



1939
1940



LATÉCOÈRE 298

PAR C.-J. EHRENGARDT

CURIEX DESTIN QUE CELUI DE CE REMARQUABLE hydravion qu'est le Laté 298. Bien campé sur ses deux flotteurs démesurés, il a promené sa silhouette si particulière au-dessus de tous les points chauds, du Cotentin aux rivages africains en passant par les ports libanais. Il a été employé dans tous les rôles imaginables : reconnaissance, bombardement horizontal et en semi-piqué, de jour comme de nuit, lutte antichar, lutte anti-sous-marine et même... chasse. Le plus étonnant de l'histoire reste qu'il n'a jamais été utilisé dans le rôle pour lequel il avait été conçu : le torpillage ! Par une curieuse ironie du sort, le seul Laté 298 idéalement placé pour attaquer des navires ennemis n'était pas armé de torpille ce jour-là...

COMMANDES ET VERSIONS

En 1933, la Marine française cherche à donner un successeur plus performant au Laté 290. Encore hésitante quant à l'intérêt d'un hydravion-torpilleur spécialisé, elle oriente le cahier des charges vers un avion multirôles. Toutefois, c'est sur le projet d'un hydravion-torpilleur à hautes performances que commence à travailler Marcel

▲ Les Laté 298 de l'escadrille T1 à Berre, fin 1939. (ECPA-D)

Moine, directeur du bureau d'études de Latécoère, en juin 1934, projet baptisé Laté 298.

De construction entièrement métallique, il doit être équipé du moteur Hispano-Suiza 12 Ycrs. La voilure, à double longeron, est composée de quatre tronçons à revêtement métallique travaillant ; le bord de fuite des deux tronçons intérieurs est muni de volets de courbure et celui des deux tronçons extérieurs d'ailerons (entoilés). Le fuselage et l'empennage arrière reçoivent un revêtement métallique travaillant, à l'exception des gouvernes à nervures en bois entoilées. L'habitacle peut accueillir trois hommes et la torpille (Type 1926 DA) est montée partiellement, affleurant de son berceau sous le fuselage. Les flotteurs, aux dimensions fort respectables, logent chacun un réservoir de 255 litres.

Comme par hasard, le ministère de l'Air, agissant pour le compte de l'Aéronautique navale, publie un nouveau programme en février 1935 demandant un hydravion-torpilleur... et commande un prototype du nouveau-né de Latécoère six mois plus tard.

Le Laté 298 n° 01 vole le 8 mai 1936 et atteint la vitesse de 295 km/h en palier au cours des essais. Ceux-ci montrent la nécessité de quelques modifications mineures, en particulier l'installation d'une nouvelle verrière pour améliorer la visibilité du pilote.

▼ Le prototype Laté 298 n° 01 à CEPA de Fréjus-Saint-Raphaël en 1938. Il est alors équipé de la verrière définitive. (Collection L. Morareau, origine Renault)

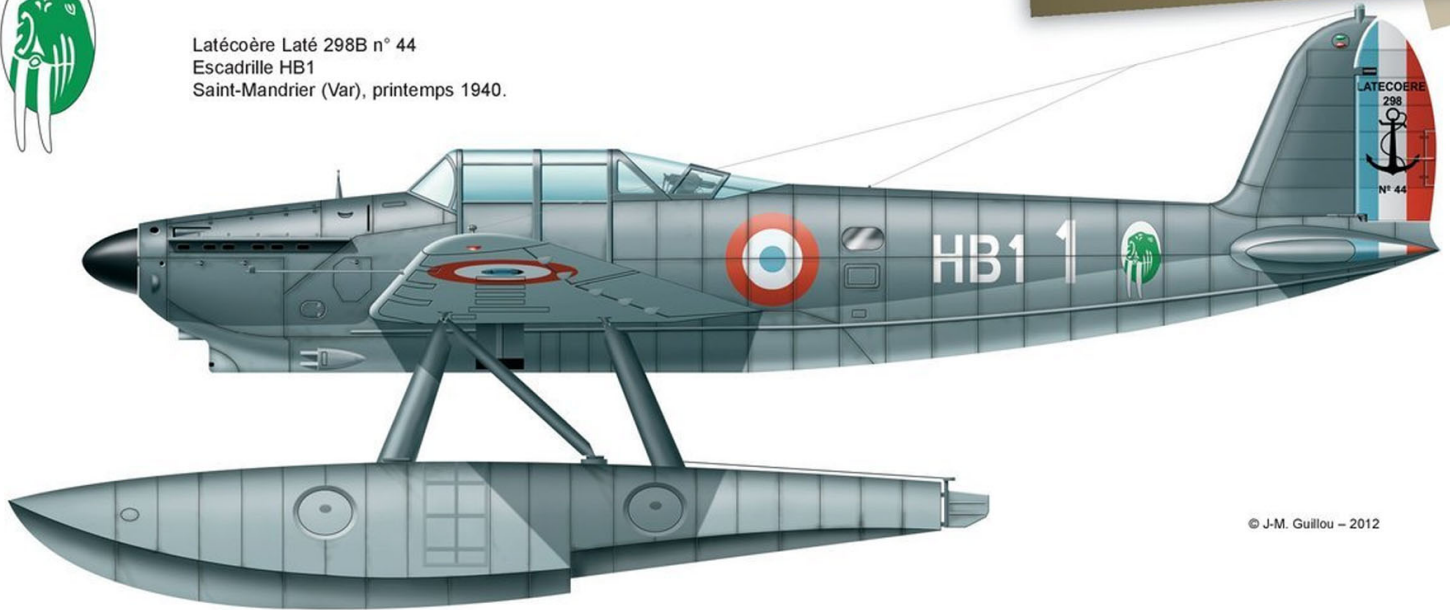
En août 1937, Latécoère (SILAT) reçoit ses premières commandes de série : 24 Laté 298A (n° 1 à 24) et 12 Laté 298B (n° 25 à 36), à ailes repliables pour embarquement à bord du *Commandant Teste*. Une nouvelle commande intervient en mai 1938 pour 15 modèles B (n° 37 à 51) et 5 modèles A (n° 52 à 56).

