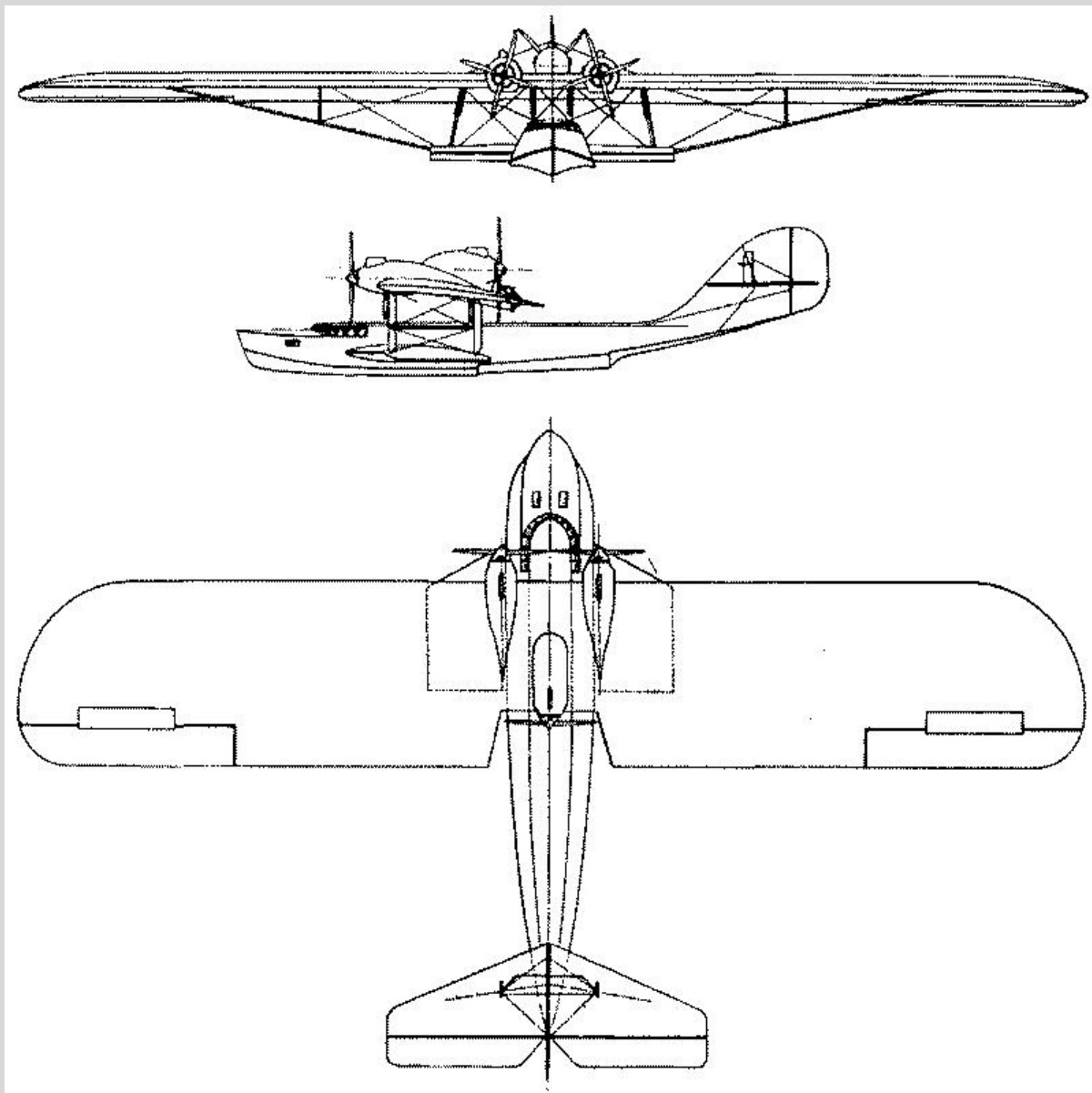


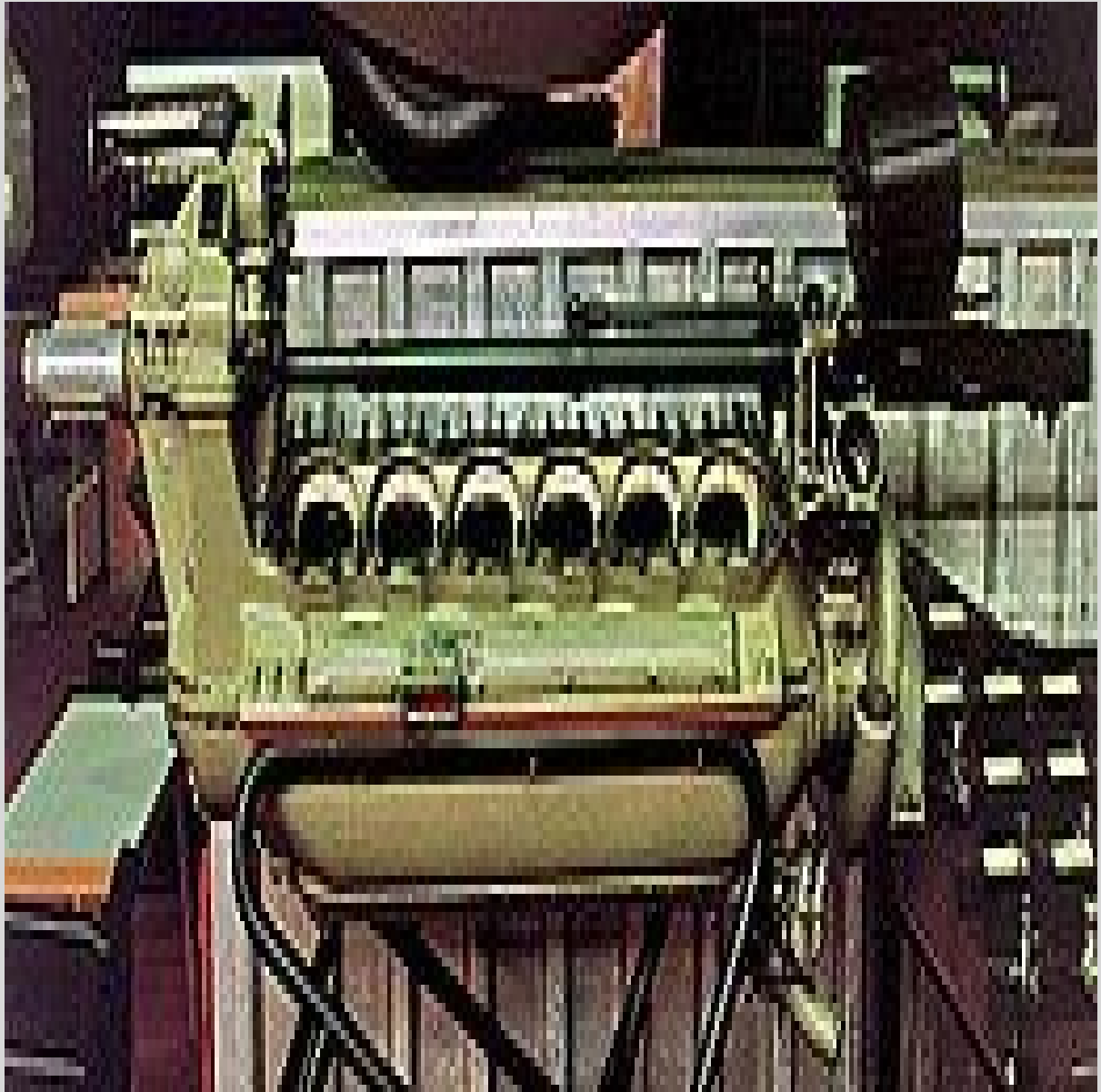
Nom de l'avion : Latécoère 302

Type d'avion : Hydravion de reconnaissance maritime à long rayon d'action de 8 hommes d'équipage

