



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Latécoère 300



AIC = 3.041.9651.03.83

Die **Latécoère 300** war ein französisches Flugboot, das 1931 seinen Erstflug absolvierte. Es war der Prototyp einer Serie von je drei zivilen **Laté 301**-Postflugzeugen und militärischen **Laté 302**-Fernaufklärern, die 1935 und 1936 als Weiterentwicklung des Prototyps gebaut wurden.

Der Prototyp *Latécoère 300 F-AKGF Croix du Sud* wurde seit 1934 im Postdienst über dem Südatlantik eingesetzt. Am 7. Dezember 1936 ging die Maschine unter dem berühmten französischen Flieger Jean Mermoz auf ihrem 25. Flug über dem Südatlantik mit der gesamten Besatzung verloren. Zuvor war schon die Latécoère 301.01 *Ville de Buenos Aires* am 10. Januar 1936 auf ihrem zweiten Rückflug nach Dakar auch spurlos verloren gegangen.

Entwicklungs- und Baugeschichte

Die Maschine wurde von Latécoère für die bis 1927 zum Konzern gehörige Fluggesellschaft „Compagnie générale aéropostale“ (meist l'Aéropostale genannt) entwickelt. Als Lignes Latécoère betrieb diese Gesellschaft seit 1920 eine Fluglinie nach Marokko, die ab 1925 auch planmäßig bis zum Senegal führte und vor allem dem Posttransport diente. Ab Ende 1927 wurde auch ein Luftpostnetz in Südamerika aufgebaut, das anfangs entlang der brasilianischen Küste nach Argentinien führte. Die Verbindung des europäisch-afrikanischen Netzes mit der Südamerikalinie wurde allerdings seit März 1928 mit eigenen Schiffen zwischen Dakar und Natal (Brasilien) durchgeführt. Bis Ende 1930 steigerte sich der Postverkehr erheblich, zumal die Aéropostale mit ihren amerikanischen Linien inzwischen auch Chile, Bolivien und Peru sowie Venezuela erreichte.

Zur Beschleunigung des Postverkehrs wollte die Aéropostale auch die Atlantikquerung mit Flugzeugen durchführen und französische Hersteller entwickelten sowohl Flugboote wie Landflugzeuge für diese Aufgabe. Den ersten Transatlantikflug der Gesellschaft machte allerdings eine speziell hergerichtete Schwimmerversion des modernsten Standardflugzeuges der Gesellschaft, der einmotorigen *Latécoère 28*. Zwar gelang am 12. Mai 1930 unter Jean Mermoz der Flug nach Brasilien, der Rückflug gelang aber erst am 9. Juli beim 53. Startversuch seit dem 8. Juni, da die Maschine bei der notwendigen Treibstofflast nicht vom Wasser abhob. Die Maschine erreichte nicht den afrikanischen Kontinent und musste 450 Seemeilen vor Dakar auf dem Atlantik landen, wobei



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

ein Schwimmer abbrach. Die *Phocéé*, eines der zur Sicherung eingesetzten Boote, konnte Besatzung und Post übernehmen, die Maschine ging jedoch verloren.

Von den auf eine Ausschreibung des französischen Luftfahrtministeriums entwickelten Postflugzeugen für die Strecke von Afrika nach Brasilien entwickelten Flugbooten, machte die *Latécoère 300* als erste ihren Erstflug mit dem Kennzeichen F-AKCU am 17. Dezember 1931 unter den Werkspiloten Jean Gonord und Vergès, der allerdings in einem Unfall endete, bei dem die Maschine sich überschlug und Vergès verletzt wurde. Der neue Typ war ein großes Flugboot von fast 24 m Rumpflänge mit fünf Meter ausladenden Stummelflügeln am Rumpf und einer über ihm verstreuten großen Tragfläche von 44 m Spannweite. In und auf ihr befanden sich etwas seitlich vom Rumpf die vier 650 PS-Hispano-Suiza-Triebwerke der Bauart 12Nbr in Tandem-Anordnung.

Die schwer beschädigte Maschine wurde wieder repariert und dabei in der Grundkonzeption nicht verändert. Rumpf- und Ruderformen wurden verbessert und der als Ursache des Unfalls angesehenen Schwerpunkt der Maschine verändert. Am 30. September 1932 startete die *Latécoère 300*, jetzt als F-AKGE und *Croix du Sud* benannt, unter denselben Piloten und wieder von Biscarrosse zu ihrem zweiten Erstflug. Inzwischen hatte mit der *Blériot 5190* auch eine Konkurrenzentwicklung einen Bauauftrag erhalten.