À partir du n° 57, les Laté 298 sont produits par la SMA (Société méridionale aéronautique), fondée en partenariat avec Louis Breguet. À noter qu'elle cesse ses activités en février 1940, celles-ci passant alors sous le contrôle de Louis Breguet. En avril 1939, un nouveau marché est passé pour 25 Laté 298D (n° 57 à 81), puis enfin, en novembre, un dernier pour 50 modèles D (n° 82 à 100) et 15 B (n° 101 à 115). La production subit de nombreux ralentissements dus, d'une part à la pénurie de duralumin et, d'autre part, à la trop faible cadence de sortie des hélices Ratier. Il est décidé de monter temporairement des bipales en bois Chauvière 5427, nécessitant la réduction





Latécoère Laté 298B n° 44
Escadrille HB1
Saint-Mandrier (Var), printemps 1940.



© J.-M. Guillou – 2012

du poids en charge de 200 kg et l'installation d'un lest de 55 kg dans chaque flotteur. En avril 1940, le carnet de commandes s'enrichit de 61 autres exemplaires, mais seulement 98 Laté 298 auront été assemblés quand surviendra l'armistice, le 25 juin 1940.

Le n° 81 est reversé au constructeur pour être transformé en appareil de patrouille côtière avec une large nacelle sous le ventre logeant un observateur et une soute pouvant contenir deux bombes G2 de 75 kg. Cette version, baptisée Laté 298E, capable de franchir 1 550 km tout équipée, ne connaîtra pas de suite. Après avoir été brièvement affecté à l'escadrille 1S1 pour essais, le n° 81 sera ultérieurement remis aux standards du modèle D et restitué à l'Aéronautique navale.



QUAND LA MARINE DÉGOUPILLE

Lorsque la guerre éclate, en septembre 1939, trois escadrilles sont opérationnelles sur Laté 298 : T1, T2 et HB1. Pendant la « Drôle de Guerre » s'y ajoutent les HB2, T3 et T4, toutes trois formées à Berre (respectivement les 13.09.39, 15.09.39 et 15.01.40). Enfin, le 30 avril 1940, la 1S1 [1] reçoit quatre Laté (plus deux en juin), qui opéreront depuis Cherbourg aux côtés de ses trois Loire 130. Dernière unité transformée avant l'armistice, l'escadrille 3S6 touche six Laté à ailes repliables à Aspretto (Corse), entre le 8 et le 17 juin 1940.

Le 9 septembre 1939 se produit un incident tragi-comique. Deux Laté 298 de l'escadrille T2 (T2-9, enseigne de vaisseau Domergue, et T2-8, maître Gobert) décollent de Cherbourg pour rallier Boulogne. Leurs ordres sont formels : en cas de rencontre avec un sous-marin allemand, tirer quelques rafales de mitrailleuse et rendre compte. Un point, c'est tout. Pas question de lancer la torpille dont ils sont armés, totalement inefficace contre un sous-marin et d'ailleurs munie d'une goupille de sécurité qui ne peut être ôtée qu'au sol. Or, en baie de Seine, les équipages repèrent deux sillages suspects. Ils appliquent les ordres à la lettre et se posent à Boulogne avec la satisfaction du devoir accompli.

Mais l'amiral Castex, commandant en chef des forces maritimes du Nord, est tout surpris d'apprendre que ses pilotes ont manifesté un manque évident d'agressivité en présence d'un sous-marin ennemi. Des hydravions de surveillance dépêchés sur les lieux ne décèlent aucune activité suspecte et en déduisent qu'il doit s'agir de paisibles cachalots égarés. Pour l'amiral, cela ne fait aucune différence, et il convoque les deux pilotes. Domergue se lance dans de longues explications, tentant de convaincre l'amiral qu'il lui était impossible d'attaquer un périscope avec une torpille réglée à une immersion de trois mètres. D'ailleurs, ajoute-t-il avec maladresse, la goupille de sécurité était en place.

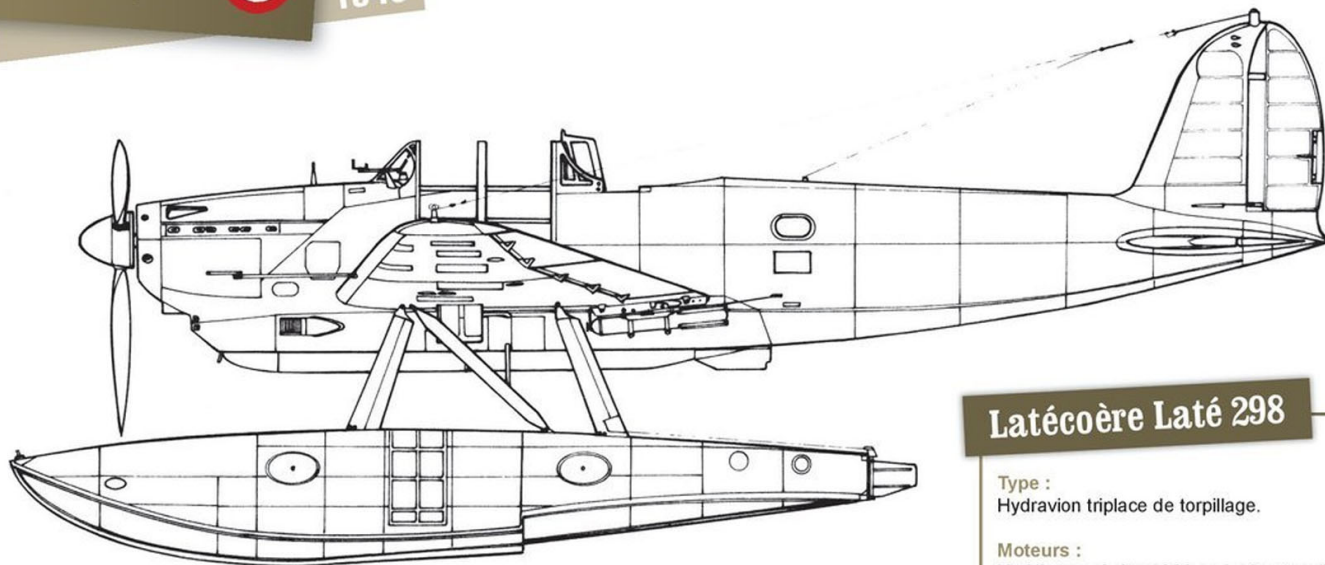
L'amiral prend fort mal la plaisanterie. Quoi ? Moins d'une semaine après la déclaration de guerre, ses aviateurs se promènent avec des armes inertes ! Des rapports circonstanciés sont exigés à tous les échelons de la hiérarchie. Tous concluent que la torpille est une arme délicate, dangereuse en cas d'amerrissage rugueux ou de largage intempestif. Inefficace contre un sous-marin, elle ne peut être lancée qu'au large des côtes avec quelques chances de succès. Castex, qui n'est pas un aviateur, n'est nullement convaincu par ces rapports et estime que tout aurait dû être tenté, y compris une attaque à la torpille. Les sanctions, qui se veulent exemplaires, tombent : le lieutenant de vaisseau Jourdain, commandant en second de la T2, reçoit un blâme, tout comme le commandant aéro de la 1re Région maritime et le commandant de la BAN de Cherbourg, qui laissent leur poste dans l'aventure. Domergue sera « promu » à la tête de la section de liaison de Chartres.

