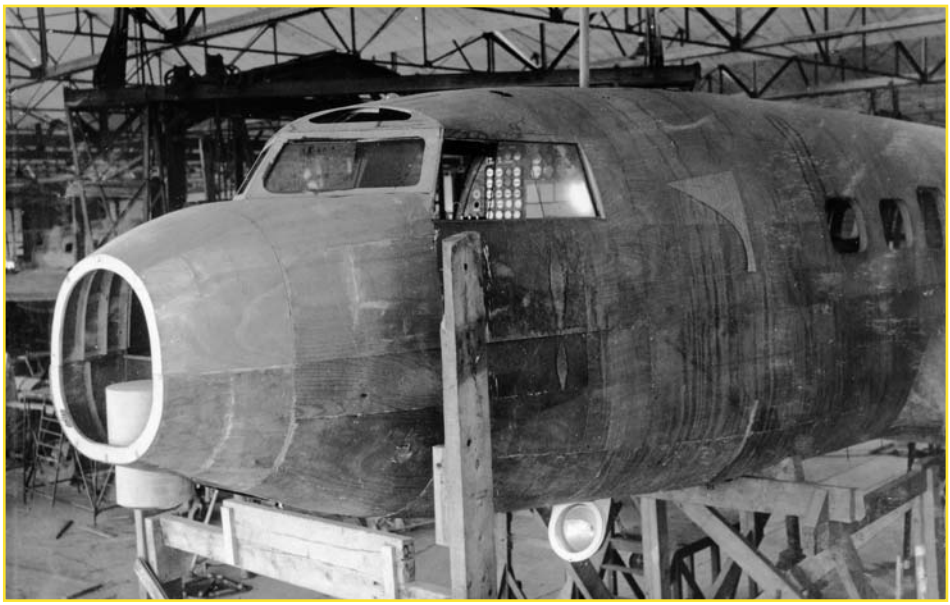
Évasion ratée

Le 5 octobre 1942, le Bloch 161 repartit de Cannes à 09 h 14, pour rejoindre Marignane, piloté par Daniel Rastel et Maurice Hurel, avec à leur bord Béziaud, Girard, Raimbaud et trois autres passagers. Il y effectua quelques vols de rodage et de mise au point du refroidissement de ses nouveaux moteurs. Il vola ainsi jusqu'au 10 novembre piloté par Édouard Bret et Daniel Rastel, accompagnés du mécanicien Armand Raimbaud.

Mais, après que, le 8 novembre, les Alliés eurent débarqué en Afrique du Nord, les Allemands envahirent la zone libre et prirent possession des aérodromes. Marignane devait passer sous contrôle allemand et Cannes sous contrôle italien. Une tentative d'évasion vers l'Afrique du Nord avec le quadrimoteur fut de nouveau organisée à la hâte. Daniel Rastel et Jean Girard quittèrent précipitamment Cannes le 10 novembre 1942 [18], aussitôt rejoints par les ingénieurs maison Henri Déplante et Bention Grébelsky [19], pour rejoindre l'avion à Marignane. Un ou deux vols de contrôle eurent lieu ce matin-là, dont l'un de 2 h 05 min avec toute l'équipe cannoise à bord, piloté par Daniel Rastel. Henri Déplante a raconté ce vol qui lui laissa un certain goût d'amertume [20] : *S'il est exact que notre prototype quadrimoteur est prêt à prendre l'air, nous apprenons qu'il doit le faire entre les mains d'un pilote officiel. Toutefois, en qualité d'équipage d'essais du constructeur, nous sommes admis après ample discussion à participer au vol. À titre exceptionnel, s'empresse-t-on d'ajouter. Cet avion lourd ne*

