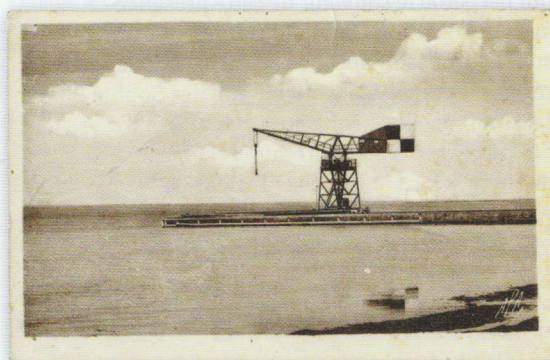


ESSAIS D'HYDRAVIONS

Des Latécoère à Saint-Laurent-de-La-Salanque

Si les hydravions Latécoère ont connu leur heure de gloire sur le lac de Biscarosse ou sur l'étang de Berre à Marignane, l'hydrobase de Saint-Laurent-de-La-Salanque est restée plus confidentielle dans l'histoire de l'aéropostale. Et pourtant...

LAURENT ALBARET



Carte postale de l'étang de Saint-Laurent-de-La-Salanque, sixième d'une série intitulée Les Pyrénées-Orientales illustrées, imprimée par les éditions Carrières de Rodez. Postée le 19 octobre 1939, probablement d'un soldat en garnison : « Tenant à vous donner un aperçu du bled où je suis, j'ai pensé à vous envoyer cette carte qui n'indique d'ailleurs pas grand chose », coll. Laurent Albaret, DR.

La création des Lignes Aériennes Latécoère par Pierre-Georges Latécoère en 1919 (*L'Écho*, n° 1875) marque l'histoire de la poste aérienne et, plus largement, l'histoire de l'aviation en France. Pour la première fois à la sortie d'une guerre mondiale, un capitaine d'industrie se lance dans l'aviation commerciale régulière, s'appuyant sur le transport du courrier avec des appareils militaires réformés. Pour sa compagnie aérienne, Pierre-Georges Latécoère imagine des infrastructures : les usines de Montaudran, près de Toulouse, puis des « *aéro-places* » – aéroports civils... Cela accompagne le développement d'une liaison aérienne vers l'Afrique du Nord – « *la Ligne* » – et les premiers avions Latécoère, dont une majorité d'hydravions. Pour ces derniers, les ingénieurs ont besoin de plans d'eau d'essai. Saint-Laurent-de-La-Salanque s'impose comme une opportunité, et ce dès 1923 d'après les archives industrielles Latécoère.

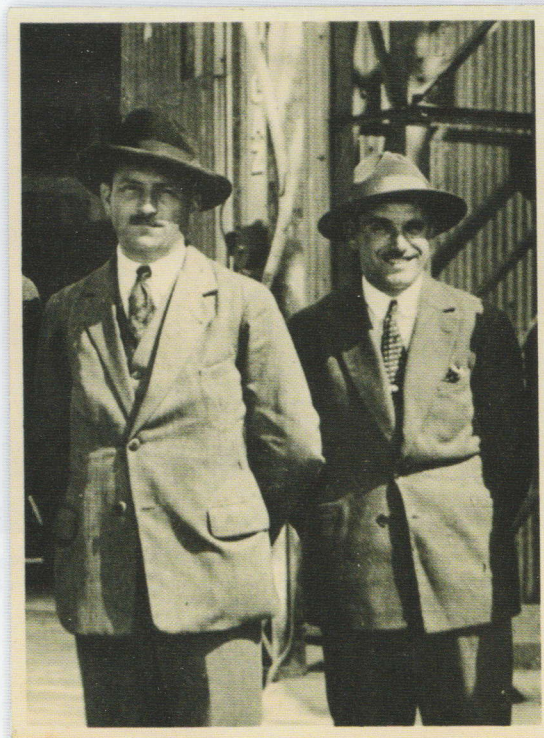
L'idéal étang de Salses

Saint-Laurent-de-La-Salanque est une commune des Pyrénées-Orientales, au Nord-Ouest de Perpignan. Son principal atout est d'être située sur les ●●●

Photographie de Didier Daurat, directeur d'exploitation des Lignes Aériennes Latécoère, et d'Achille Enderlin (à droite), sans date. Pilote d'essai réputé, engagé dans l'aventure des Latécoère dès 1921, Achille Enderlin teste plusieurs hydravions dans l'entre-deux-guerres.

