

LATECOERE 631

LE GEANT DES AIRS

sur la ligne des Antilles





Conçu pour le transport de passagers sur l'Atlantique, d'après une commande du ministère de l'air du 12 mars 1936, le Latécoère 631 N°1 volera pour la première fois le 4 novembre 1942 à Marseille.



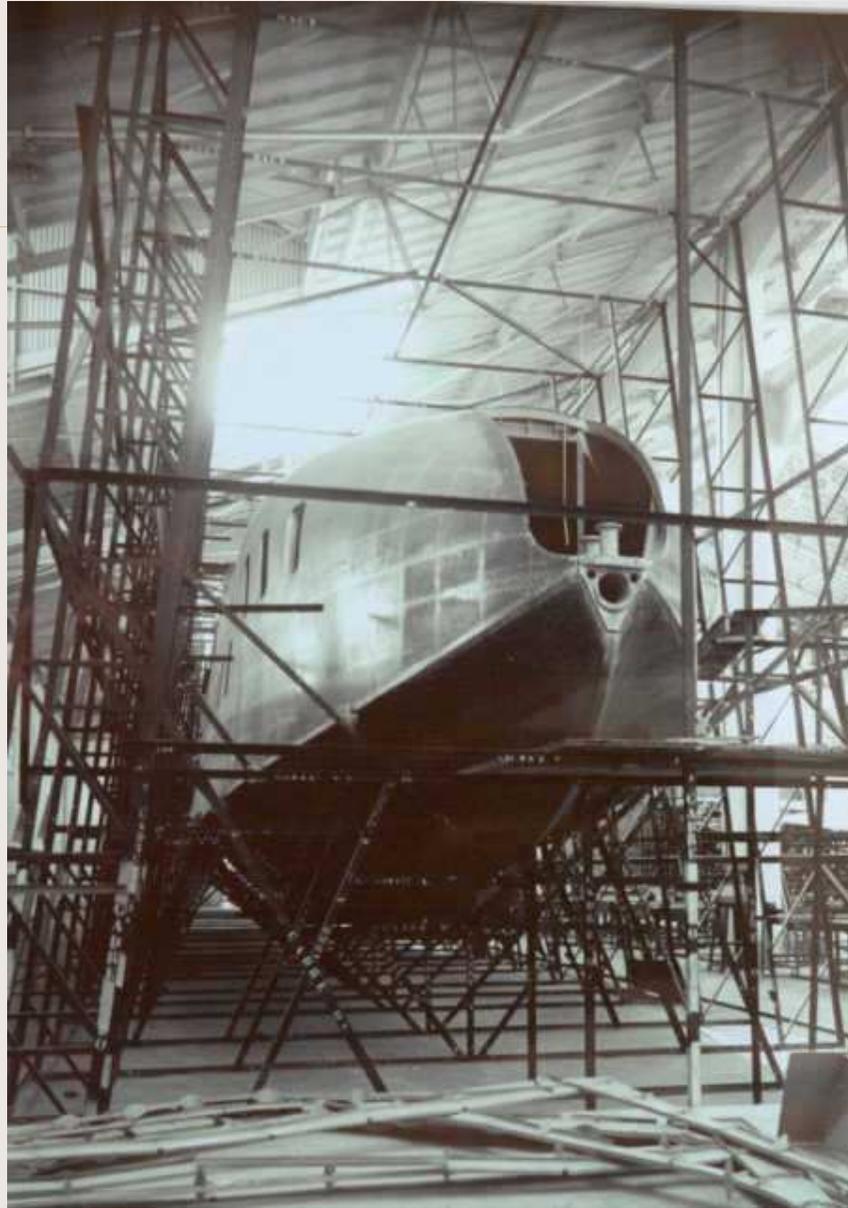
Ce premier prototype sera construit en concurrence avec le CAMS-141 et le SE-200. Les trois prototypes seront détruits avant la fin de la guerre.



L'hydravion maquisard

Latécoère 631 N°2

Il sera fabriqué
également à Toulouse
pendant l'occupation,
puis à la libération,
assemblé à la base de
Biscarrosse



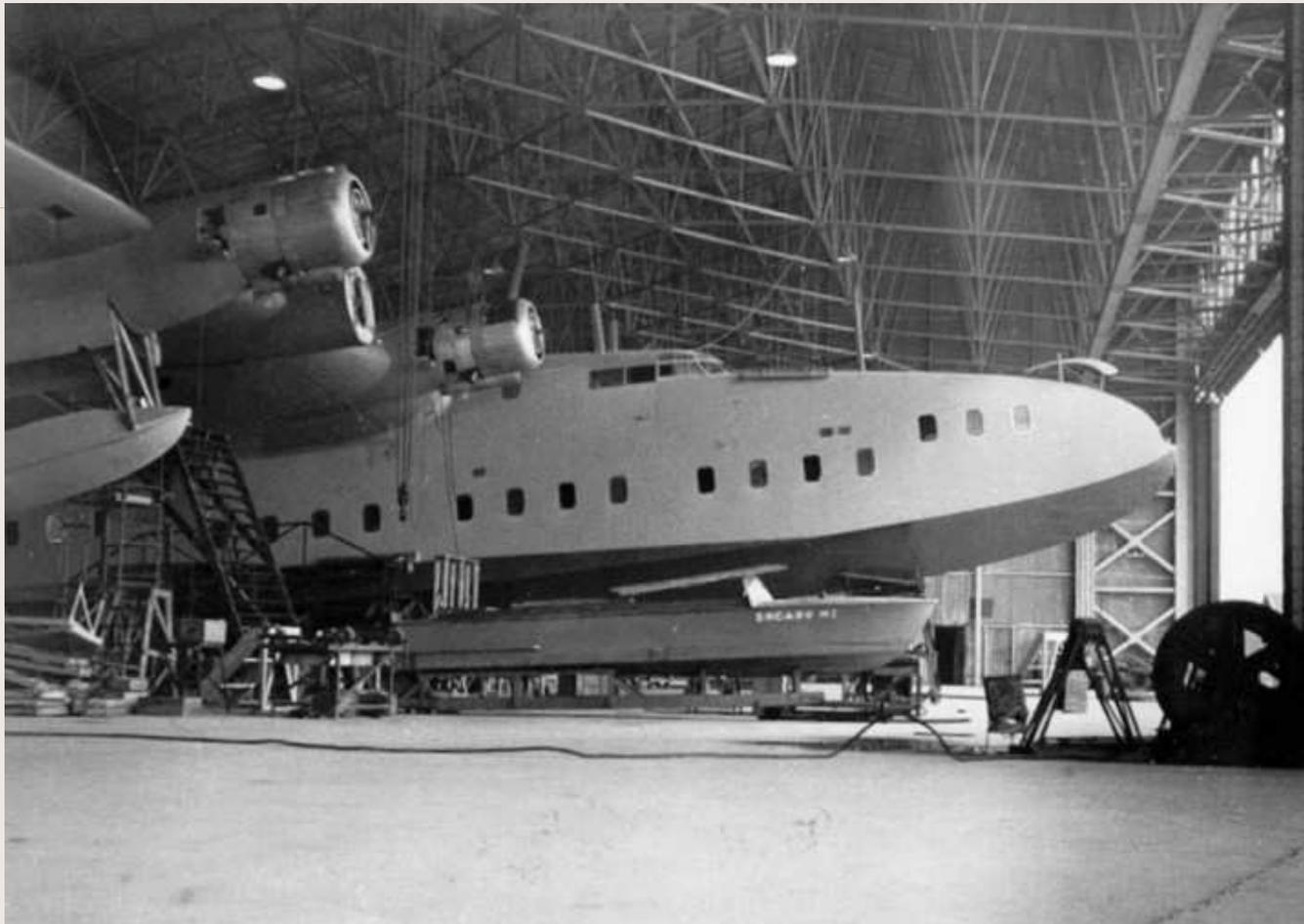


Il sera acheminé par la
route depuis Toulouse.
Il arrive non sans
difficultés à Biscarrosse.