Vom 12. Januar 1933 flog ab Paris-Le Bourget die dreimotorige *Couzinet 70 Arc en Ciel* (erneut unter Mermoz) bis zum 22. bis nach Buenos Aires. Auf dem Rückflug ab dem 15. Mai fiel der linke Motor über dem Atlantik aus. Der Flug wurde dennoch in kleineren Etappen nach Paris bis zum 21. Mai fortgesetzt.

Die *Latécoère 300* hatte bis dahin nur etliche kurze Flüge durchgeführt. Die Aeropostale war inzwischen wirtschaftlich zusammengebrochen und der französische Staat reorganisierte die französischen Luftfahrtinteressen, was schließlich im Herbst 1933 zur Gründung der Air France führte. Die Erprobung der *Latécoère 300* hatte daher ab Juni 1933 durch eine Militärbesatzung unter Bonnot von der Werkscrew übernommen.

Einsatzflüge unter Marinekommando

Unter Commandant Roger Bonnot testete die Besatzung die *Latécoère 300* für ihre Eignung, den Südatlantik zu überqueren. Nach einem ersten Dauertest von etwa 10 Stunden überführte sie in der Silvesternacht des Jahres 1933 die Maschine von Berre nach Saint-Louis (Senegal) in 23h 3' und erzielte einen neuen Distanzweltrekord für Seeflugzeuge über 3897 km (3679 km in gerader Linie).

Am 3. Januar 1934 folgte die erste Atlantikquerung nach Natal in Brasilien in 19h 12" unter Bonnot mit zwei Marinepiloten und einem Marinefunker sowie einem Mechaniker des Motorenherstellers. Am 9. wurde dann Rio de Janeiro angefliegen. Der Rückflug dort begann am 23. Januar über Bahia und Natal mit der Querung des Atlantiks am 31. in 21h 24' Über Port-Étienne, Port Lyautey kehrte die Maschine bis zum 8. Februar nach Berre zurück.

Nach Besichtigungen durch Regierungsvertreter im März auf der Seine bei Paris, wurde die Maschine von der Marine getestet und bei Flottenmanövern eingesetzt. Im Juli 1934 verlegte sie wieder in den Senegal und machte ab Dakar am 30. Juli (zurück 5. September) und 10. September (zurück 20. September) zwei weitere Hin- und Rückflüge nach Südamerika, um dann zum Hersteller nach Biscarrosse zurückzukehren, um sich einer Generalüberholung zu unterziehen. Am 8. April 1935 kehrte die Maschine in den Dienst zurück und wurde nach einem ersten Probeflug unter Werkspiloten von einer Marinebesatzung übernommen, die jetzt der Lieutenant de Vaisseau Hébrard befehligte, der schon vorher als erster Pilot auf der Maschine gedient hatte. Nach nur wenigen kurzen Testflügen, erzielte die *Latécoère 300 F-AKGE Croix du Sud* am 22./ 23. Juni einen zweiten



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Distanzweltrekord für Seeflugzeuge mit einem Flug über 4338,1 km in 29h 33' von Cherbourg nach Ziguinchor. Unter Hébrard wurden auch noch ein Flug von Dakar nach Brasilien am 1. Juli und der Rückflug am 15./16. Juli mit sieben Mann Besatzung absolviert, ehe die Maschine der Air France übergeben wurde.

Im Postdienst der Air France

Nachdem die *Croix du Sud* jetzt schon vier Hin- und Rückflüge über den Südatlantik durchgeführt hatte, startete sie schon am 20. Juli 1935 erstmals mit einer Air France-Besatzung unter Rouchon in Dakar nach Natal und kehrte drei Wochen später unter Guillaumet nach Dakar zurück. Schon der folgende Planflug nach Brasilien wurde von der Maschine übernommen, musste aber wegen der Witterungsbedingungen schon nach kurzer Zeit abgebrochen werden. Er wurde dann am folgenden Tag durchgeführt. Die am 21. August in Natal eingetroffene Maschine flog am 9./10. September zurück nach Dakar. Bis zum Jahresende erfolgten dann noch drei weitere Hin- und Rückflüge vom 7. bis 29. Oktober, vom 18. bis 29. November und vom 16. bis 24. Dezember.