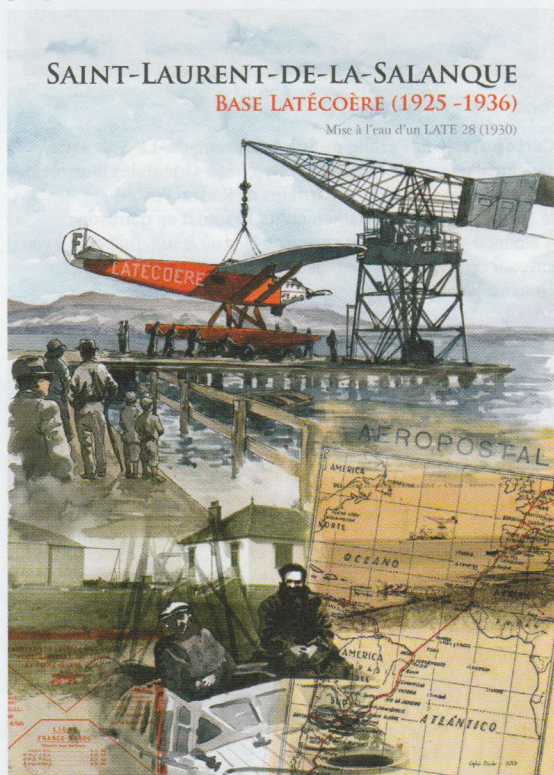
Le 11 septembre 1921, il ouvre la ligne Marseille-Alger avec un prototype de l'hydravion Laté 21. Il meurt en 1927 dans un accident d'avion

© Fondation Latécoère, DR.



SAINT-LAURENT-DE-LA-SALANQUE EN 2014

Aujourd'hui, en lien avec le musée des hydravions, à Biscarosse, la commune Saint-Laurent-de-La-Salanque affirme son passé aéronautique. Une plaque de bronze commémorative a été offerte par la Fondation Latécoère et les rues du lotissement proche de l'hydrobase portent le nom des pilotes et des hydravions. Sous l'impulsion d'un passionné, Louis Basseres, qui perpétue le souvenir de cette présence avec l'association Donner des Ailes, une affiche sur l'hydrobase – déclinée en carte postale – a été récemment réalisée par l'illustratrice Sophie Binder. La future médiathèque aura, par ailleurs, une salle d'exposition permanente sur le thème des hydravions et l'affiche officielle de la ville reprend, quant à elle, une œuvre de Jame's Prunier, propriété de la Fondation Latécoère.



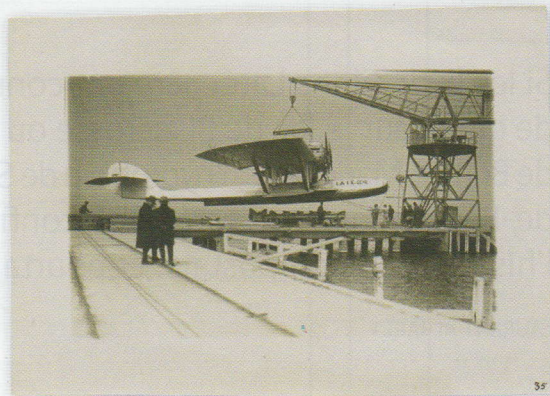
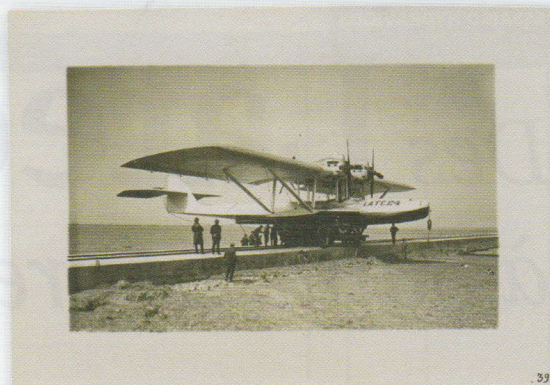
Photographies de l'hydravion Laté 24 non-immatriculé

(prototype), posé sur un wagonnet sur rails pour être amené vers la jetée et mis à l'eau avec la grue de l'hydrobase.