▲ Le Laté 298 n° 81, prototype d'une version « E » qui ne verra pas le jour. (Collection de l'auteur)

[1] – T pour *torpillage*, HB pour *hydravion de bombardement* et S pour *surveillance* (le premier « 1 » de 1S1 indiquant que l'escadrille était rattachée à la 1re Région maritime).

▼ Un Laté 298 de l'escadrille HB1 sur chariot à Saint-Mandrier en 1939. (Collection L. Morereau, origine Trincavelli)





Latécoère Laté 298

Type :
Hydravion triplace de torpillage.

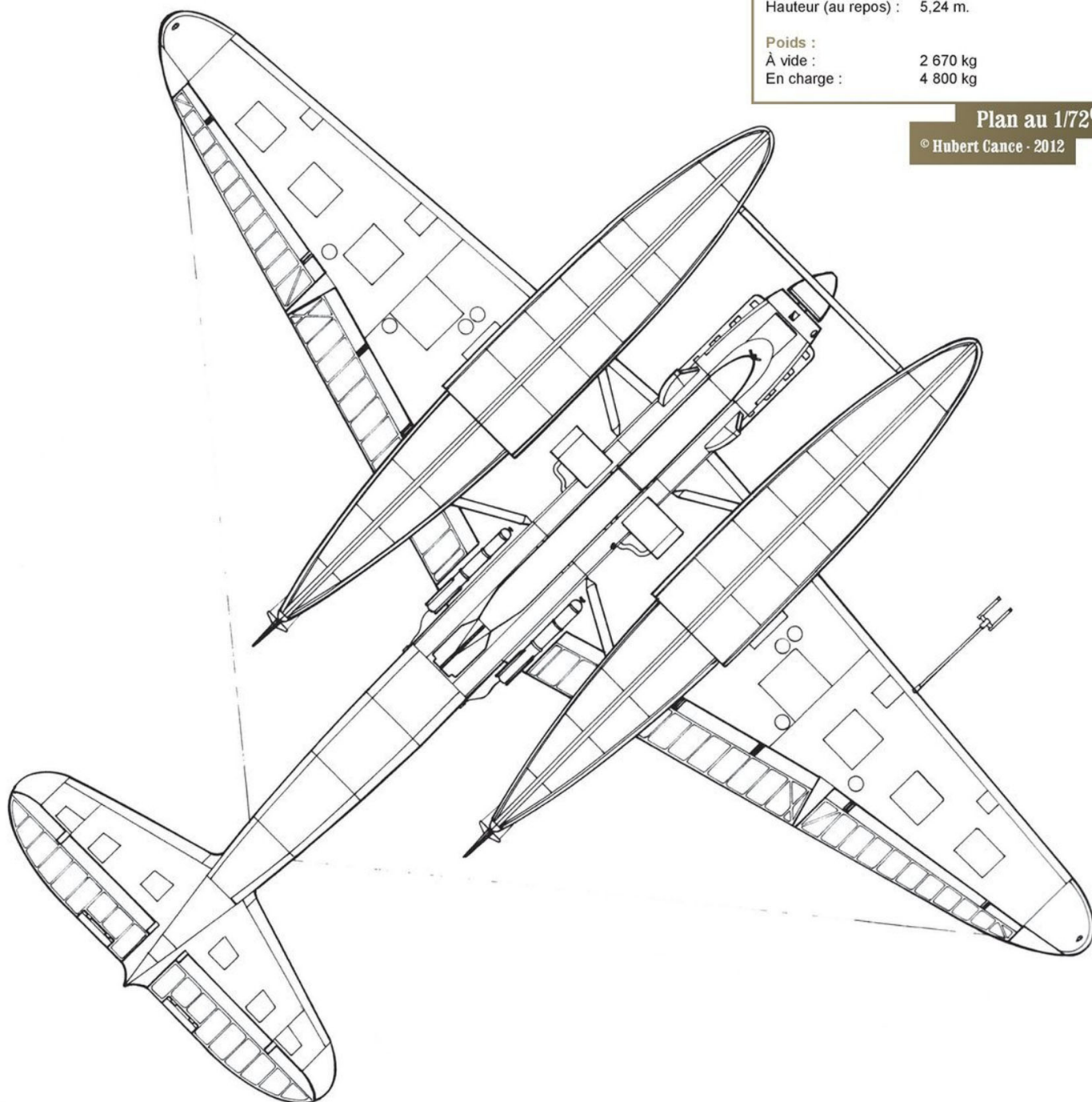
Moteurs :
Un Hispano-Suiza 12 Ycra de douze cylindres en V refroidis par air, développant 880 ch au décollage.