Le contournement de l'église du petit bourg, avec une coque de 43 mètres, sera le dernier problème à surmonter.



Le N°2 F-BANT est en voie d'achèvement.
Trois mois de travail auront été nécessaires au remontage.



Prêt au départ pour son premier vol le 6
mars 1945.



Lionel de Marmier sera son nom de baptême. Il sera inauguré par Charles TILLON, Ministre de l'air...



... le 16 septembre 1945 en
présence d'officiels, d'une
foule de curieux et des
ouvriers Latécoère.



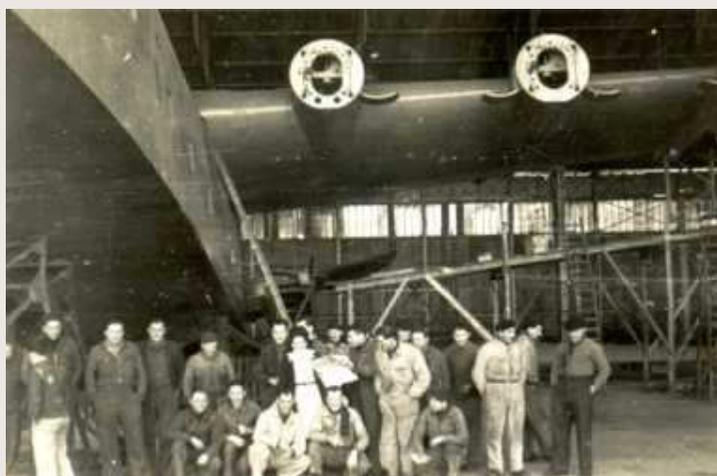
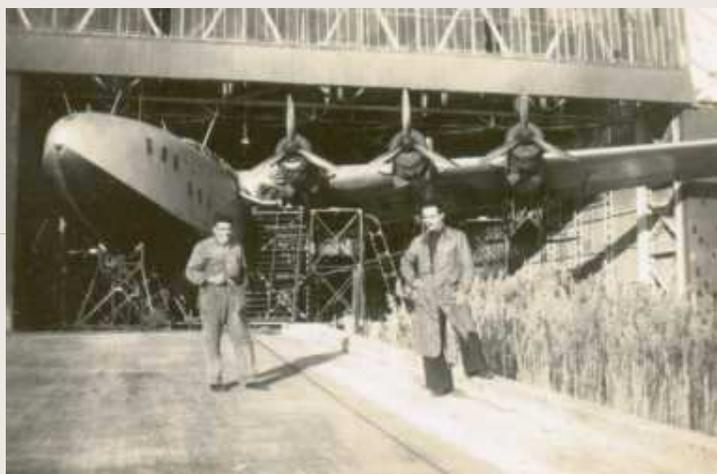


On s'affaire à l'intérieur après les premiers essais.
On le prépare pour l'emport des ses passagers.
On peut distinguer ici, l'isolation phonique en flochage d'amiante.

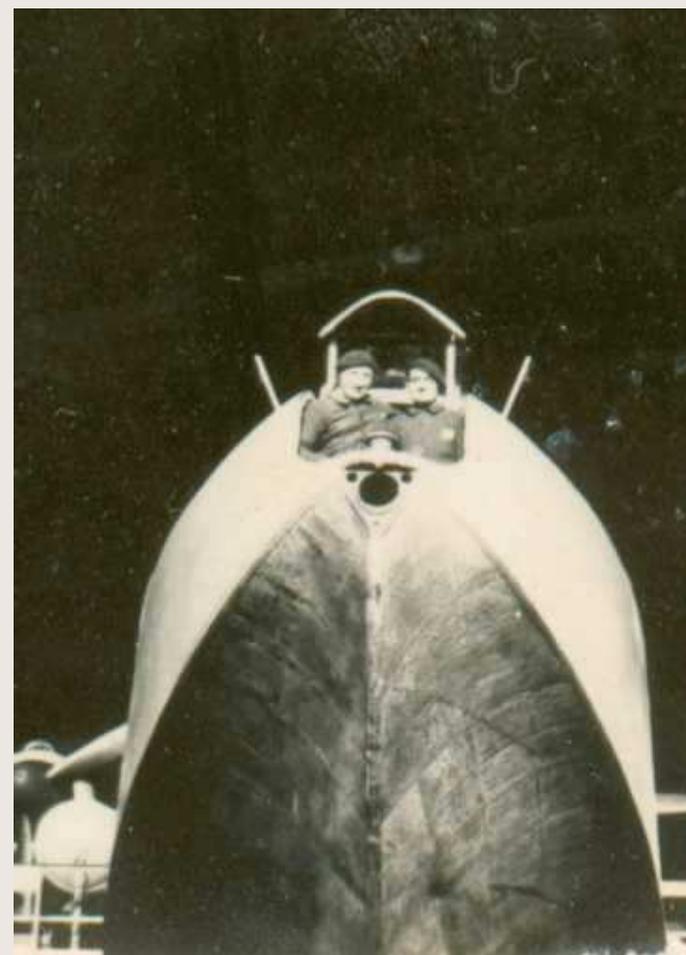


Le géant poursuit ses essais et vols d'endurance à partir de
Biscarrosse.

Puis viennent les vols promotionnels en attendant sa mise en ligne.



On n'hésite pas à poser devant ...





... ou sur le fleuron de la cité Biscarrossaise.



