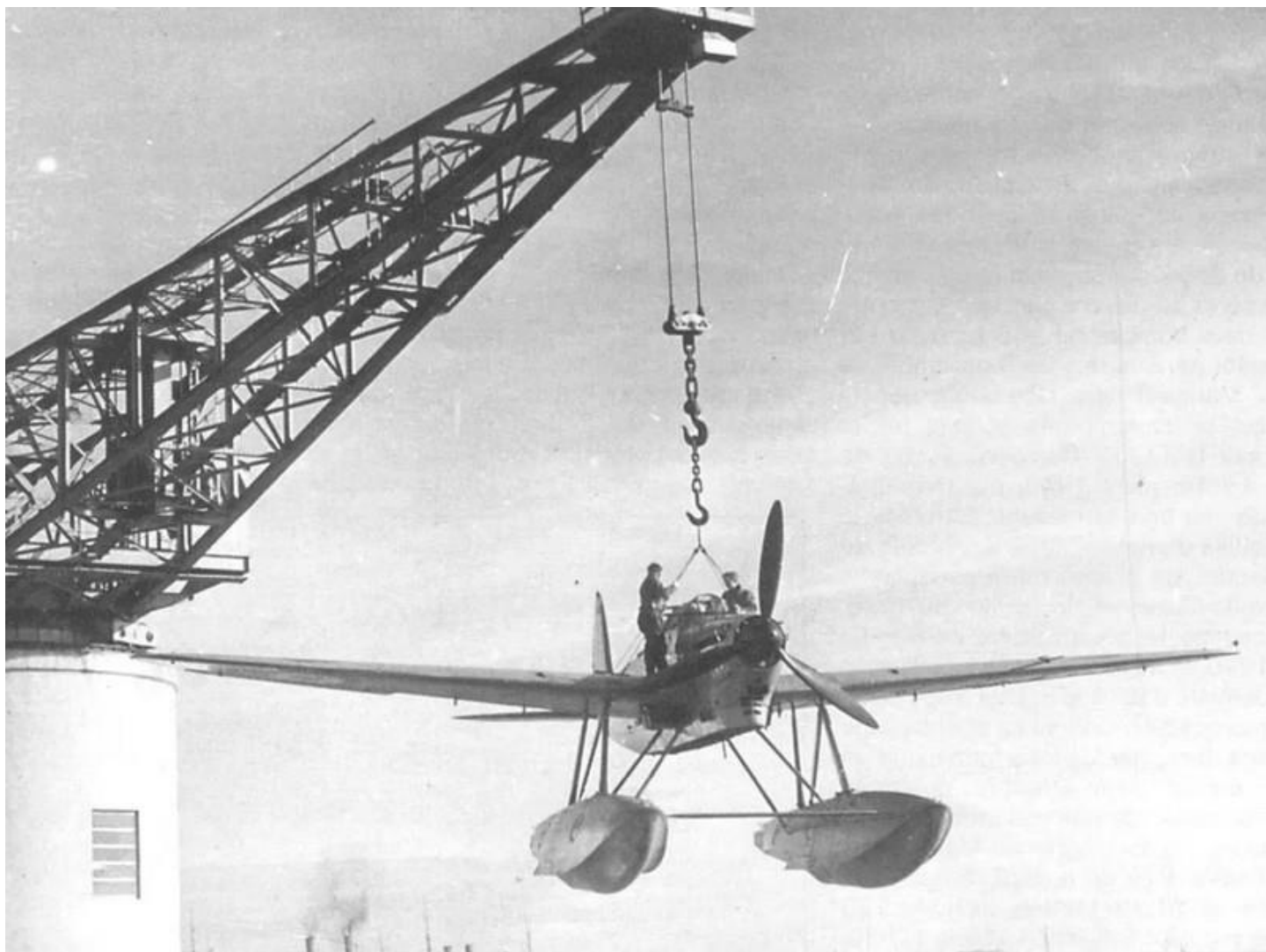


## Latécoère 298

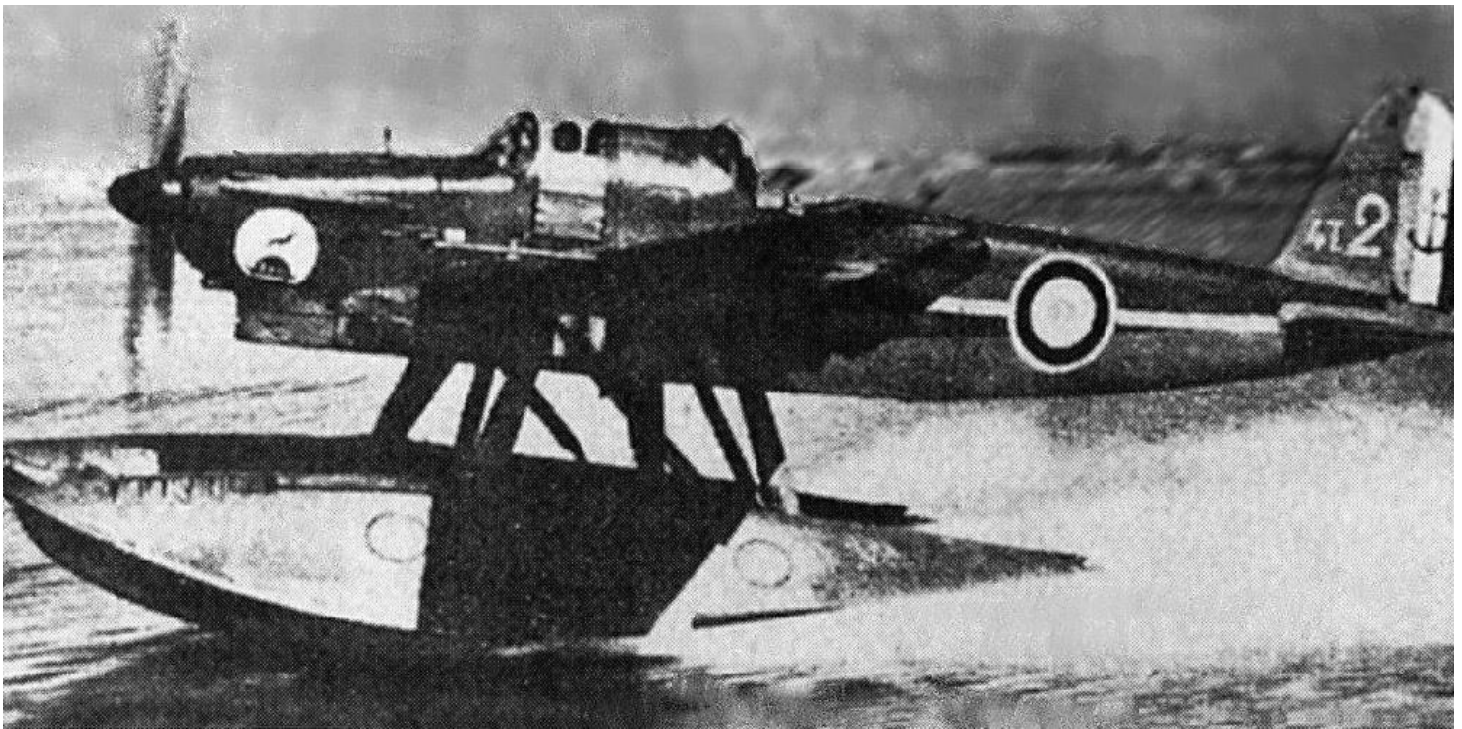


Avant la Seconde Guerre Mondiale, les hydravions connaissaient un véritable âge d'or. Utilisés sur les lignes aériennes les plus prestigieuses, symboles de luxe et de confort, ils attiraient aussi l'attention par les exploits de certains pilotes amateurs de records. Mais les hydravions n'étaient pas uniquement destinés aux civils. Toutes les forces aériennes d'importance mettaient en œuvre ce type d'appareil, à partir de navires de guerre ou de bases aéronavales. La France était l'un des pays les plus en pointe dans le domaine de la conception et de la construction d'hydravions, notamment grâce à l'entreprise Latécoère, qui devait être l'un des leaders en la matière jusqu'au milieu des années 1950. Latécoère fournissait d'ailleurs depuis plusieurs années la composante aéronavale de la marine française, et avait aussi effectué quelques ventes à des pays étrangers. En 1933, le gouvernement français publia une fiche-programme afin de trouver un remplaçant pour son Latécoère 290. Ce dernier, entré en service en 1931, avait un peu déçu ses utilisateurs. La demande concernait un bombardier-torpilleur, pouvant servir à partir de plans d'eau et être déployé à partir du porte-hydravions *Commandant Teste* (un navire entré en service en 1932, et pouvant emporter une vingtaine d'appareils). Les ingénieurs de l'entreprise travaillèrent durant deux ans avant d'achever un prototype, désigné Latécoère 298. Il fut achevé en 1936 et fit son premier vol le 8 mai 1936. Le Latécoère 298 était un avion de construction métallique, avec une unique aile implantée en position médiane et partiellement entoilée. Quelques éléments (ailerons, gouvernes et volets) étaient fabriqués en bois. Il reposait sur deux gros flotteurs, reliés au reste du fuselage par plusieurs mâts (deux verticaux et deux montés en position oblique pour chaque flotteur), et contenant chacun un réservoir de carburant. Il ne disposait pas de train d'atterrissage et se déplaçait à terre monté sur un chariot à roues.