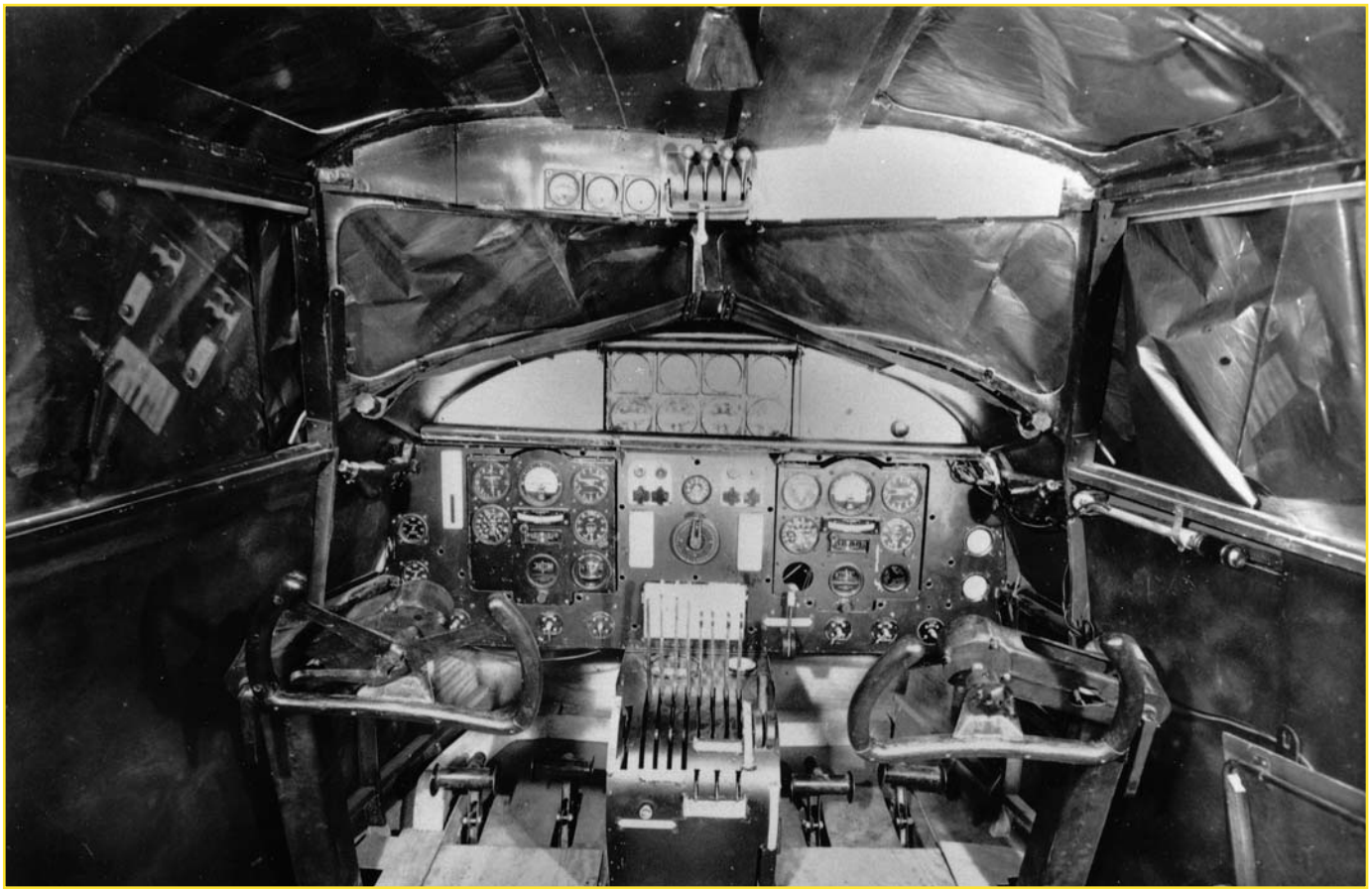


Le poste de pilotage en cours d'équipement dans les ateliers de la SNCASE à Toulouse. Il s'agit encore probablement d'une maquette, mais on remarque à l'arrière-plan un fuselage en cours de fabrication. (SNCASE)

18. Des témoignages datent cet événement le 7 novembre, ce qui n'est pas plausible car le débarquement allié date du lendemain. De plus, des vols figurent dans les carnets de vol de Bret et Rastel jusqu'au 10 novembre.