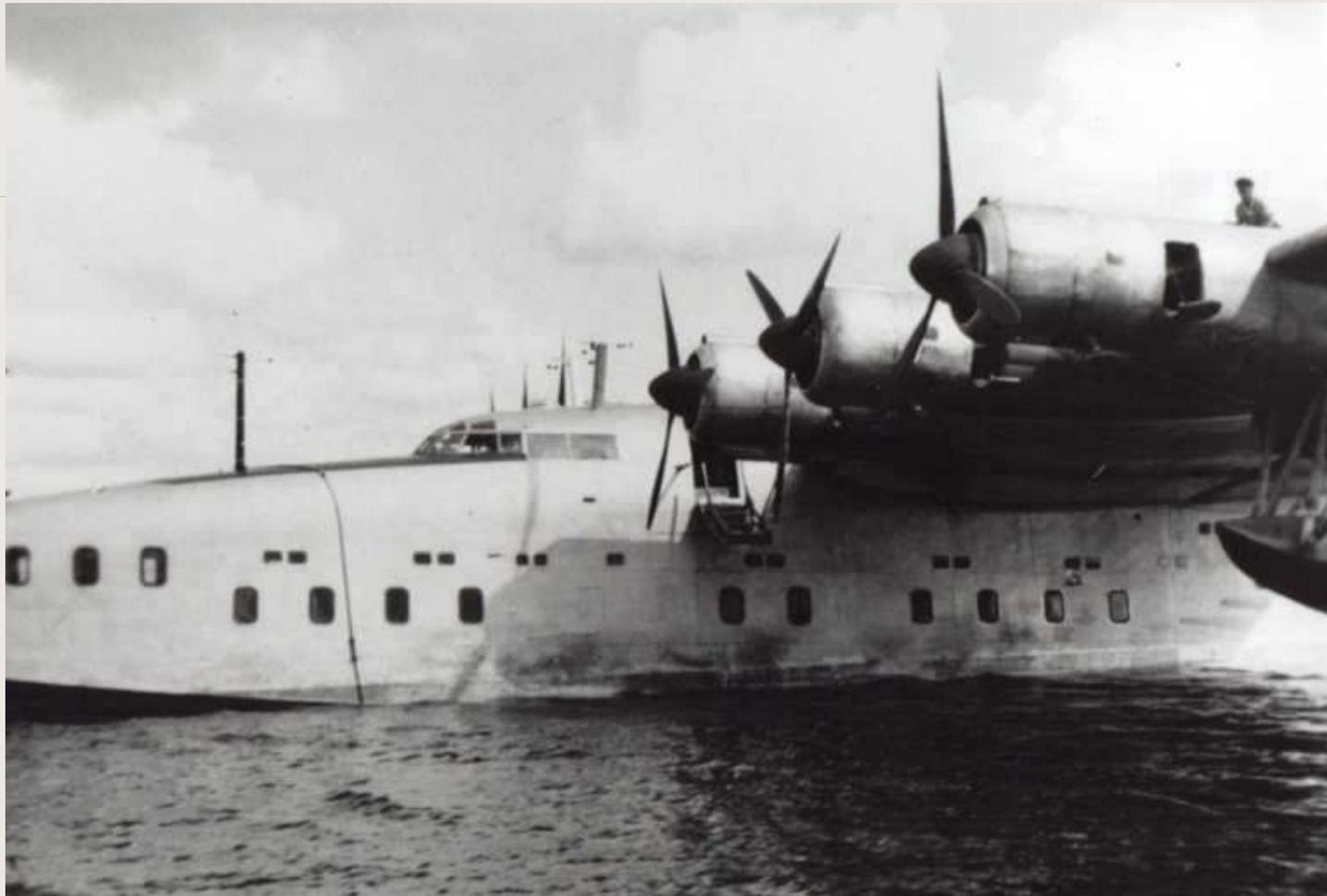
Les dimensions sont impressionnantes:
L'envergure de l'appareil est de 57,43 mètres.



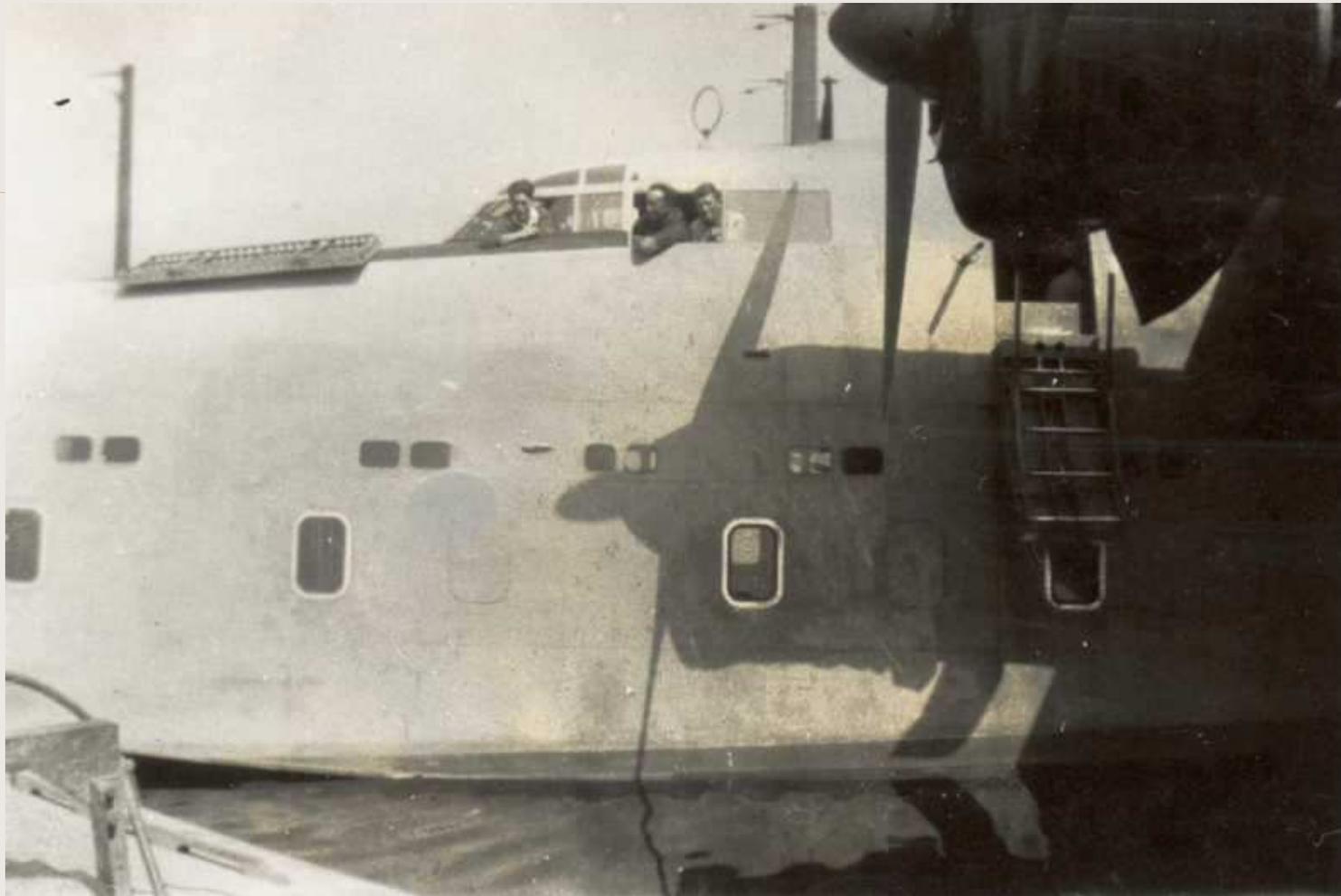
La longueur est de 43,46 mètres.



Son empennage en V est caractéristique.