[Latécoère 298 en vol](#)

Un habitacle couvert d'une verrière abritait l'équipage, généralement constitué de deux à trois hommes. Le moteur était monté à l'avant du fuselage, devant la partie réservée à l'équipage. Il s'agissait d'un Hispano-Suiza 12Ycrs-1 d'une puissance de 880 ch, un modèle alors courant sur les avions français. Il entraînait une hélice tripale. Il y avait assez de place entre les flotteurs, la voilure et l'habitacle pour l'emport de l'armement principal. Le Latécoère 298 fut en effet conçu pour porter une torpille, généralement de calibre 400 mm. Deux mitrailleuses montées dans la voilure et tirant vers l'avant complétaient la puissance de feu de l'appareil. Une troisième arme de même calibre, installée à l'arrière de l'habitacle, devait assurer la défense de l'arrière de l'avion. En revanche, et contrairement à ce qui avait été prévu par Hispano-Suiza (et réalisé notamment sur le Morane-Saulnier MS.406), le moteur n'abritait pas de canon de calibre 20 mm, car cela aurait trop alourdi l'hydravion. Les essais s'étant conclus de manière positive, une commande portant sur 24 appareils fut passée en août 1937. Les premiers appareils de série parvinrent aux unités à l'automne 1938. D'autres commandes se succédèrent par la suite, notamment juste après la déclaration de guerre de septembre 1939. Il y eut assez de livraisons pour que six escadrilles soient opérationnelles, dont les 1T (étang de Berre), 2T (Cherbourg), 3T et 4T. Les HB 1 et HB 2 étaient théoriquement embarquées à bord du Commandant Teste, mais elles débarquèrent leurs avions quand leur navire fut affecté au transport d'avions au début de l'année 1940. Lors de l'offensive allemande de mai 1940, une soixantaine de Latécoère 298 étaient a priori opérationnels. Le gros des avions fut envoyé en Manche et en mer du Nord, où ils assurèrent des missions de surveillance maritime et de lutte anti-sous-marine. On les envoya couvrir les troupes alliées le long du littoral, notamment près de Walcheren, où ils subirent le feu des chasseurs allemands. Le repli allié entraîna le départ des unités aéronavales vers des bases plus au sud. La situation se dégradant de plus en plus sur le front, et les opportunités de torpiller un navire allemand étant quasiment nulles, il fut décidé d'affecter les Latécoère 298 à des missions d'attaque au sol.



[Latécoère 298 hydroglissant](#)

A partir de 22 mai et jusqu'au 3 juin 1940, les hydravions encore en état de vol furent engagés contre des cibles au sol. A la surprise des troupes allemandes, des Latécoère 298 s'en prirent à des ponts ou encore à des colonnes blindées. Ils furent pour cela dotés d'une charge de 500 kg de bombes. Les pertes liées à ces missions n'étaient pas plus élevées que celles subies par les avions d'assaut français, mais elles contribuèrent à diminuer de manière sensible le nombre d'appareils disponibles. On interdit finalement aux équipages de mener des missions de jour, avant d'envoyer tous les hydravions qui le pouvaient à l'arrière du front. Quelques missions furent cependant menées à la mi-juin contre l'Italie. A l'Armistice, la répartition des unités et des appareils évolua. Dakar accueillit en novembre 1940 la nouvelle flottille 7F (disposant d'environ 14 appareils), tandis que sur l'étang de Berre fut basée la flottille 6F (à peu près les mêmes effectifs). La situation ne varia pas jusqu'en novembre 1942. Les hydravions basés en Afrique furent alors capturés par les forces alliées et transférés à la nouvelle armée française. Certains reprirent du service contre les sous-marins allemands, le long du littoral d'Afrique du Nord. Ceux qui se trouvaient en France atterrirent dans les mains de la Luftwaffe, où ils servirent à des missions de liaison et d'observation. Ils changeront à nouveau de mains en août 1944, après le débarquement allié en Provence. La fin de Seconde Guerre Mondiale voit une nouvelle réorganisation : les Latécoère 298 survivants sont affectés à deux flottilles, la 2S (basée à Saint-Mandrier) et la 3S (dissoute en mai 1946 après un déploiement en Allemagne, sur le lac de Constance). Certains appareils furent engagés contre les poches allemandes sur le littoral atlantique. Les ultimes exemplaires encore valides furent finalement attribués à la flottille-école 53S, déployée sur le lac de Hourtin, dans les Landes. Le dernier Latécoère survivant fut ferrailé en 1951. Le nombre d'appareils produits varie selon les sources. Les chiffres les plus plausibles tournent autour de 120 à 130 unités.



The **Latécoère 298** (sometimes abridged to **Laté 298**) was a French [seaplane](#) that served during [World War II](#). It was designed primarily as a [torpedo bomber](#), but served also as a [dive bomber](#) against land and naval targets, and as a maritime [reconnaissance](#) aircraft. Of a sturdy and reliable construction and possessing good manoeuvrability, it was France's most successful military seaplane, and served throughout the war in various guises.