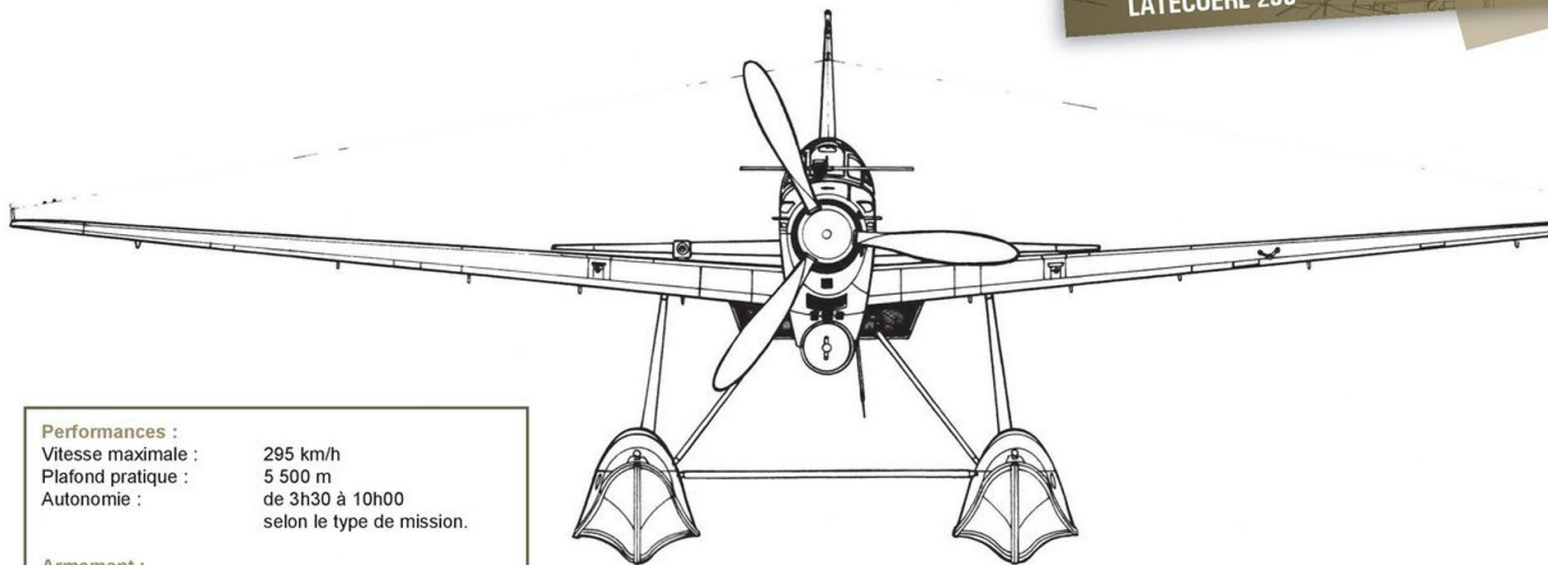
Dimensions :
Envergure : 15,50 m
Longueur : 12,56 m
Hauteur (au repos) : 5,24 m.

Poids :
À vide : 2 670 kg
En charge : 4 800 kg

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2012



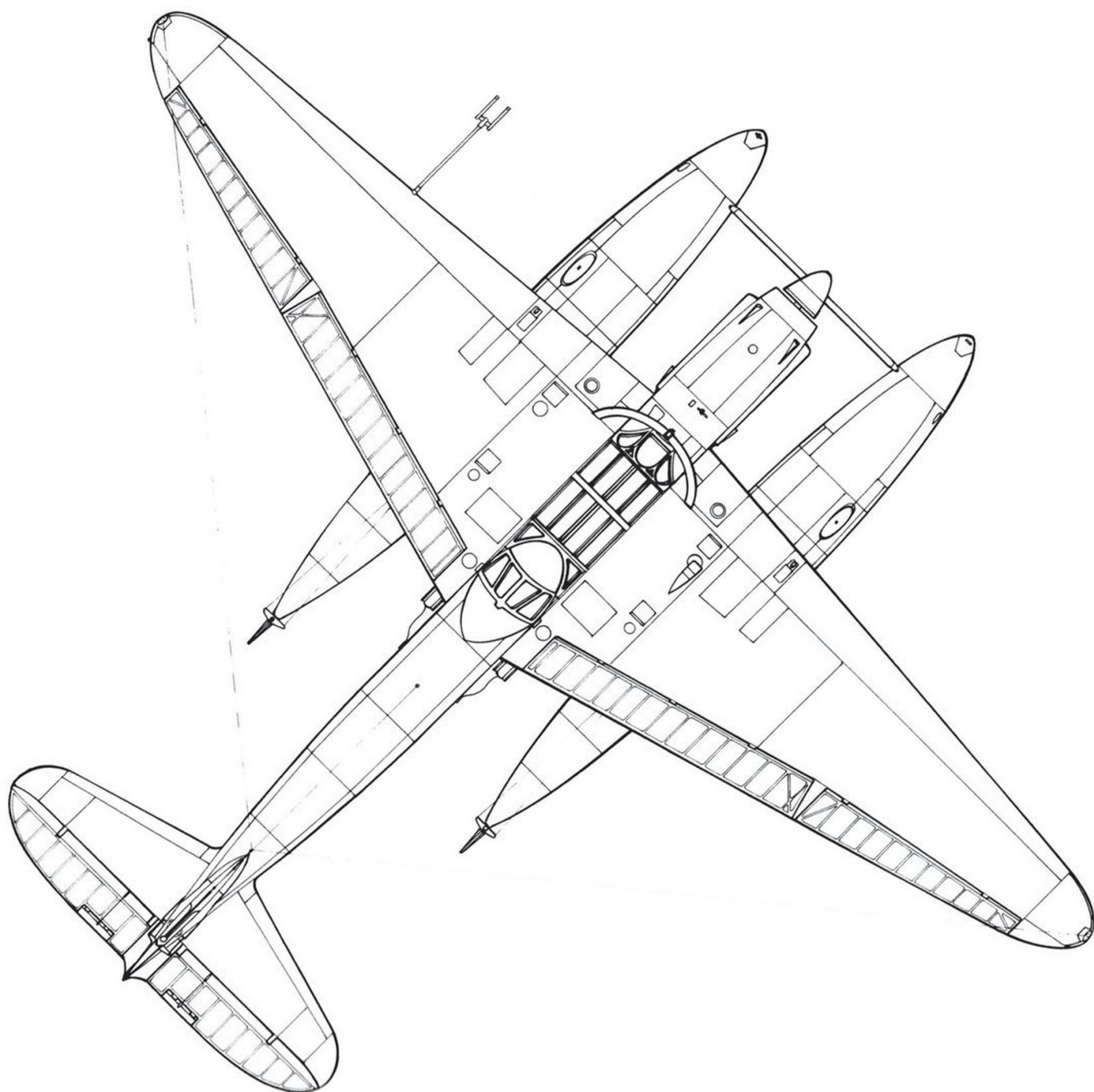


Performances :

Vitesse maximale : 295 km/h
Plafond pratique : 5 500 m
Autonomie : de 3h30 à 10h00
selon le type de mission.