Neben den sieben Rundflügen durch die *Latécoère 300 Croix du Sud* fanden 1935 auch elf Rundflüge des Konkurrenzmodells *Blériot 5190 Santos Dumont* und ein Flug nach Brasilien der neuen *Latécoère 301 Ville de Buenos Aires* statt. Erstmals zum Einsatz kam auch auf sieben Rundflügen das neue viermotorige Landflugzeug *Farman 220 Le Centaure*. Dazu kam noch der Sonderflug des 6-motorigen Riesenflugbootes *Latécoère 521* unter Bonnot am 14. Dezember auf dem Weg zu den französischen Antillen.

Die Postflugzeuge Laté 301



Latécoère 301-01 BauNr. 1016, F-AOIK *Orion*, *Ville de Buenos Aires*

Erstflug am 23. August 1935, erster Transatlantikflug am 30. Dezember 1935 16h 10' unter Ponce, am 10. Februar 1936 auf dem zweiten Rückflug von Brasilien unter Ponce mit sechs Mann verschollen.

Latécoère 301-02 BauNr. 1017, F-AOIL *Eridan*, *Ville de Rio de Janeiro*

Erstflug am 30. Dezember 1935, erster Transatlantikflug am 10. Februar 1936 17h 48' unter Guillaumet (gleichzeitig zum Verlust der Schwestermaschine), 21./22. September 1937 letzter Rückflug unter Delauney / 26. Transatlantikflug im Postdienst, bis Februar 1939 Reservemaschine in Dakar; ab Kriegsbeginn Teile zur Erhaltung der Einsatzfähigkeit der Escadrille E4 in Dakar genutzt;

Latécoère 301-03 BauNr. 1018, F-AOIM *Nadir*, *Ville de Santiago*, *Lieutenant de Vaisseau de l'Orza*
Erstflug am 18. Januar 1936, erster Transatlantikflug am 27. April 1936 16h 55' unter Guillaumet, 7./8. Dezember 1936 unter Guerrero letzter Rückflug aus Brasilien (18. Transatlantikflug), Suchflug nach *Croix du Sud*, kein weiterer Postflug, Februar 1938 Rückführung nach Frankreich und Abgabe an Aeronavale, bei Kriegsausbruch im Dienst der Marine, Juni 1940 ausgesondert wegen Verbleibs im besetzten Teil Frankreichs.



Die Marineaufklärer Laté 302



Die Aufklärungsmaschinen hatten einen Maschinengewehr-Turm im Bug und zwei einzelne MGs hinten an den Rumpfsseiten. Auf geplante, ferngesteuerte Zwillingsstürme auf dem Flügel wurde verzichtet, da sie die Flug- und Steuereigenschaften der Maschinen sehr negativ beeinflussten.

Latécoère 302-01 BauNr. 1021, *Guilbaud* (codé E4-1)

Erstflug am 22. Februar 1936, März 1936 abgeliefert, 1939 bei Escadrille E4 in Dakar, 24 Aufklärungsflüge bis zum Waffenstillstand, 13. Juni 1941 ausgesondert, ersetzt durch *Latécoère 523 Altair*.

Latécoère 302-02 BauNr. 1022, *Cavelier de Cuverville* (codé E4-2)

Erstflug am 3. März 1936, 1939 bei Escadrille E4 in Dakar, 17 Aufklärungsflüge bis zum Waffenstillstand, 30. April 1941 ausgesondert, ersetzt durch *Latécoère 611 Achernar*.

Latécoère 302-03 BauNr. 1023, *Mouneyrés* (codé E4-3)

Erstflug am 23. April 1936, 1939 bei Escadrille E4 in Dakar, 14 Aufklärungsflüge bis zum Waffenstillstand, Dezember 1941 ausgesondert, ersetzt durch *Potez-CAMS 141 Antares*.