Cet hydravion de 12,5 t à vide, destiné au service postal, a, en effet, été essayé par Prévost et Hof à Saint-Laurent-de-La-Salanque.

Toutefois, il ne sera construit qu'en un seul exemplaire, victime d'un accident lors de ses essais

© Fondation Latécoère, DR.



●●● routes de l'aéropostale, proche de Perpignan, qui dispose d'un aéroport civil depuis 1923. Elle possède l'étang de Salses – nommé aussi étang de Leucate –, assez vaste, dont l'orientation profite des vents du Sud, tramontane – bien que parfois trop fort – et marinade (vent marin). Les terrains adjacents sont peu coûteux à l'acquisition. Y est donc construite, entre 1924 et 1927, une hydrobase de 45 ha. Base de secours pour « la Ligne », elle est également un lieu d'essai par excellence pour les hydravions. Un imposant hangar est tout d'abord installé, puis une base météorologique, un poste TSF, des bureaux et des logements pour le mécanicien, un gardien et le personnel permanent. Une jetée de 7 m de large sur 130 m de long s'avance dans l'étang, terminée par une grue de 7 m, avec une capacité de levage de 10 à 15 t pour mettre à l'eau les hydravions d'essai. Ces derniers viennent de Toulouse en pièces détachées. Ils sont assemblés dans les hangars, puis essayés sur l'étang resté assez confidentiel dans l'histoire de l'aéropostale. Plusieurs nouveaux hydravions vont ainsi être testés par les pilotes des Lignes Aériennes Latécoère, de la Compagnie Générale Aéropostale, puis d'Air France, avant que les appareils ne rejoignent Marseille et l'étang de Berre. En 1926, le Laté 21 effectue ainsi ses premiers essais à Saint-Laurent-de-La-Salanque, piloté par Achille Enderlin. Seul exemplaire construit, cet appareil est un des premiers hydravions de transport Latécoère. Les modifications qu'il subira feront de lui le prototype Latécoère 23, appareil qui tuera

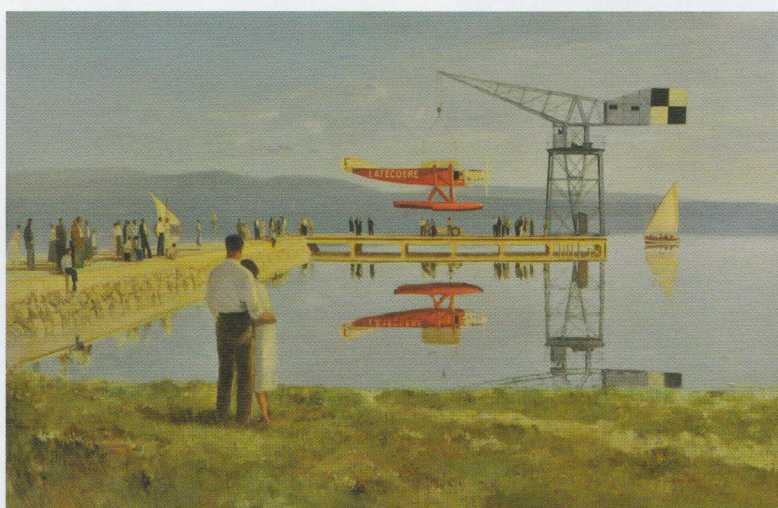


Série de photographies de l'hydravion Laté 28-3 Comte de La Vaulx, en essai à Saint-Laurent-de-La-Salanque, avant son utilisation commerciale. Les records battus par cet appareil conforteront les pilotes et la Compagnie Générale Aéropostale à utiliser le Laté 28-3 pour tenter la traversée de l'Atlantique Sud... un exploit qui sera réalisé par Jean Mermoz le 12 mai 1930
© Fondation Latécoère, DR.