Armement :

- Deux mitrailleuses fixes Dornier de 7,5 mm dans les ailes et une de même type sur affût mobile à l'arrière du poste de pilotage
- Une torpille de 400 mm ou deux bombes I2 de 150 kg.





▲▲ Le Laté 298 n° 38 de l'escadrille HB2 à Karouba en 1940. (Collection L. Morareau, origine Veyre de Soras)

▲ Les appareils de la T3 à Cherbourg en 1940. La cocarde a fait son apparition sur le fuselage, mais son emplacement diffère d'une unité à l'autre. (ECPA-D)

▼ Les Laté 298 de l'escadrille T2 sont surpris par l'armistice sur l'étang d'El-Mellah (Algérie). Parmi eux s'est glissé un appareil de l'escadrille HB1 (le « 8 », à l'extrême gauche), reconnaissable à ses marques spécifiques (numéro sur le fuselage, emplacement de la cocarde et « maquillage » du code et de l'insigne). (Photo J. Lamiot)

Les équipages conçoivent un système de dégoupillage en vol, dont personne n'aura jamais l'occasion de vérifier l'efficacité. Ordre est donné de remplacer la torpille par deux bombes pour la lutte anti-sous-marine. Les équipages pensent, non sans raison, que les chances d'envoyer un sous-marin par le fond avec deux bombes de 75 kg sont à peine meilleures qu'avec une torpille, même dégoupillée. Cette décision sera lourde de conséquence, comme on le verra lors de l'attaque de la flotte italienne.

FACE À LA LUFTWAFFE

Appartenant à la flottille du *Commandant Teste* (avec la HS1), la HB1 est débarquée à Arzew, le 14 décembre 1939, avant de gagner Bizerte-Karouba, le 31 janvier 1940, où la HB2 l'a précédée de quelques jours.

Le 1er mars 1940, les T1, T2 et T3 forment la flottille F5T (la 1S1 lui sera rattachée ultérieurement) placée sous les ordres du capitaine de corvette Suquet. Fin avril, craignant l'entrée en guerre de l'Italie, l'état-major détache la T1 à Karouba pour faire face à la redoutable Regia Marina.

Au 10 mai 1940, l'ordre de bataille se présente comme suit :

- Cherbourg : 1S1 (4 Laté) et T3 (10) ;
- Boulogne : T2 (10) ;
- Berre : T4 (10) ;
- Karouba : T1 (10), HB1 (11) et HB2 (10).

Lors des douze premiers jours de l'offensive allemande, les Laté sont essentiellement utilisés pour des patrouilles côtières à la recherche d'éventuels *U-Boote*. Le 21 mai, alors que la confusion la plus totale règne à Boulogne-sur-Mer, où stationne le gros de la F5T, ordre est donné d'évacuer les avions sur Cherbourg ; dans la soirée, les 23 Laté des T2, T3 et 1S1 y sont donc réunis. Le 23 mai, l'amiral Nord (c'est-à-dire le commandant des forces maritimes du Nord) décide d'engager tous ses moyens aériens contre les *Panzer* « quelque part entre Abbeville et Boulogne » ou, à défaut, le pont de Noyelles-sur-Mer (avec deux bombes I-2 de 150 kg conçues pour transpercer le blindage des navires !). Les Laté effectuent 20 sorties en 5 missions ; ils n'aperçoivent aucun blindé et pour la plupart se délestent de leurs charges sur le pont précité. Malheureusement, les deux premières vagues sont victimes de la *Flak* et de la chasse allemande : quatre avions sont abattus, faisant trois tués et deux prisonniers.

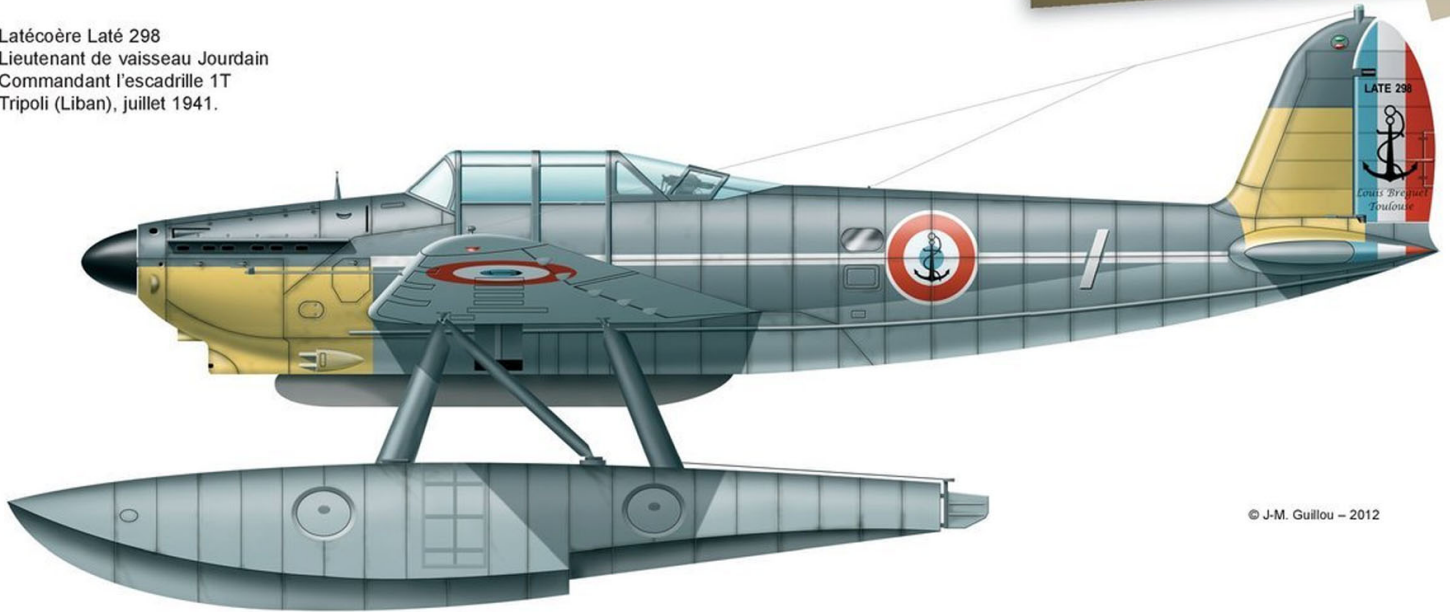
La bataille de Dunkerque commençant, l'amiral Nord engage les Laté pour des missions de liaison entre Cherbourg et la poche. La première se déroule le 21 mai, mais celle exécutée par un appareil de la 1S1, le 24 mai, s'achève tragiquement sous les balles d'un Bf 110 (pilote tué). Les liaisons se feront désormais jusqu'à Douvres, le courrier étant ensuite acheminé par vedette rapide.