Latécoère 301-03 BauNr. 1018, siehe oben, *Lieutenant de Vaisseau de l'Orza* (codé E4-4)

Erstflug am 18. Januar 1936, 18 Transatlantikflüge, zuletzt Suchflug nach *Croix du Sud* Februar 1938 Rückführung nach Frankreich und Abgabe an Aeronavale, bei Kriegsausbruch im Dienst der Marine, 12 Aufklärungsflüge bis zum Waffenstillstand, Juni 1940 ausgesondert wegen Verbleibs im besetzten Teil Frankreichs.¹

Technische Daten

Kenngröße	Latécoère 300	Latécoère 301	Latécoère 302
Besatzung	8	5	10
Passagiere			keine
Länge	25,83 m	26,15 m	
Spannweite	44,20 m	44,00 m	
Höhe	6,50 m	7,98 m	
Flügelfläche	306,7 m ²	298,3 m ²	
Leermasse	11.723 kg	10.860 kg	15.004 kg
Startmasse	22.952 kg	23.060 kg	23.997 kg
Reisegeschwindigkeit	160 km/h	185 km/h	200 km/h
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	225 km/h	235 km/h
Dienstgipfelhöhe	4600 m	4300 m	5800 m
Reichweite	4450 km	3600 km	2400 km
Triebwerke	4 x HS 12Nbr		4 x HS 12Ydrs2
Leistung	je 650 PS		je 930 PS



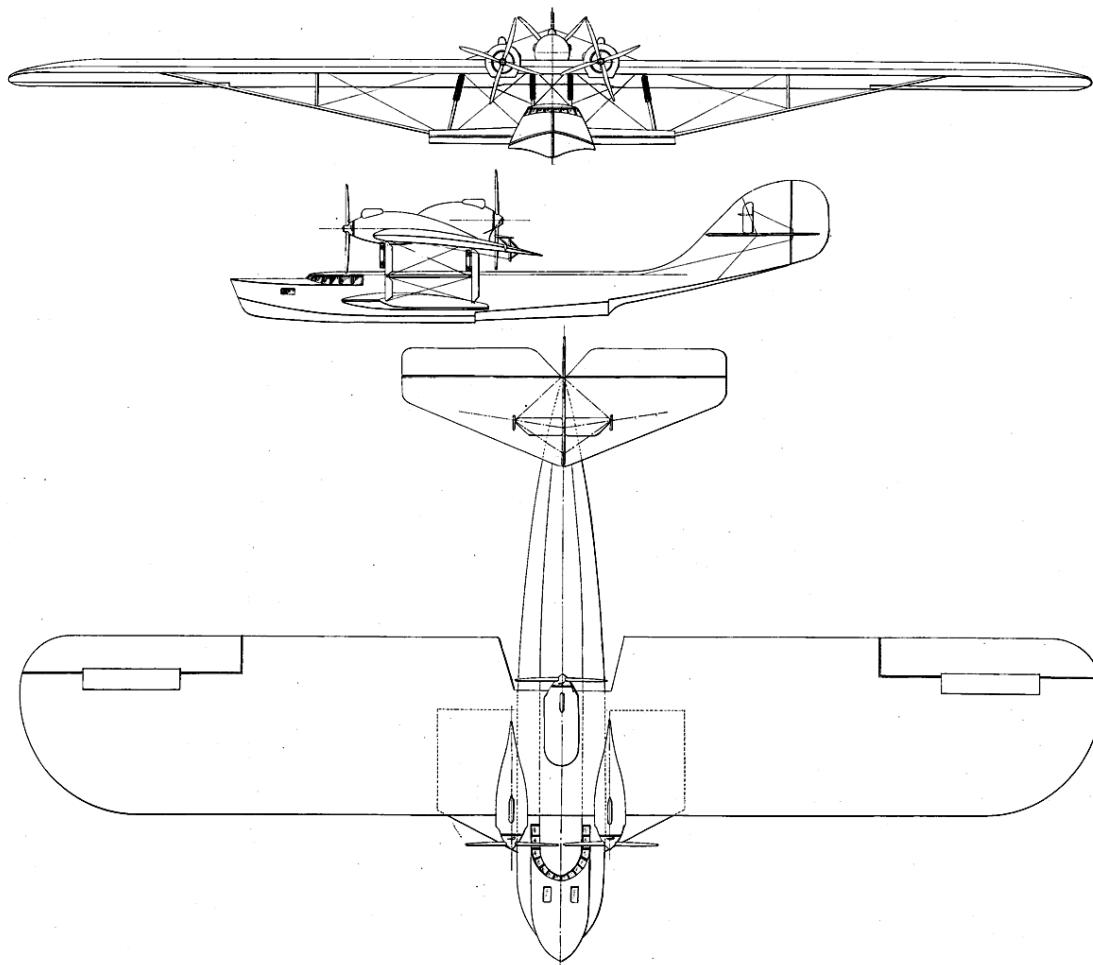
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 5

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia



Laté 300

Laté 302