19. Tout comme Marcel Bloch transforma son nom en Marcel Dassault après la guerre, Bention Grébelsky changea le sien en Benno Claude Vallières. Il devint ensuite notamment président-directeur général de la société des Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation de 1971 à 1976.

20. *La liberté tombée du Ciel*, par Henri Déplante, éditions Ramsay 1977.

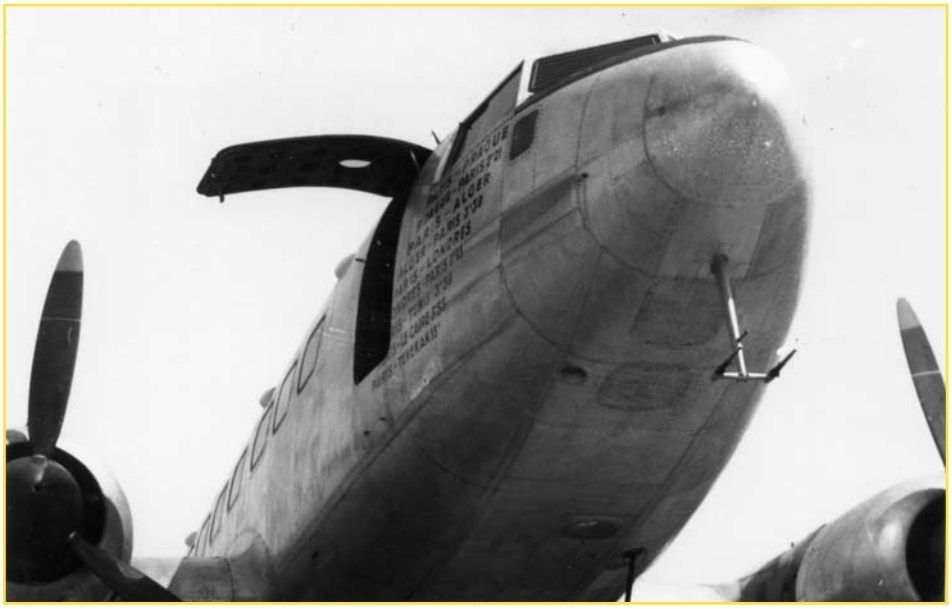


L'aménagement du poste de pilotage des exemplaires de série était un peu différent de celui du prototype, avec notamment deux manches dont la forme du volant avait été redessinée. (SNCASE)

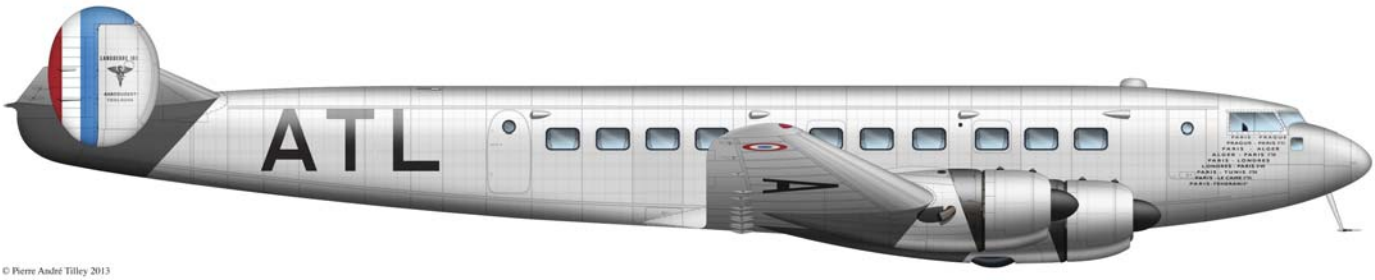
força à se poser sur une seule roue. Ce fut donc à nouveau le n° 3 qui fut emprunté à Air France pour une présentation devant une mission tchèque par un équipage SNCASE comprenant Dufour, Libert et Lecarme, le 30 novembre.