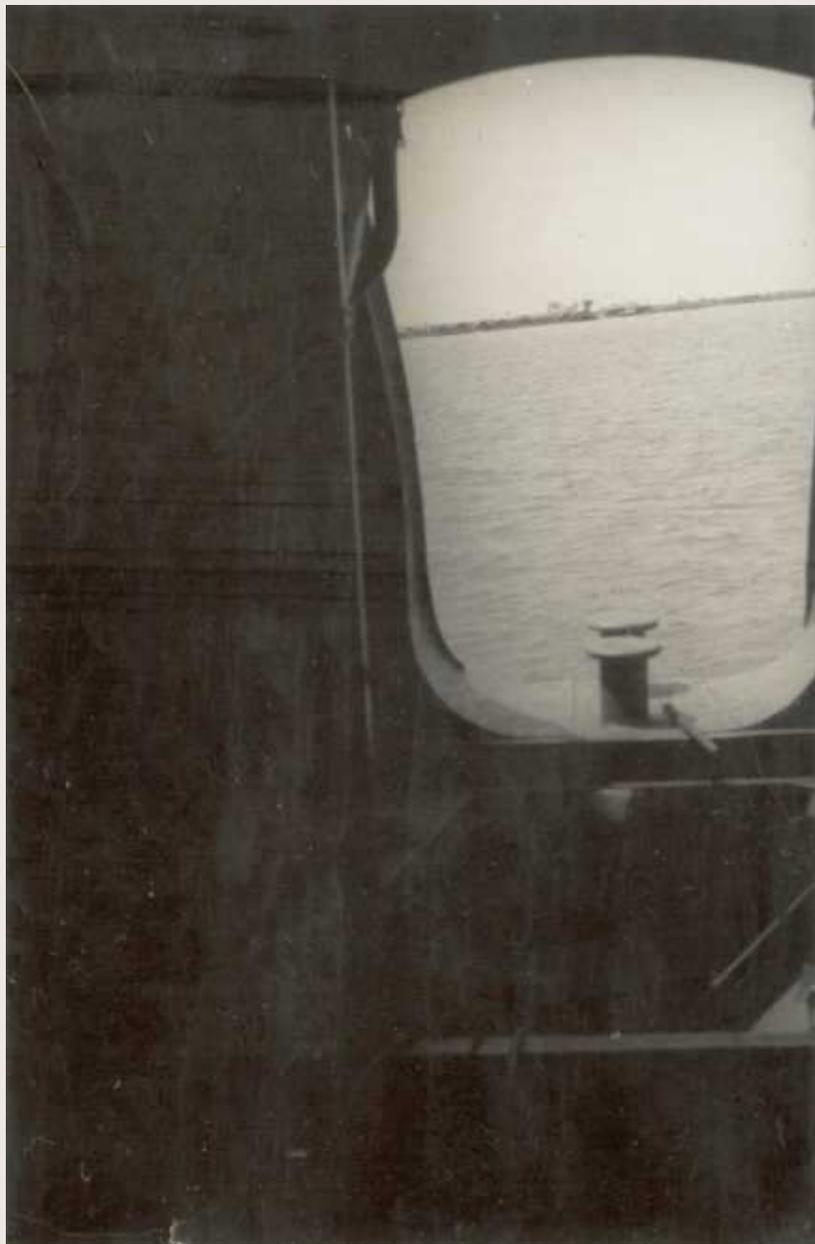
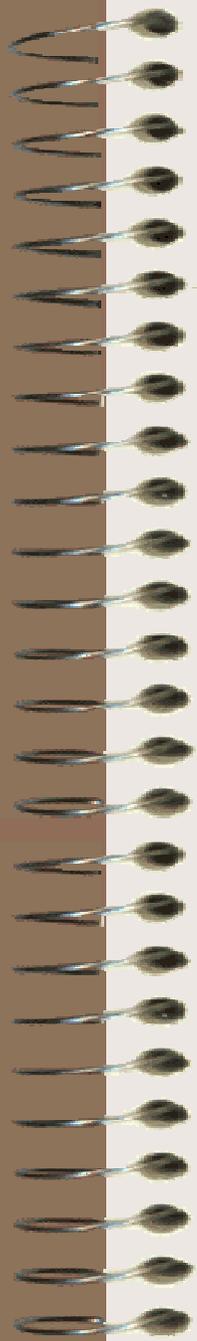
Sa masse en pleine charge est de 72 tonnes.

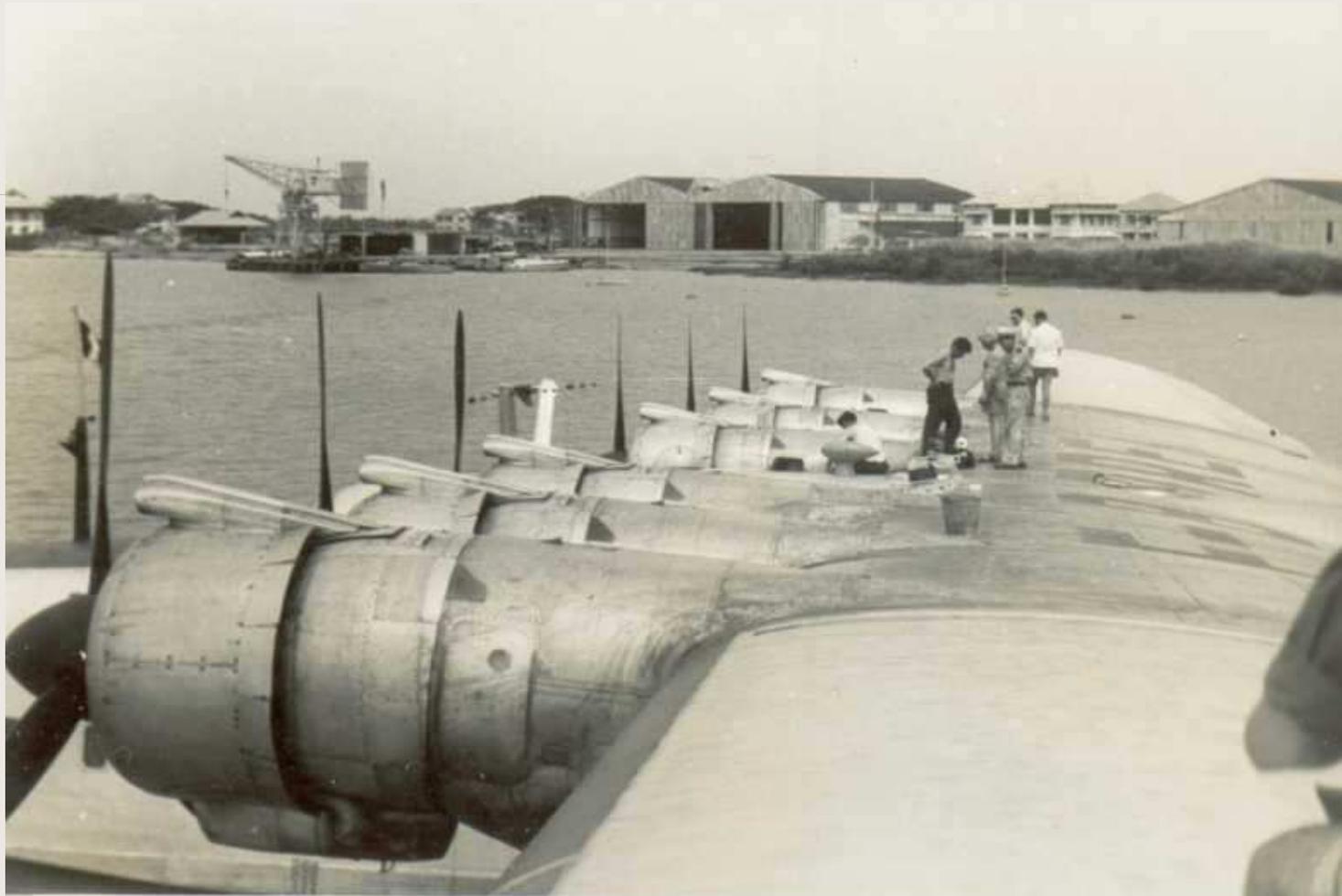


La hauteur totale de 10,35 mètres avec un tirant d'eau de 1,73 mètre.



Les accès à bord se font par des portes aménagées de chaque côté à l'arrière et une à l'avant, par le poste de manœuvre.





Six moteurs Wright cyclone de 1600 chevaux au moins selon les évolutions ...