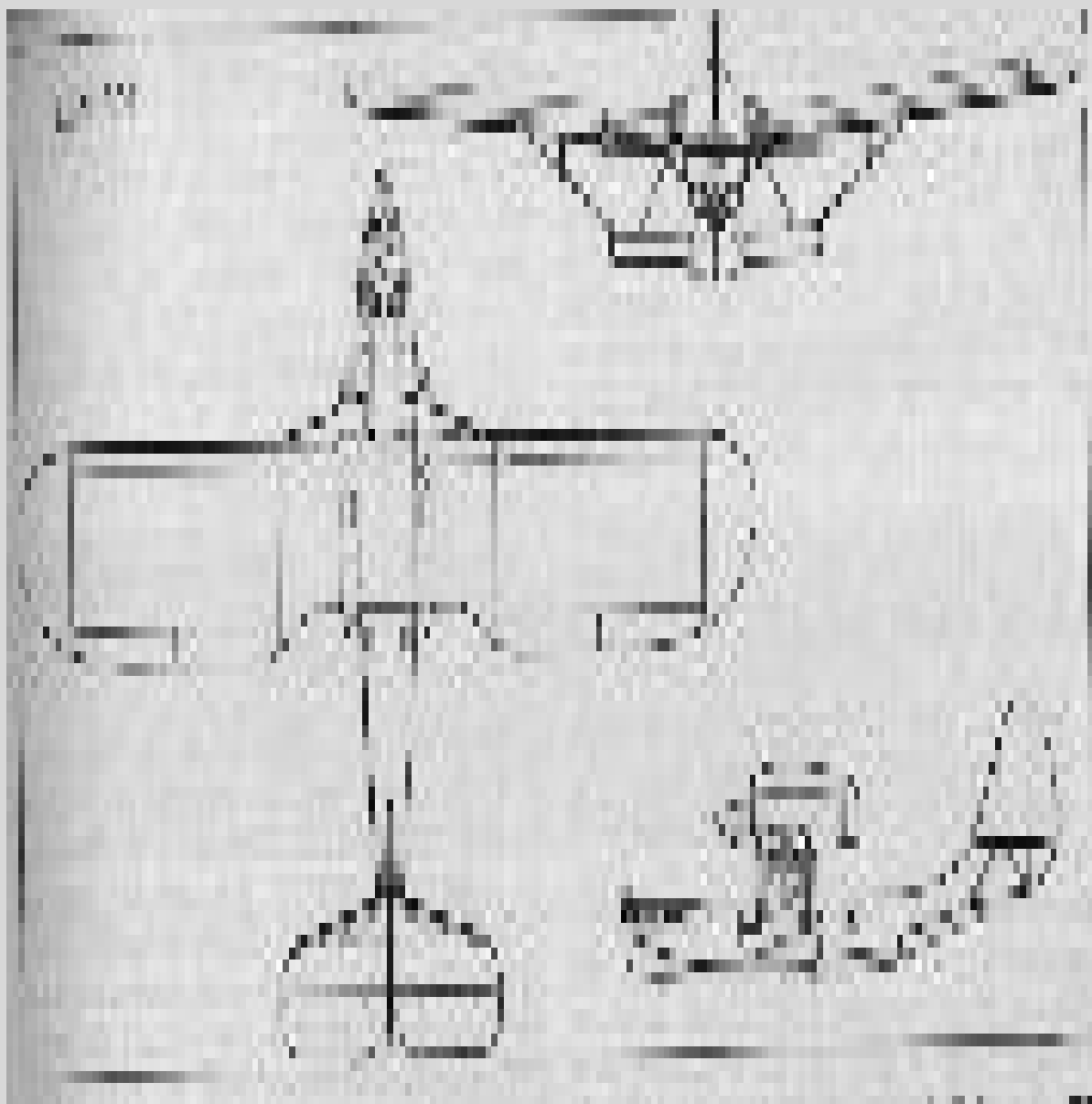


MOTORISATION

Hispano-Suiza 12Ydrs



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

- 1 mitrailleuse Darne de 7,5 mm en bossage
- 2 mitrailleuses Darne de 7,5 mm en hublot babord
- 4 bombes de 80 kg en rateliers fixés aux bras du flotteur



