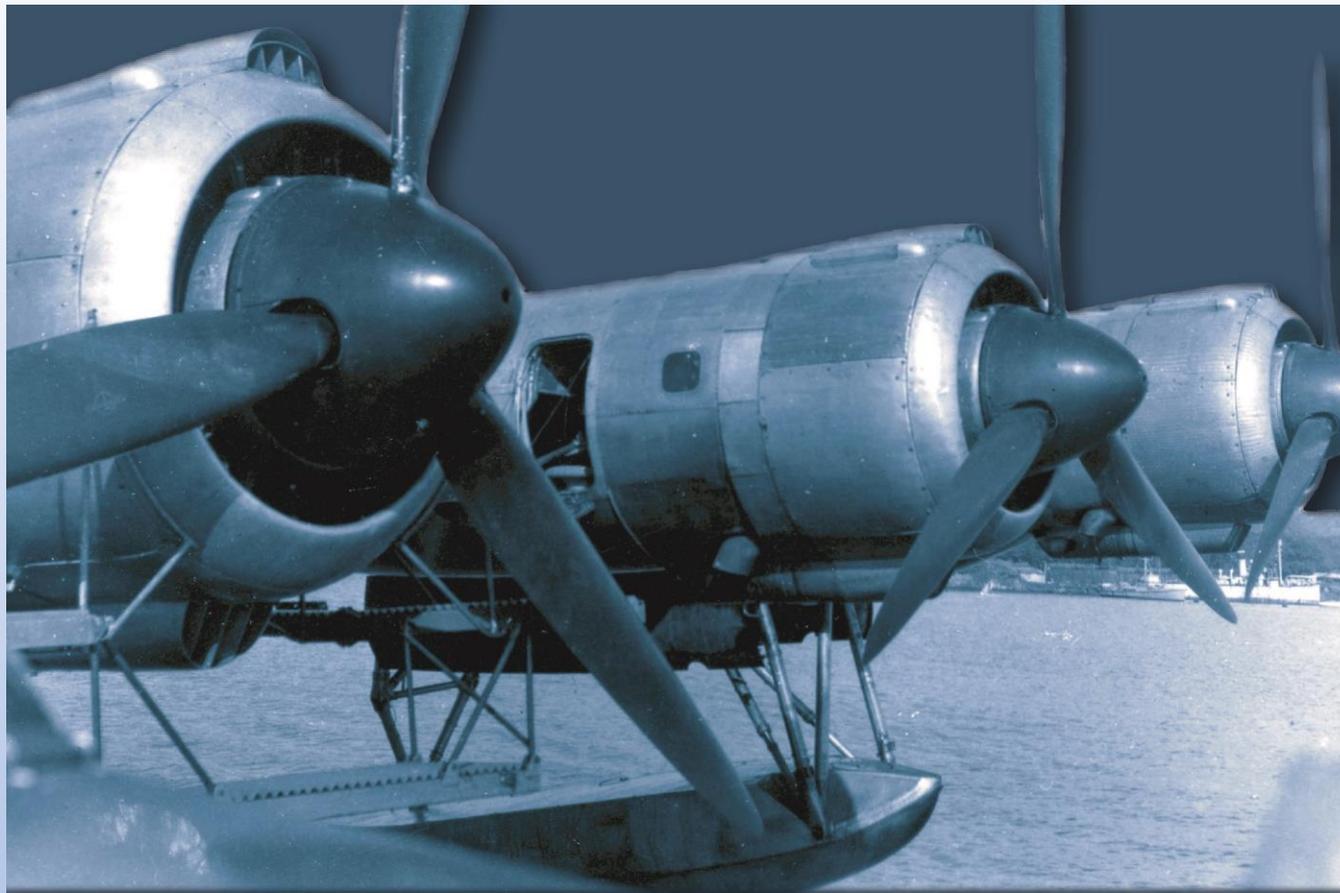


Schéma de décomposition modulaire des éléments constituant le Laté 631. (Collection Parpaite)

Quatrième de couverture : Vue des trois moteurs bâbord d'un Laté en rade de Fort-de-France. (Collection Bouchet)



Conçu avant la 2<sup>e</sup> guerre mondiale et malgré les catastrophes qui ont gravement entaché sa carrière, le Laté 631 a été, pour sa génération, un appareil innovant. Il fut l'appareil français qui fit la transition entre les avions des pionniers et ceux qui ont fait du voyage aérien le moyen de voyager, reconnu comme étant le plus sûr. 70 ans après une catastrophe qui a marqué les mémoires, il nous a semblé nécessaire de remettre en lumière un appareil qui a marqué son époque.

Collection Mémoires de l'hydraviation  
© 2018 Mémoires de l'hydraviation  
Lieu dit Peigus, Route de Pertuis, 84240 Ansouis  
memoreshydraviation@free.fr

Conception graphique : Pascal Parpaite

Ne peut être vendu