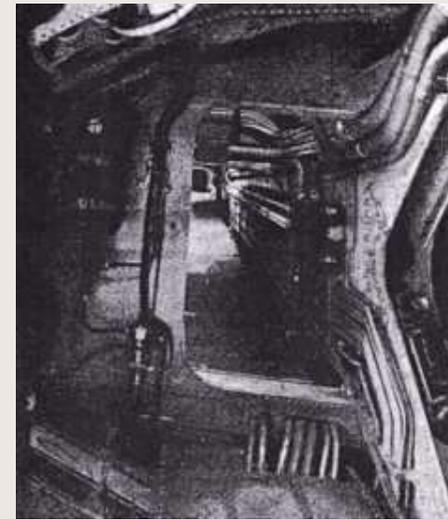
... équipent le Laté 631 et entraînent chacun une hélice tripale Ratier de 4,30 mètres de diamètre.

Une nouveauté à l'époque, un moteur de Simca 8 assure l'énergie électrique et pneumatique de l'hydravion avant la mise en route des moteurs.



Les hélices, à vitesse constante, étaient automatiques ou commandées manuellement et à pas réversible pour faciliter les manœuvres à flot.





Les opérations d'entretien s'effectuent souvent à flot.
A près de quatre mètres au dessus de la surface liquide, les postures sont parfois acrobatiques.

Toutes les zones de l'appareil sont accessibles de l'intérieur.



Deux ballonets
rétractables
assurent la stabilité
latérale à flot.







Sept mètres
séparent le
pilote du nez de
l'appareil,
autant dire que
les manœuvres
à flot étaient
délicates.





Les opérations d'avitaillement, en escale, se font à la pompe à main (46000 litres, soit plus de 32 tonnes).
A la base de Biscarrosse il y a un pipe-line à la darse et un petit pétrolier pour les pleins à la bouée.

L'Aménagement du pont supérieur.



Le poste de pilotage...





...trois pilotes, deux navigateurs et deux radios se relaient pour assurer la mise en œuvre technique de l'appareil.



Les pilotes n'ont à leur disposition que très peu de commandes.

Toutefois un pilote automatique et un conservateur de cap les assistent.

La conduite des moteurs et des hélices est assurée par les mécaniciens.





La table de navigation.

Pour faire le point, le navigateur doit monter sur l'un des sièges des mécaniciens. L'appareil n'est pas équipé de dôme astro, il faut avoir la tête à l'air libre pour faire les relevés.

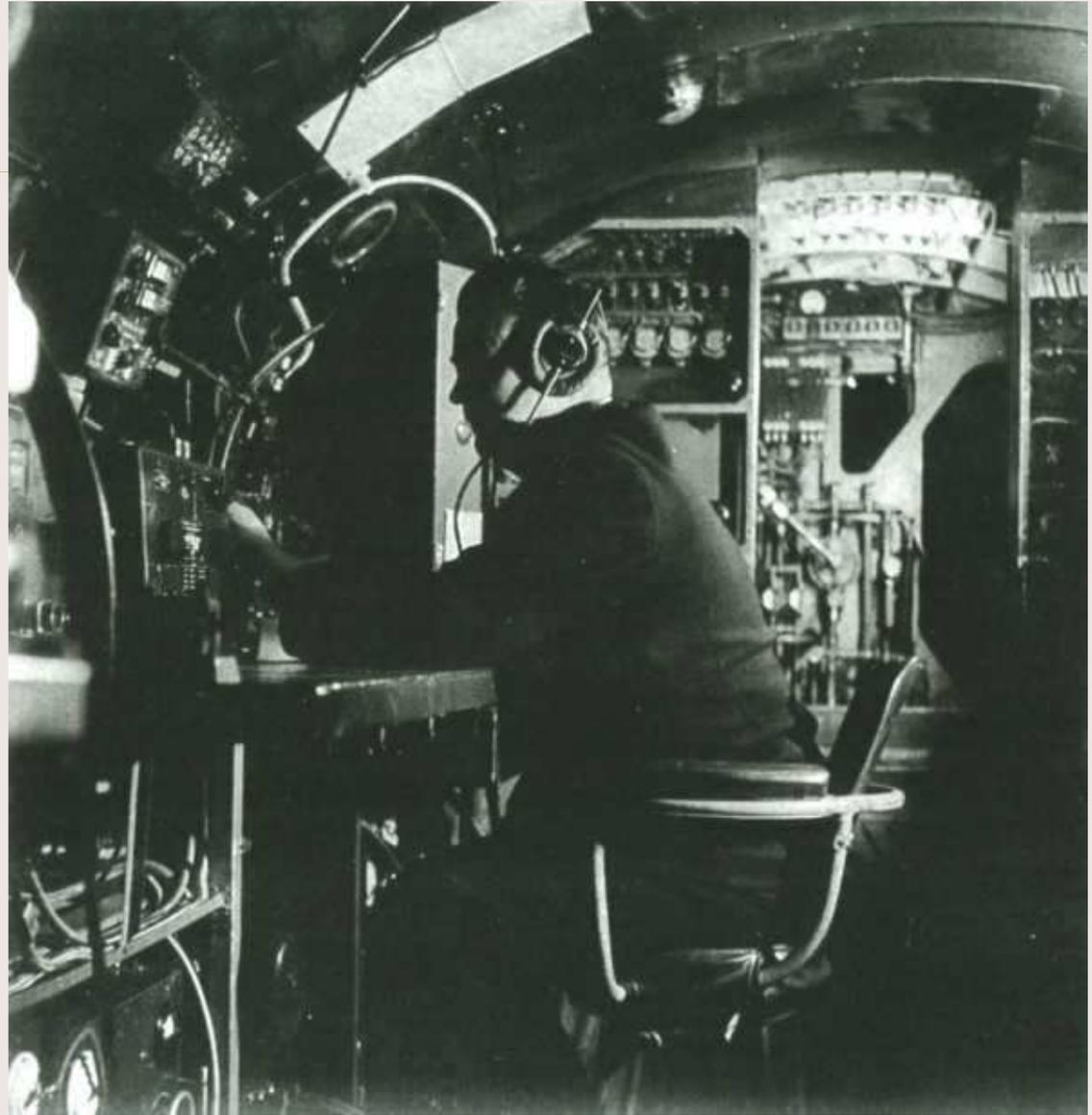
Le poste radio

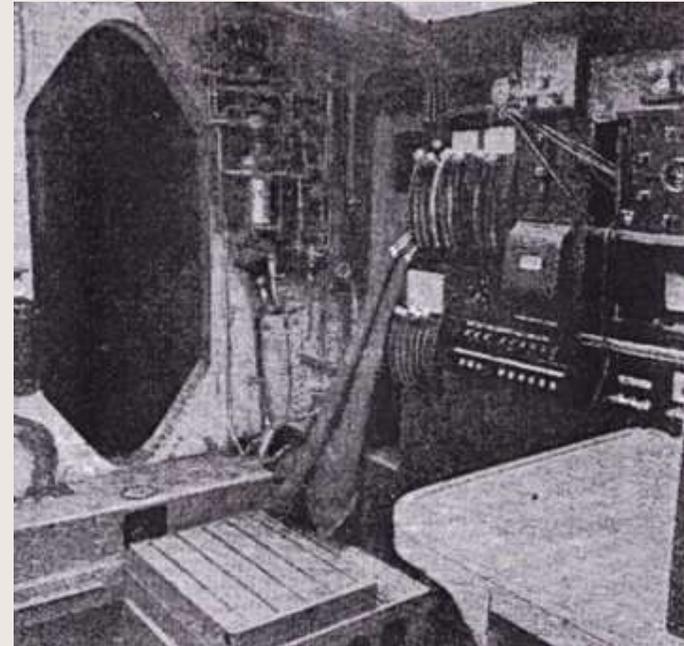




Le radio en écoute permanente, envoie le point et le signal T.V.B. toutes les demi-heures.