le même Enderlin lors d'essais en décembre 1927 sur l'étang de Berre, près de Marignane. En mars 1928, l'hydravion bimoteur monoplane de transport de passagers, Laté 32, fait son baptême de l'air à Saint-Laurent avant d'être livré à Marignane. Construit en sept exemplaires, il sera ensuite exploité sur la ligne Marseille-Alger. En mars 1930, un certain Jean Mermoz – dont le collège de Saint-Laurent-de-La-Salanque porte aujourd'hui le nom – vient en séjour sur cette hydrobase préparer son brevet de pilote d'hydravion, avant de le passer et de l'obtenir à Marignane. Jean Mermoz reviendra pour faire des essais avec l'hydravion Laté 28-3 modifié, *Comte de la Vaulx*, avec lequel il franchira l'océan Atlantique en mai 1930. Cet hydravion collectionne d'ailleurs les records sur l'hydrobase de Saint-Laurent : record de vitesse à 220 km/h avec 2000 kg de charge sur 100 km (5 mars 1930), 202 km/h avec 2000 kg de charge sur 500 km (6 mars 1930), puis record de distance en circuit fermé de 2854 km (plus de 20 h de vol) avec 1000 kg de charge (21 et 21 juin 1930).

Après le rachat de la Compagnie Générale Aéropostale, Air France poursuit l'utilisation de Saint-Laurent-de-La-Salanque pour ses ●●●



Peinture à l'huile de Jame's Prunier, peintre de l'air, intitulée Mise à l'eau du Laté 28 à Saint-Laurent-de-La-Salanque, 65 x 100 cm, 2007 © Fondation Latécoère, DR.



Photographie de Jean Gonord et de son mécanicien Vergès à Saint-Laurent-de-La-Salanque, probablement en 1936. Jean Gonord (1903-1988), pilote de l'hydrobase de Saint-Laurent-de-la-Salanque, dispose de plusieurs brevets de pilote d'essai sur différents appareils. Ce sont plus de vingt prototypes d'hydravions qui sont passés entre ses mains de 1930 à 1940. Après la guerre, il sera pilote d'essai chez Breguet © Fondation Latécoère, DR.

●●● essais d'hydravions, d'autant plus que ceux-ci sont majoritairement fabriqués par les usines Latécoère. En avril 1933, Antoine de Saint-Exupéry vient s'entraîner au pilotage des hydravions de gros tonnage, notamment l'hydravion Laté 38.0 et son dérivé militaire l'hydravion de reconnaissance et de bombardement Laté 38.1, avec l'expérimenté pilote d'essai Jean Gonord. Ce dernier, un ancien pilote de l'Aéronavale, a rejoint Latécoère en juin 1930. Il est le pilote des essais et des mises au point de nombreux prototypes à Saint-Laurent-de-La-Salanque. Antoine de Saint-Exupéry, officiellement pilote d'essai, reviendra à Saint-Laurent-de-La-Salanque pour tester le prototype du Laté 290, un hydravion torpilleur pour l'Armée.

Les témoignages de l'époque attestent ces présences de pilotes et de mécaniciens, jusqu'à trente-cinq personnes sur l'hydrobase lors des grands essais. Logés à l'Hôtel des voyageurs de la rue Arago – hôtel qui existe encore – les pilotes de l'aéropostale profitent du calme du lieu, surnommé « l'escale ». Ils déjeunent souvent à La Langouste qui chante, au Barcarès, ville voisine de Saint-Laurent-de-La-Salanque.

Mortels essais avant l'arrivée... de l'armée

L'hydrobase connaît également des accidents, hélas mortels. Le 3 avril 1930, lors de sa présentation officielle, l'hydravion prototype Laté 34 s'écrase pendant des essais de survitesse – une rupture de haubanage des plans de queue. Le pilote, Yves Prévost, et son mécanicien, Alfred Hof – récemment marié à

L'hydravion Laté 32,

probablement à Saint-Laurent-de-La-Salanque.

L'appareil ne portant pas encore d'immatriculation, il a le statut de prototype d'essai © Fondation Latécoère, DR.



une jeune femme de Saint-Laurent –, sont tués. Trois ans plus tard, le 16 mars 1933, le Laté 38.0 bis capote sur l'étang, victime d'un « *effet de mirage* » selon les conclusions de l'enquête ; l'équipage composé de Perriot et de Robert Byert ne survivra pas.