Après la chute de Dunkerque, l'état-major évacue la majorité de ses unités vers le Sud, en prévision de l'attaque italienne qui semble imminente. Pour autant, les Laté de la F5T demeurent à Cherbourg et alignent 20 machines disponibles au 5 juin, premier jour de la campagne de France proprement dite. Pendant les jours qui suivent, les hydravions bombardent de jour comme de nuit des nœuds routiers et des ponts, notamment celui de Noyelles, toujours debout. Deux sont perdus (un porté disparu avec son équipage et un abattu par un navire... français).

Le 18 juin, Cherbourg est évacué. Il n'y reste que les 9 Laté de la T2 et les 5 de la 1S1 ; ils gagneront Hourtin via Lanvéoc-Poulmic.



Latécoère Laté 298
Lieutenant de vaisseau Jourdain
Commandant l'escadrille 1T
Tripoli (Liban), juillet 1941.



© J-M. Guillou - 2012

FACE À L'ITALIE

Quand l'Italie entre en guerre, le 10 juin 1940, les 20 Laté 298 des HB1 et HB2 sont installés à Karouba (Tunisie), les 10 de la T1 sur le lac Oubeïra (Algérie) et les 10 de la T4 sur l'étang de Berre (Bouches-du-Rhône). La T3 rejoint immédiatement la T4 (deux avions détruits pendant le voyage, trois tués).

Il ne se passe pas grand-chose avant le 17 juin, quand, dans la nuit, dix Laté s'en prennent aux ports d'Imperia et d'Albenga. Le 22 juin, les unités de métropole sont repliées sur l'Algérie ; les avions n'emportent avec eux que le strict minimum, c'est-à-dire deux bombes de 150 kg. Lors du transfert de la T2 de Berre à Bougie, le lieutenant de vaisseau Lamiot repère un sous-marin italien en surface au large des Baléares ; celui-ci plonge et les bombes tombent au jugé. Le lendemain, le dernier Laté de la T2 encore porteur d'une bombe la largue sur un autre sous-marin au large de Bougie ; malheureusement, elle heurte le kiosque sans exploser !



Ce même 23 juin, 16 hydravions des HB1, HB2 et T1 sont envoyés attaquer une division de croiseurs italiens, mais aucun ne dispose de torpille. Seul le lieutenant de vaisseau Baron, commandant la HB1, entre en contact avec l'ennemi. Débouchant d'une masse nuageuse, il tombe nez à nez avec le gros de la division, à l'est de l'île Toro. Il largue ses deux malheureuses bombes qui ne font pas grand mal aux bâtiments ennemis et, la mort dans l'âme, il regagne l'étang d'El-Mellah.

Le 25 juin 1940, l'armistice interrompt tout vol. Sur 97 Laté 298 pris en compte, 21 ont été radiés des contrôles, dont 6 du fait de l'ennemi, faisant 15 morts ou disparus (dont 6 en opérations) et 2 prisonniers.

▲ Alignement des appareils de la 4T à Berre, peu après l'armistice. (Collection J-F. Oller)

◀ Un autre alignement de Laté, ceux de la flottille 6F (1HT/2HT) lors de sa dissolution en août 1940, avec, au premier plan, l'appareil du commandant de flottille, le capitaine de corvette Kilian, reconnaissable à son « guidon » (fanion) tricolore. (Collection de l'auteur)



▼ L'appareil du commandant de la flottille 7F à Dakar en 1942. (Collection L. Morareau, origine Desgouttes)





à 115 n'ayant pas été construits), portant ainsi la production totale du Laté 298 à 129 exemplaires (prototype compris). Le transfert de la chaîne d'assemblage de Biscarosse à Berre sera, avec une rupture d'approvisionnement de certains éléments (comme les batteries), une cause importante du retard de la livraison de cette série aux unités de première ligne.

Le 11 juin 1941, la flottille 7F est formée à Berre avec les nouvelles escadrilles 5T et 6T ; elle est envoyée à Dakar début juillet.

Alors qu'une guerre qui cache son nom se livre au Levant entre les Britanniques et les forces de Vichy depuis le 8 juin 1941, une escadre anglaise fait peser une lourde menace sur les côtes du Liban. Le 28 juin, l'escadrille 1T quitte Karouba et arrive à Tripoli (Liban), le 4 juillet, avec six Laté sous les ordres du lieutenant de vaisseau Jourdain. Avant d'être repliée, le 14 juillet, elle aura accompli 8 missions de reconnaissance et 2 attaques de cargo (un endommagé au large de Famagouste, le 8 juillet) ; un de ses appareils a été touché par des Hurricane en rade de Tripoli et un autre a livré un combat infructueux contre un hydravion de la RAF près de Chypre.