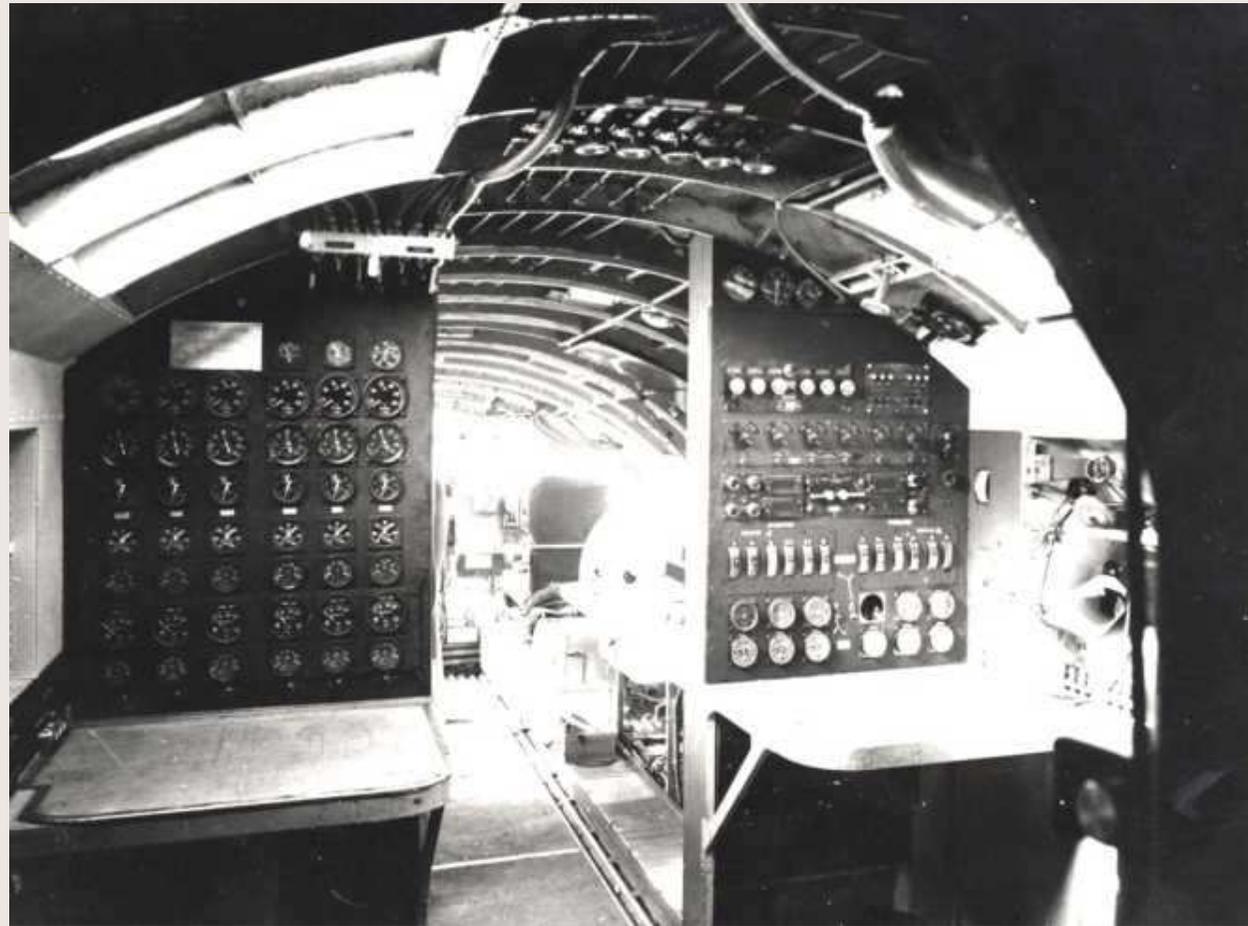
A l'arrière plan, le poste des mécaniciens.





Le poste des deux mécaniciens d'où l'on accède aux moteurs en vol
par un tunnel dans les ailes.

L'aménagement pour l'équipage est complété par une cabine de
repos.



L'appareil est complexe, comme on peut en juger sur cette vue des instruments de contrôle moteur.

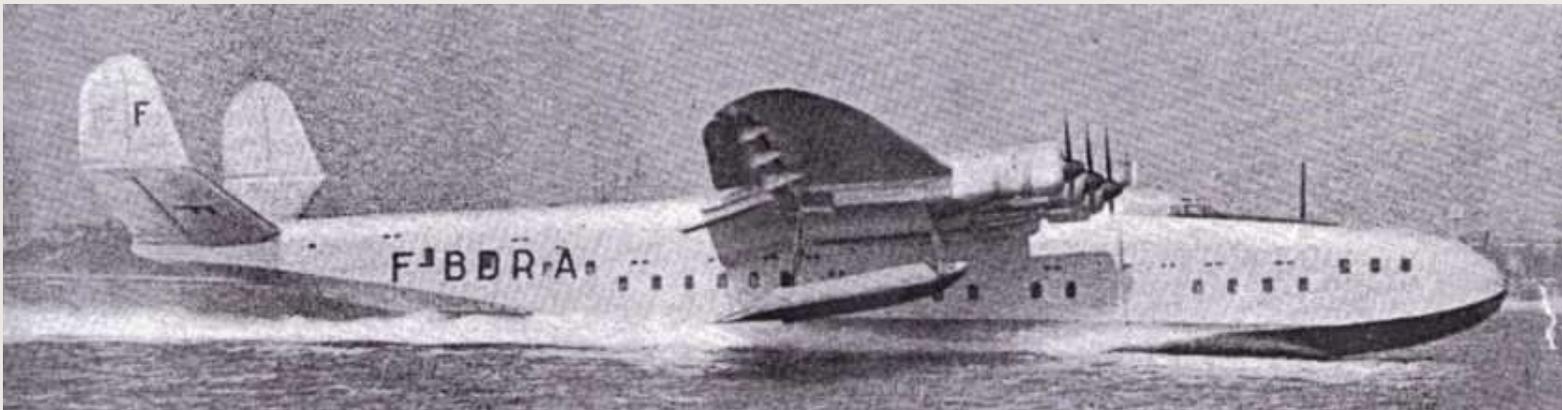
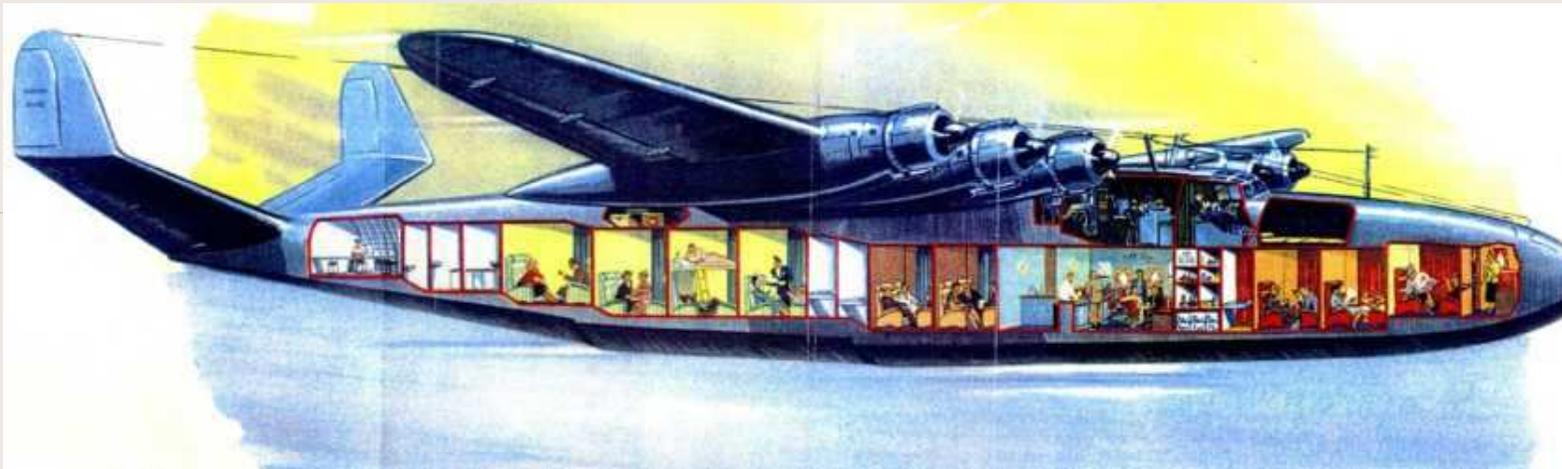
Le travail des
mécaniciens est rude,
la fatigue se fait sentir,
surtout après trente
heures de vol.