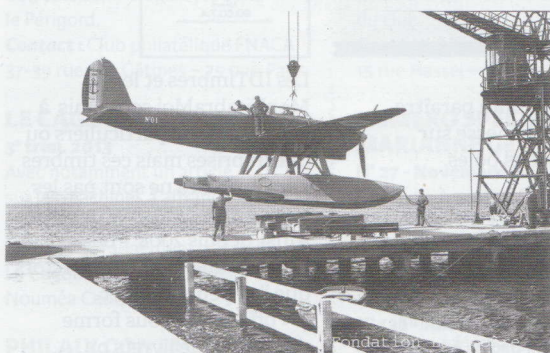
Le 8 mai 1936, Jean Gonord et le mécanicien Vergés testent le dernier-né en date de chez Latécoère, le 29-8 (ou 298), un hydravion lance-torpilles. Ce sera le dernier appareil en essai à Saint-Laurent-de-La-Salanque. En 1937, probablement en raison du coût de l'entretien, mais aussi de la faible profondeur du plan d'eau, délicate pour les gros et lourds hydravions, le lieu est cédé à l'Armée de l'Air française par Air France. L'histoire de l'aéro-postale à Saint-Laurent-de-La-Salanque prend fin à cette date, au profit de l'hydrobase de Biscarosse, mais pas celle de Latécoère. Les militaires français y installent un camp de manœuvre jusqu'en 1939, et disposent d'hydravions lance-torpilles de type... Latécoère 298 ! Au début de la guerre, la base

SITE WEB

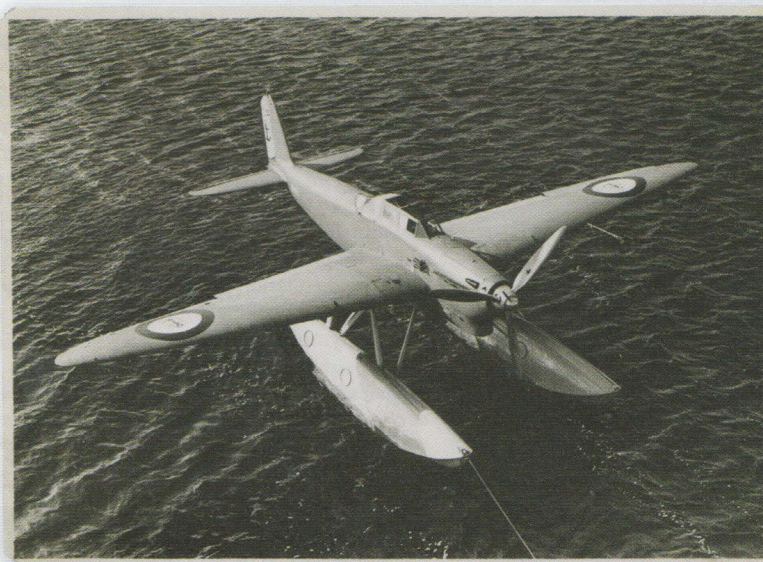
<http://www.saint-laurent-salanque.com>

de Saint-Laurent-de-La-Salanque sert de base de repli à l'aviation française, notamment au Groupe de Chasse II/3 qui avait brillamment participé à la campagne de France et qui rejoindra l'Afrique du Nord.

Durant l'Occupation, l'hydrobase – qui se trouve en zone libre – est inoccupée. Le 12 novembre 1942, les Allemands, dans leur occupation de la zone libre déclenchée la veille, atteignent Saint-Laurent. Le lieu devient provisoirement une base de surveillance pour des hydravions patrouilleurs Arado 196, entre Leucate et Cerbère. Le 13 août 1944, deux jours avant le débarquement de Provence, l'hydrobase est violemment bombardée par l'aviation alliée, c'est-à-dire, selon les témoignages, par trois Lancaster britanniques. La plupart des hangars et installations est détruite, puis la grue de levage est plastiquée par les troupes allemandes en repli. Terrain militaire jusqu'en 1972, l'endroit est aujourd'hui en friche. Seule la jetée en béton subsiste, ainsi que quelques pièces de métal dans les hautes herbes... ●



L'hydravion Laté 298 immatriculé n°01 (prototype) porté par la grue de Saint-Laurent-de-La-Salanque et sur l'eau lors de ses premiers essais en 1936. Cet appareil militaire, monoplan aile basse, sera construit en trente exemplaires pour l'aéronavale
© Fondation Latécoère, DR.



Photographie contemporaine de la jetée à l'abandon sur l'étang de Salses de Saint-Laurent-de-La-Salanque. Le terrain – toujours militaire – est inoccupé © Spinter, DR.