Au 1er août 1942, 46 Laté 298 sont répartis entre les trois flottilles, 11 sont maintenus en volant, 4 sont affectés aux formations d'école, 11 sont stockés (10 à Berre et 1 à Karouba) et 14 en cours de construction (total : 86).

Le 8 novembre 1942, quand les forces anglo-américaines débarquent en Afrique du Nord, elles capturent dès l'aube les 13 Laté de la 5F à Arzew. Les appareils de la 6F et du dépôt de stockage de Berre tombent aux mains des Allemands quand ils envahissent la zone libre, le 27 novembre, et ceux de la 7F basculent dans le camp allié quand l'AOF s'y rallie enfin, le 7 décembre.

AVEC LA LUFTWAFFE

Deux Laté (n° 97 et 98) ont été capturés intacts à Biscarosse en juin 1940. Un, au moins, est testé, comme tous les avions étrangers ayant subi le même sort, à l'*Erprobungsstelle* de Travemünde.

L'histoire s'arrête là jusqu'à l'invasion de la zone libre, en novembre 1942, qui permet aux Allemands de mettre la main sur 48 Laté (dont quelques-uns neufs, tout juste sortis des ateliers de Berre). Leur prise en compte sera lente, l'urgence étant ailleurs. Les Italiens, qui revendiquent leurs prises de guerre dans une zone sous leur juridiction, sortent du conflit (septembre 1943) avant d'en avoir récupéré un seul. Si au moins sept hydravions ont été transférés en Allemagne avant la reconquête du Sud-Ouest par les Alliés et les Français, en août 1944, ce nombre est trop faible pour avoir justifié leur mise en service, même si, à un moment, la Luftwaffe avait imaginé en équiper le BFGr. 196 pour compléter sa dotation en Arado Ar 196.

AVEC LES ALLIÉS

Le premier Laté à rejoindre le camp allié est le n° 33 de la 2HT (encore codé HB2-5), basé à Bizerte-Karouba. Aux mains du premier maître René Duvauchelle, accompagné de son fidèle radio, le quartier-maître Jacques Méhouas, il décolle le 5 juillet 1940, sous le prétexte d'une vérification d'hélice, et va se poser dans la baie de Kalafrana, à Malte. L'équipage et l'avion sont rattachés au N° 230 *Squadron*, avec lequel ils effectuent quelques missions « spéciales » (notamment, ils déposent un officier gaulliste sur la côte tunisienne, dans la nuit du 10 au 11 septembre 1940). Duvauchelle et Méhouas seront abattus et tués par la chasse italienne à bord d'un Maryland (AR707) du N° 69 *Squadron* au-dessus de Catane, le 10 janvier 1941, tandis que leur hydravion, indisponible pour cause de manque de rechanges, sera coulé lors d'un raid de la Luftwaffe un mois plus tard.

LA PÉRIODE DE L'ARMISTICE

Le 1er août 1940, une première mesure administrative est prise : le changement de dénomination des escadrilles. Mais, entre le 20 et le 31 du mois, quelques-unes sont victimes des restrictions imposées par les commissions d'armistice. Ainsi disparaissent les 1S (ex-1S1), 12S (ex-3S6), 1HT (ex-HB1) et 2HT (ex-HB2) et 5F (ex-F5T). Les 1T et 2T sont maintenues à Karouba (avant de rejoindre Arzew en 1942) et les 3T et 4T à Berre. Le 1er novembre 1940, les 1T et 2T forment la flottille 5F (lieutenant de vaisseau Baron) et les 3T et 4T la flottille 6F (capitaine de corvette Suquet).

En mars 1941, les commissions d'armistice de l'Axe autorisent une reprise de la production du Laté 298 à partir d'éléments déjà disponibles à Biscarosse. Le 4 août, Breguet reçoit une commande de 18 machines à ailes fixes et 12 à ailes repliables, dénommées « Laté 298F » (version édulcorée des modèles B et D). La série reprend au n° 99 et s'achève avec le n° 131, pris en compte le 15 novembre 1942, soit quinze jours avant la dissolution de l'armée de l'armistice (les n° 113

▲ De haut en bas :

– Les Allemands viennent d'investir Berre, le 27 novembre 1942. Au premier plan, le n° 81 (ancien prototype de la version E) du lieutenant de vaisseau Sammercelli, commandant la 4T. (ECPA-D)

– Une machine aux couleurs de la Luftwaffe (codée FN+GX) échouée à Marignane en 1944. (Collection Morareau, origine Delattre)

– Dans la baie de Kalafrana (Malte), le Laté n° 33 de Duvauchelle et Méhouas.

L'avion est repeint aux couleurs de la RAF, car ni lui ni son équipage ne rejoindront les FAFL. (IWM)

En Algérie, la flottille 5F est dissoute le 1er décembre 1942, ses appareils étant versés à l'escadrille 4S1, reconstituée quinze jours plus tard (elle sera rebaptisée 4S, le 1er juin 1943). Celle-ci abandonne sa mission de torpillage pour celle de patrouille maritime et, à cet effet, ses avions doivent être armés de trois grenades d'origine britannique. Le berceau de la torpille est aménagé pour servir de soute et des trappes hydrauliques sont bricolées sur place. Testé avec succès, ce dispositif est installé sur une quinzaine d'appareils à partir de juin 1943.

À Dakar, la flottille 7F est dissoute le 1er avril 1943, ses Laté étant versés à une nouvelle escadrille, baptisée 1S. Celle-ci disparaît à son tour le 1er novembre 1943 et ses derniers avions en état de vol sont transférés à Arzew, où voit le jour la 2S, créée à la suite de la transformation de la 4S sur Walrus. La 2S fait mouvement sur Saint-Mandrier, en novembre 1944.

Les Laté ont l'occasion de bombardier, sans succès apparent, trois sous-marins ennemis en Méditerranée en 1943.

Sur les dix Laté récupérés en plus ou moins bon état après le départ des Allemands du sud de la France, en août 1944, six sont retapés, dont quatre arment la nouvelle 3S, mise sur pied à Saint-Mandrier, le 1er avril 1945.