PERFORMANCES

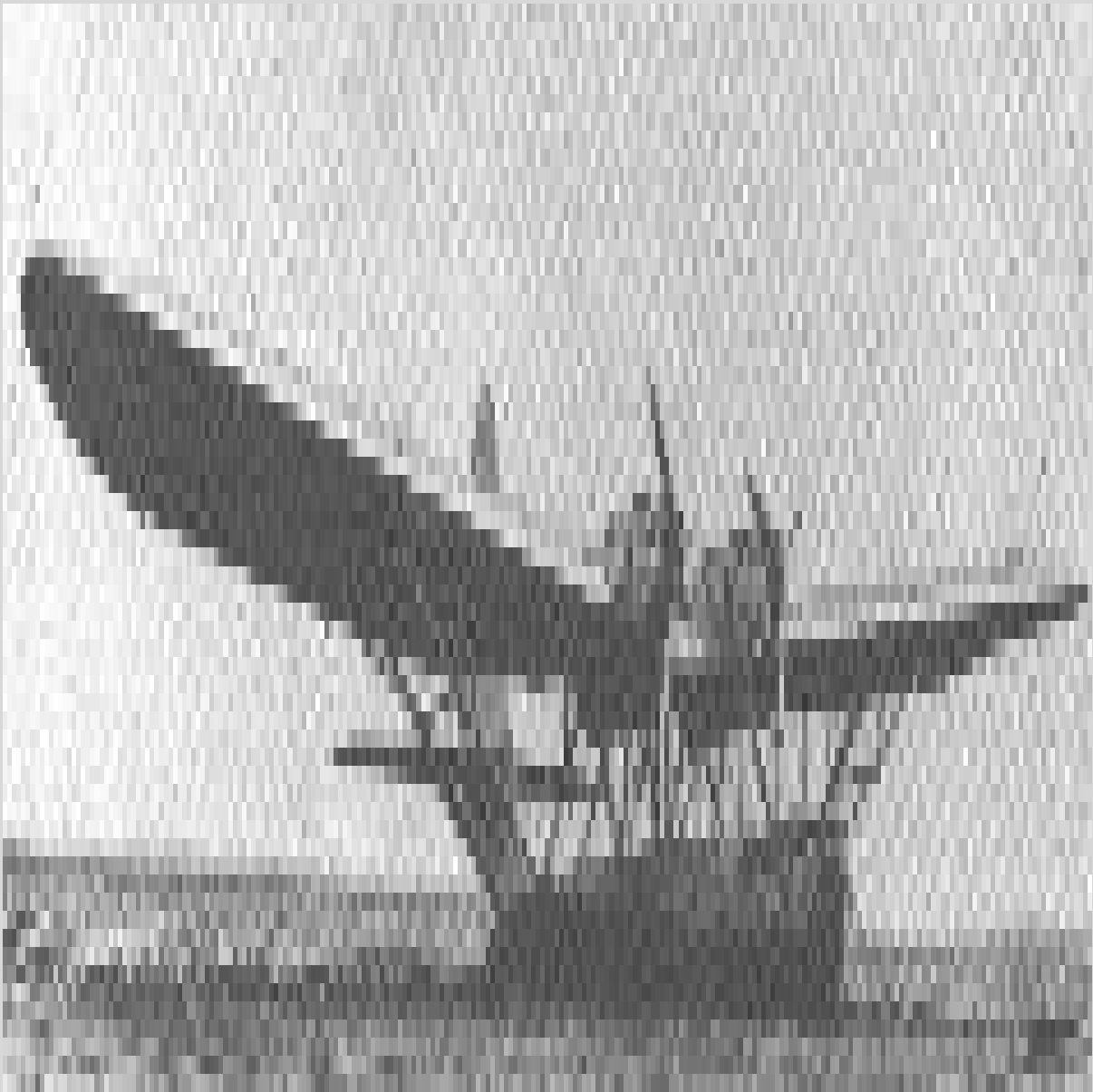
Vitesse maximale= 235 km/h à 1000 m - 240 km/h à 2000 m