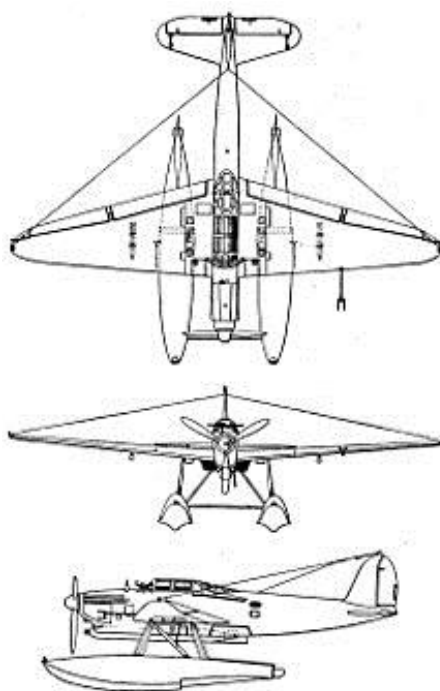
### Development

The design originated in a [French Navy](#) requirement for a torpedo bomber to replace the unsuccessful [Laté 29](#) that had just entered service. The prototype Laté 298, as it came to be known, was completed at [Latécoère's Toulouse](#) plant in 1936 and first flew on 6 May 1936. It was designed as a single-engined, mid-wing [cantilever monoplane](#), powered by an 880 hp [Hispano-Suiza 12Y](#) twelve-cylinder liquid-cooled engine. Two exceptionally large floats were attached to the fuselage by [struts](#), each one containing a fuel tank. A ventral crutch served to accommodate different payloads, depending on the mission. It could carry one Type 1926 DA [torpedo](#), two 150 kg bombs or [depth charges](#). Additional armament consisted of three [7.5 mm Darne](#) machine guns, two fixed forward firing and one rear-firing on a flexible mount.

### Operational history

The first Laté 298s entered service in October 1938 with the *Escadrilles* (squadrons) of the *Aéronautique Navale*, the French Navy air force. Some were based in naval bases, and others on the [seaplane tender \*Commandant Teste\*](#). At the outbreak of the war four squadrons flew with this aircraft, and by May 1940, when the German offensive in the west began, 81 aircraft equipped six squadrons. The Laté 298s first saw action during the [Battle of France](#) in 1940. They were used at first for maritime patrol and anti-submarine duties, but did not meet any German ships. Later, as the [Wehrmacht](#) drove through France, they were used to harass and interdict armoured columns. Despite not having been designed for this role, they suffered fewer losses than units equipped with other types. After the [armistice of June 1940](#), the French Navy under the [Vichy regime](#) was allowed to retain some Laté 298 units, and captured aircraft were used by the [Luftwaffe](#). After [Operation Torch](#), French units in [Africa](#) sided with the Allies. In this guise, the Laté 298 was used for [Coastal Command](#) missions in North Africa, in cooperation with [Royal Air Force Wellingtons](#). The Laté 298's final combat missions were flown during the liberation of France, where they were used to attack German shipping operating from [strongholds](#) on the Atlantic coast. The last Laté 298s were retired from active service in 1946, but continued to serve as trainers until 1950. No Laté 298 aircraft survived after 1950.

### Specifications (Laté 298D)



Laté 298 3-view drawing from L'Aerophile December 1943

## General characteristics

- **Crew:** 3
- **Length:** 12.56 m (41 ft 2 in)
- **Wingspan:** 15.5 m (50 ft 10 in)
- **Height:** 5.25 m (17 ft 3 in)
- **Wing area:** 31.6 m<sup>2</sup> (340 sq ft)
- **Airfoil:** Clark CYH<sup>[2]</sup>
- **Empty weight:** 3,085 kg (6,801 lb)
- **Gross weight:** 4,533 kg (9,994 lb)
- **Powerplant:** 1 × [Hispano-Suiza 12Ycrs-1](#) V-12 liquid-cooled piston engine, 660 kW (880 hp)
- **Propellers:** 3-bladed variable-pitch propeller

## Performance

- **Maximum speed:** 295 km/h (183 mph, 159 kn) at 2,500 m (8,202 ft)
- **Range:** 1,000 km (620 mi, 540 nmi)
- **Service ceiling:** 5,500 m (18,000 ft) <sup>[3]</sup>
- **Time to altitude:** 1,000 m (3,281 ft) in 6 minutes 33 seconds

## Armament

- **Guns:** 3x 7.5 mm [Darne machine guns](#)
- **Bombs:** 680 kg (1,499 lb) bombs / torpedo



Source : [https://en.wikipedia.org/wiki/Latécoère\\_298](https://en.wikipedia.org/wiki/Latécoère_298)