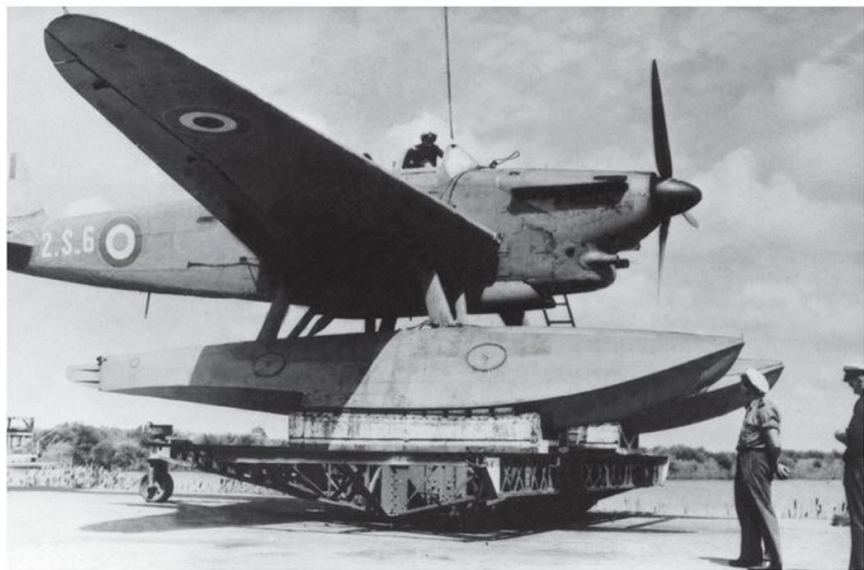
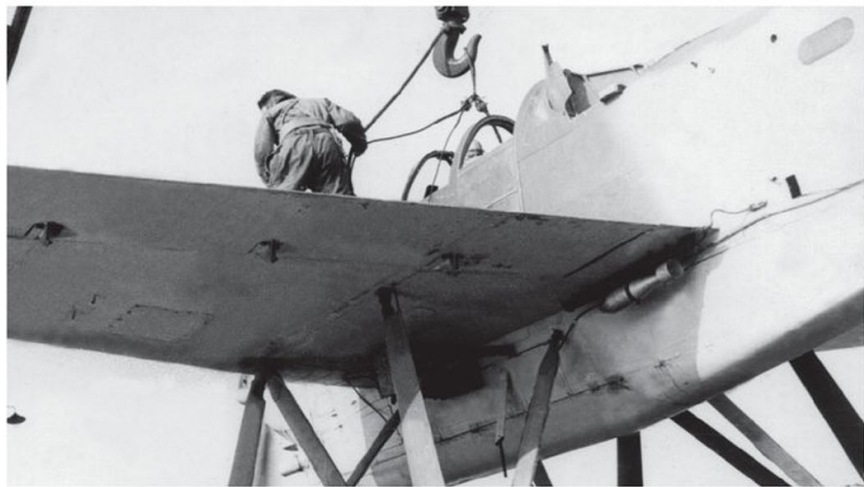
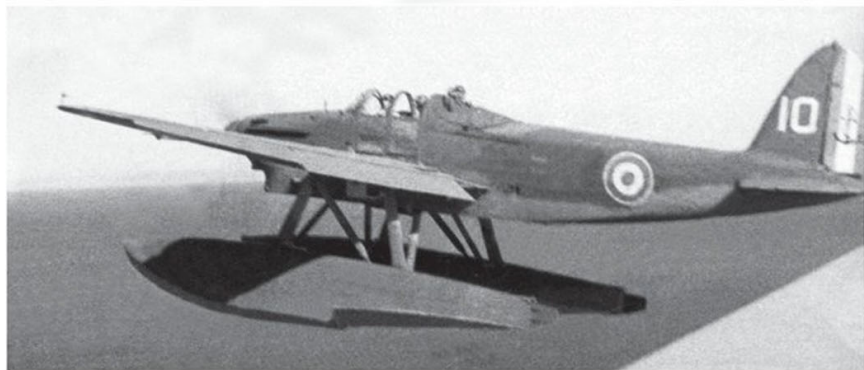
Le 10 avril 1945, la 2S gagne le lac d'Hourtin pour participer aux dernières opérations contre les poches de l'Atlantique. Ses Laté se distingueront en forçant deux chalutiers armés à se rendre, les 16 avril et 6 mai.

APRÈS LA GUERRE

La 3S est transférée à Immenstadt, sur le lac de Constance, le 15 mai 1945, au titre des forces françaises d'occupation. Elle est dissoute le 1er février 1946 après avoir perdu trois de ses cinq Laté accidentellement, faisant trois tués (y compris le commandant d'escadrille). La 2S ne lui survit que peu de temps, étant dissoute à son tour en juin, équipages et avions constituant l'escadrille 53S, l'école des pilotes d'hydravions de Hourtin.

Au début de l'année 1950, il ne reste plus que onze machines, dont sept sont envoyées au pilon dans les mois qui suivent, deux sont affectées à l'école des mécaniciens de Rochefort et une rejoint le CEV (n° 87), où elle est accidentée le 27 novembre 1950. Enfin, le tout dernier Laté 298, le n° 99, est affecté à l'escadrille 30S de Saint-Mandrier, où il sert à des démonstrations publiques jusqu'à sa radiation des contrôles, le 18 juin 1951, ce qui met un terme définitif à la carrière de cet hydravion en tout point remarquable. ■

L'auteur tient à remercier Lucien Morareau pour sa précieuse collaboration.



▲ De haut en bas :
– Un Laté de la 2S en patrouille au-dessus de la Méditerranée en 1943. (Collection de l'auteur)
– Sur ce gros plan, on distingue les trappes de la soute ventrale, ainsi qu'une bombe éclairante Michelin modèle 1933. (ECPA-D)
– Un autre appareil de la 2S, mais pris plus tardivement pendant la guerre. (Collection de l'auteur)

◀ Le n° 87, l'un des tout derniers survivants, aux couleurs de l'escadrille 53S à Hourtin, à la fin des années quarante. On note l'insigne. (Collection de l'auteur)