La ligne **Air France** des Antilles:

Le départ se faisait depuis la gare Air France des Invalides à Paris. Les passagers étaient ensuite acheminés vers Biscarrosse par train (10 heures), puis ils embarquaient pour Port Etienne (11 heures de vol) où il y avait une escale technique (4 heures), et enfin le grand saut vers Fort de France (16 à 18 heures).



L'aménagement du pont inférieur.
Les passagers sont installés sous les ailes, ce qui leur procure une
visibilité parfaite.



Le bar salon, de quatre mètres sur quatre, est le centre névralgique de l'appareil.

Une échelle donne accès au pont supérieur. Elle est le seul lien entre l'équipage technique et le personnel de cabine.

Les passagers,
durant le vol,
profitent de
collations au
bar.

Il n'y a pas de
frigo. Les
boissons sont
servies à
température
ambiante. Seule
une glacière
conserve les
glaçons chargés
au départ de
Biscarrosse !



La partie salon est
richement décorée.

C'est le lieu où se
croisent les passagers



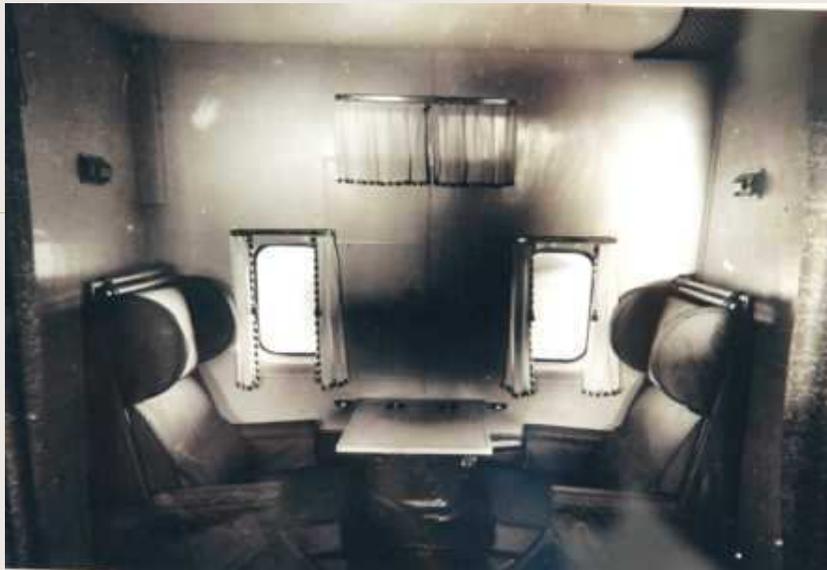


On y sert deux petits déjeuners, un déjeuner et un dîner.
Tous sont préparés à la cuisine du bord, à la queue de l'appareil, sur un réchaud à gaz.



Trois stewarts et un commissaire, complètent l'équipage au service des passagers.

Ceux-ci n'ont eux, que le plancher de la cuisine pour se reposer, entre deux services, emmitouflés dans une couverture.



Aménagées pour quarante six passagers, les cabines se succèdent de part et d'autre d'une longue coursive.
Elles s'isolent par de lourdes tentures.





Le décor en bois précieux, les sièges en cuir, donnent une idée du luxe des aménagements.





Les passagers disposent de quinze cabines de deux places à l'avant et à l'arrière et quatre de quatre places au centre.

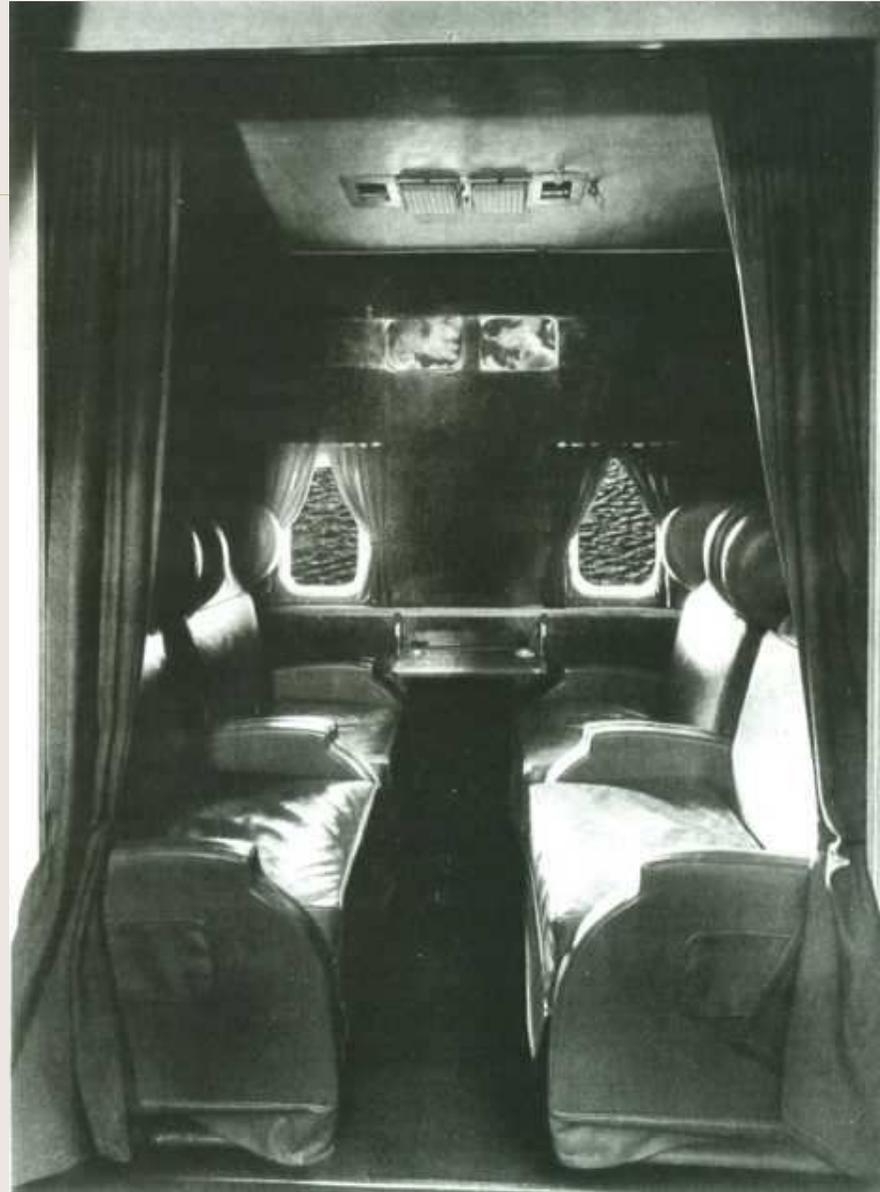


Toutes sont convertibles en couchettes.
Il faut faire et défaire les lits deux fois par vol.