Vitesse croisière= 185 km/h à 900 m

Temps montée= 1000 m en 5' 30" - 2000 m en 12' 30"

Plafond pratique= 5000 m

Rayon action= maxi: 3300 km - 20 h à 150 km/h

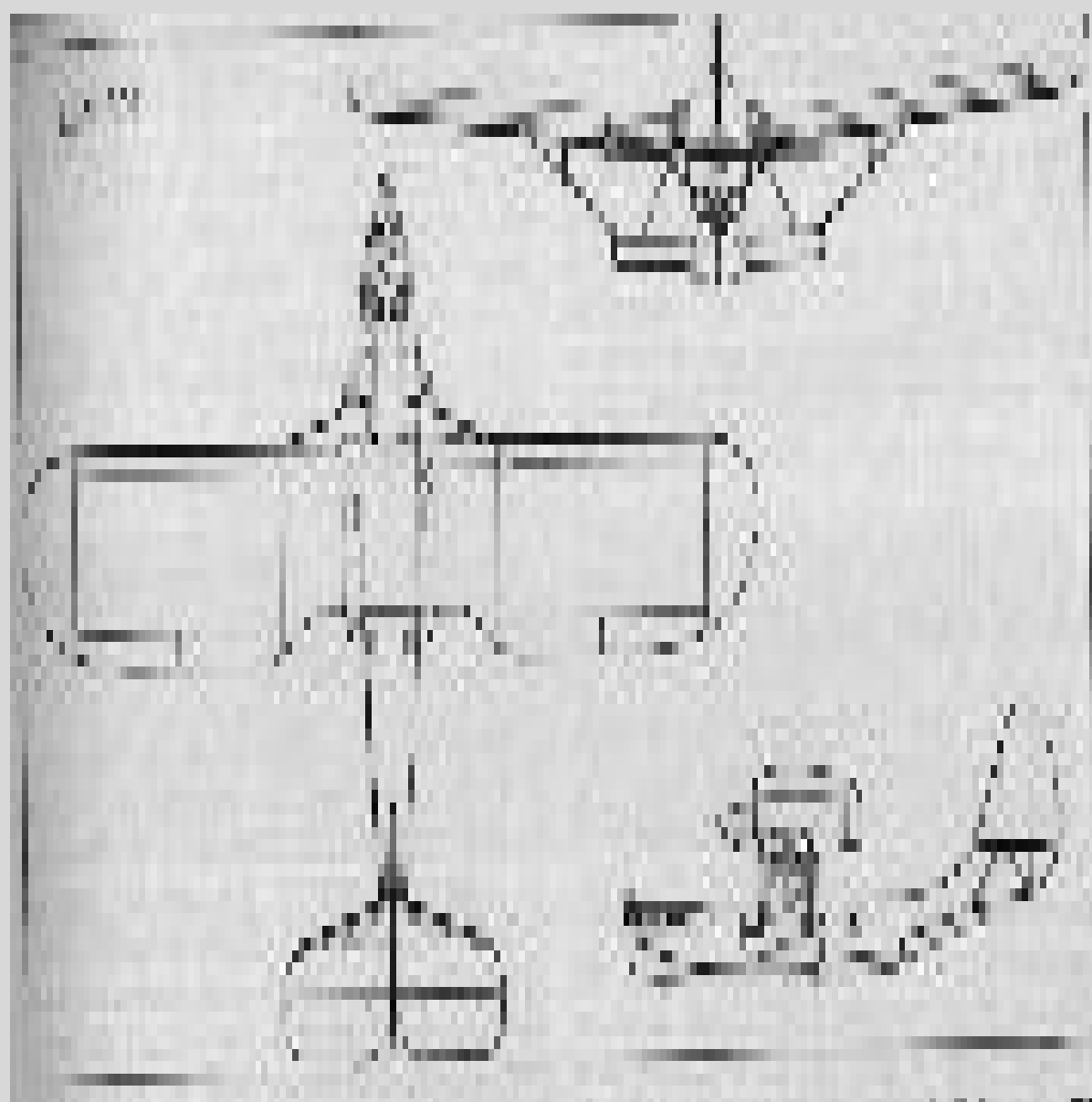


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
44,0 m	26,15 m	8,0 m	256,0 m2