Les cabines de quatre places sont derrière le salon, sous les ailes.

Il faudra attendre l'arrivée du Boeing 747 pour retrouver, dans les premières classes, un confort similaire.





Toutes disposent d'une tablette rabattable, de hublots, d'un éclairage, d'un bouton d'appel et d'un lavabo.





deux WC et deux cabinets de
toilette complètent
l'aménagement.

Une cabine TSF pour les
passagers est aussi installée.





*Embarquement du fret par la porte de soute latérale,
disposée dans l'épaisseur de l'aile,
à l'aide d'un palan sorti du fuséau moteur.*

L'appareil est équipé de ses propres moyens de chargement. Cela lui permet de rester autonome aux escales.



Pour faciliter les opérations d'embarquement, la base de Biscarrosse était équipée d'une darse ...



... qui se trouvait au pied de l'hôtel destiné aux passagers.





Cette darse est l'endroit des adieux
ou des retrouvailles.





C'est de celle-ci que les départs de nuit se faisaient tous les quinze jours à destination de Fort de France via Port Etienne.





C'est du terre plein de la base
de Biscarrosse ...



... que l'on peut mieux apprécier le gigantisme et la ligne du Latécoère 631.







F-BDRA est au point fixe.



La mise en œuvre de
cet appareil est difficile
et nécessite un matériel
spécifique important,

...





... vedettes de remorquage, bouées de rappel, cabestans ...



... rampe de mise à
l'eau, treuil, chariot et

...

beaucoup de monde.





Les vols de prestige se succèdent, par exemple:
F-BANT survole Paris le 6 octobre 1945.
F-BDRA dans la darse de Southampton 25 juillet 1947.
F-BDRC à Genève le 12 juin 1948.



La série noire débute le 31 OCTOBRE 1945

F-BANT

Perte d'hélice.

2 victimes



21 Février 1948

F-BDRD

Chute en mer dans la Manche lors de son convoyage à Biscarrosse.

20 victimes



1er août 1948

F-BDRC

Perdu dans l'Atlantique le
après 185 heures de vol.
52 victimes

C'est la fin du transport de
passagers.



28 MARS 1950

F-BANU

Perdu en vol d'essais au large du cap Ferret.

12 victimes

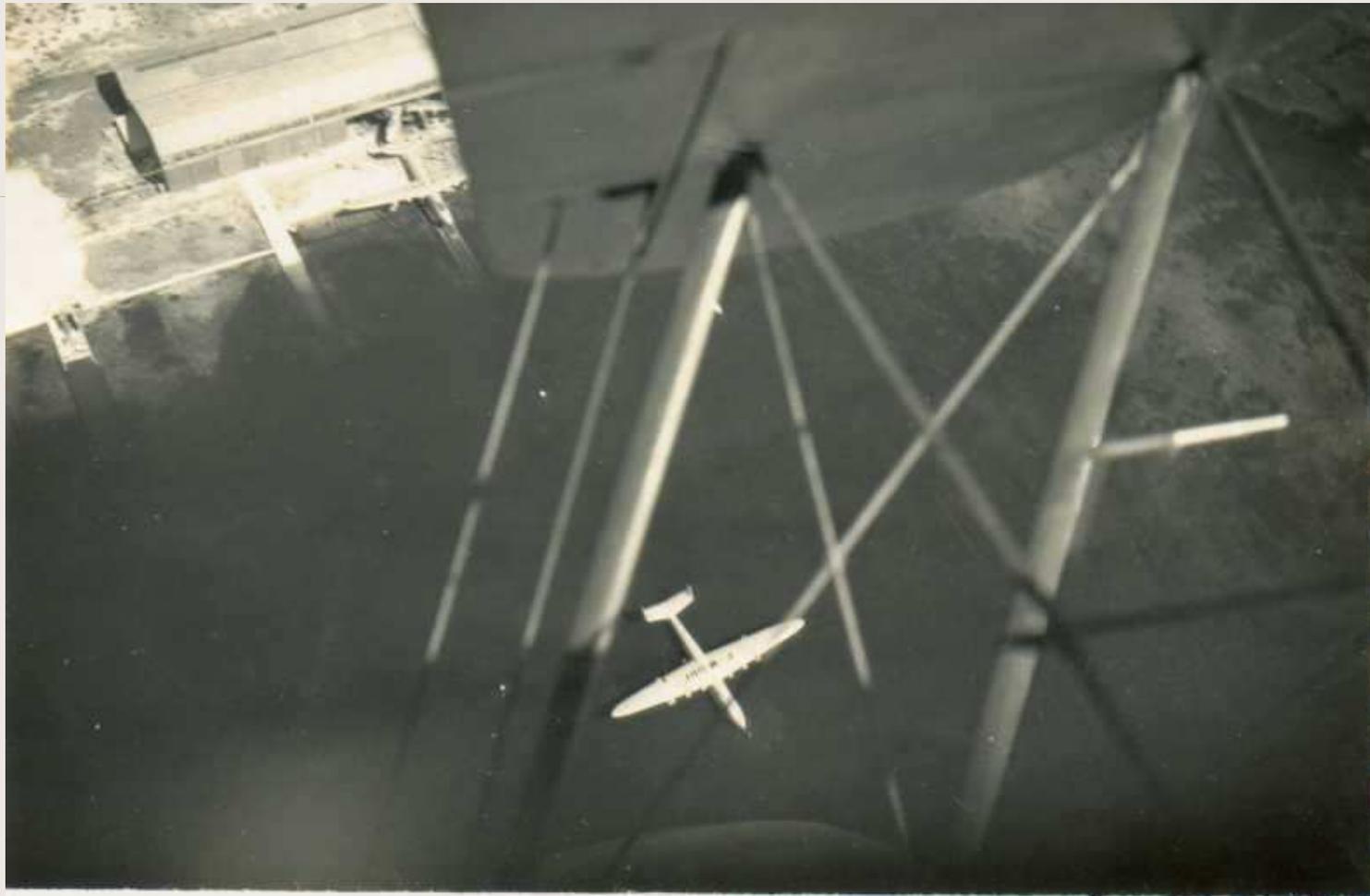


10 septembre 1955

F-BDRE

Perdu au Cameroun dans une tempête tropicale après 2000 heures de
vol.

16 victimes



Le glas a sonné, les six dernier 631 attendent que leur sort soit tranché, démunis de leurs moteurs, ils patientent.



La météo s'en mêle,
trois appareils, dont un
inachevé, sont détruits
par l'effondrement du
hangar Latécoère.

De fortes chutes de
neige en février 1956
ont eu raison de ce
dernier.





Pour les autres, ce sont les ferrailleurs qui donneront le coup de grâce.
Le dernier « Lionel de Marmier » sera détruit en 1962 pour libérer le
hangar qu'il occupait. C'est la fin d'une épopée.

**Cet hydravion, conçu trop tôt et exploité trop tard, est entré dans
la légende.**



Aujourd'hui, il ne reste
sur place, que le
fantôme de la base des
Hourtiquets et sa vigie,
pour veiller au souvenir
de cette épopée.