MASSES

Vide	Charge	Maximale
14310 kg	24000 kg	0 kg



HISTOIRE

Parmi les liaisons assurées par Air France, l'un des secteurs les plus importants de ce réseau, le service postal avec l'Amérique du Sud, fut pourvu d'appareils spécialement conçus et assemblés en fonction de ces vols transatlantiques. Au nombre de ces appareils, le Latécoère 300 fut l'un des plus célèbres de son temps. D'ailleurs, dès son apparition, ce grand hydravion quadrimoteur, baptisé Croix du Sud, battait un record en parcourant les 3679 kilomètres séparant Marseille de Saint-Louis du Sénégal en 24 heures. Mis en service sur la ligne Dakar-Natal, le Latécoère 300 effectua de nombreuses traversées, jusqu'au jour où il se perdit en mer, disparaissant avec tout son équipage. C'était le 7 décembre 1936; la Croix du Sud était commandé par Jean Mermoz, l'un des plus célèbres pilotes français des années trente. Les plans du Latécoère 300 furent dressés en vue de répondre à une requête précise du gouvernement français. Celui-ci désirait qu'on mît au point un appareil destiné au transport du courrier, capable de transporter une charge utile d'une tonne sur les routes transatlantiques. Le prototype, essayé en vol dès 1931, ne connut pas un sort heureux: peu de mois après ce premier vol, il coulait dans les parages de Marseille, non sans subir de graves dommages. On parvint à le renflouer, on le reconstruisit et, près d'un an plus tard, l'appareil volait à nouveau sous son nom inaugural de Croix du Sud. Dans sa conception, l'appareil reprenait l'un des schémas qui avaient assuré le succès des hydravions de transport à cette époque: coque centrale munie de deux larges ailerons faisant office de flotteurs de part et d'autre du fuselage, aile haute soutenue par une membrure, moteurs couplés, entraînant l'un, une hélice tractive, l'autre une hélice de poussée. Le Latécoère 300 avait d'emblée adopté cette disposition. Les moteurs, au nombre de quatre, étaient des Hispano-Suiza de 650 CV, logés dans deux berceaux, juste au-dessus du fuselage. La structure, ainsi que le revêtement de l'appareil, étaient entièrement métalliques, à l'exception des ailes, garnies de toile. Tout, dans cet hydravion, était conçu en fonction des vols de longue durée au-dessus de l'océan: depuis la cabine munie de couchettes pour l'équipage jusqu'à la soute où se trouvaient les réservoirs - susceptibles d'emmagasiner plus de 10 tonnes - pour l'essence et pour l'huile. Après son entrée en service, le 31 décembre 1933, et avant son naufrage en mer, la Croix du Sud avait effectué une quinzaine de vols transatlantiques. A la suite de ces remarquables performances, il y eut un afflux de commandes six unités en tout, dont trois destinées à Air France, et trois autres pour la Marine française, portant respectivement les numéros de série Latécoère 301 et Latécoère 302. On procéda à de légères modifications du prototype. Parmi celles-ci, mentionnons l'adoption d'un plus grand angle pour le dièdre alaire et l'augmentation en surface des plans de l'empennage arrière. Air France prit livraison de ces appareils au début de l'année 1936, leurs noms: Ville de Buenos-Aires, Ville de Rio de Janeiro et Ville de Santiago du Chili, Tous trois firent un assez long service, à l'exception du Ville de Buenos-Aires: un mois à peine après son entrée en service, il connut la même fin que le Croix du Sud en tombant en mer au cours d'un vol entre Natal et Dakar .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/france.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = [http://cyber.breton.pagesperso-](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/late_302.htm)
[orange.fr/france/late_302.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/late_302.htm)