Au final, une seule compagnie étrangère acheta des SE.161 neufs, c'est la compagnie polonaise LOT, dans sa version de base la moins onéreuse. Un dernier soubresaut eut lieu en août 1947, lorsque la société Socotra, dont le nom était la contraction de société coopérative de tramping aérien, annonça la commande de quatre Breguet 761 et quatre Languedoc neufs auprès de la SNCASE. Mais le 16 décembre 1947, l'un des quatre Halifax qu'elle avait réservés en attendant ses livraisons, fut victime d'un accident de train d'atterrissage à Alger, suivi le 2 janvier 1948 d'un accident similaire de l'un de ses Ju 52. Cette succession de problèmes poussa la DTI à saisir les avions de la compagnie basés à Marignane, ce qui mit fin à ses activités, et annula de fait ses commandes qu'elle ne pouvait plus honorer.

De retour de Téhéran, le nº 12 fut immobilisé au Caire par une panne de train d'atterrissage. Ce n'est que grâce à l'ingéniosité et la débrouillardise du mécanicien Lucien Joseph que les réparations purent être réalisées dans un petit atelier local. (Coll. J. Mutin)



Le Languedoc nº 12 porte sur son flanc droit la liste des trajets réalisés vers des capitales étrangères pour les présentations, incluant les vols réalisées par le nº 3 : Paris, Prague, Alger, Londres, Tunis, Le Caire et Téhéran. (Coll. J. Lebourg)



© Pierre André Tilley 2013

Chaîne à ciel ouvert

Le manque de succès à l'étranger, la conception dépassée de l'appareil, ajoutés aux très nombreuses malfaçons constatées sur les premiers exemplaires, le quadrimoteur français n'engendrait pas l'enthousiasme espéré. Les vingt-cinq derniers exemplaires commandés furent finalement annulés, ramenant la production totale à cent appareils, pour un montant total de 2820 millions de francs. Le prix unitaire de ces avions donna souvent lieu à controverses, car établi de manière informelle dans un contexte souvent changeant, notamment au niveau de la rémunération des heures de travail. En août 1946, le prix des Languedoc fut fixé à 34000000 F pour la cellule, auxquels il fallait ajouter les équipements, l'amortissement des outillages et la redevance de la licence de fabrication de 10 % sur la cellule nue, portant le total à 46350000 F, sans compter la radio, les moteurs ni les hélices. Fin 1946, seuls dix-sept exemplaires avaient été livrés, dont six à la DTI. Il était alors prévu que soixante-deux des quatre-vingt-trois exemplaires restants seraient livrés au cours de l'année 1947, mais les délais de fabrication largement sous-estimés rendaient cette prévision particulièrement optimiste. Pourtant, la chaîne d'assemblage de Saint-Martin atteignait son régime de croisière et les livraisons se rapprochaient progressivement des cadences annoncées. Les problèmes sociaux de l'après-guerre étaient cependant loin d'être absorbés. Les inégalités et le mécontentement parmi les ouvriers entraînaient la grogne syndicale, avec des taux d'absentéisme records. La mauvaise coordination dans la fabrication était cause de sureffectifs importants. C'est toute l'industrie française qui souffrait de cette désorganisation. Les retards dans la livraison des équipements et des moteurs ralentissaient à leur tour la livraison des avions, souvent mal finis.

La SNCASE était chargée de la construction des cellules et de l'assemblage final, alors que la SNCASO fournissait de très nombreux éléments constitutifs : voilures, gouvernails, volets d'atterrissage et fuseaux moteurs. À cela, il fallait ajouter les moteurs

Il dut être reversé au registre français sous une nouvelle immatriculation (F-BAYY) sous laquelle il fut stocké à Montaudran durant près d'un an, pour être finalement revendu à l'Espagne.

Le dernier Languedoc à quitter le service actif d'Air France fut le n° 49 (F-BCUS). Auparavant, il avait été affecté au CEO le 21 décembre 1952, puis était passé hors exploitation au Bourget le 1er mars 1953. Stocké un mois plus tard à Montaudran, il avait repris du service le 22 mai 1953 avec 4407 heures de fonctionnement, affecté au service régional d'Algérie (RAG). Il fut arrêté de vol le 22 novembre 1953 à Marignane, puis officiellement retiré des effectifs de la compagnie dès le lendemain. Le 3 décembre, il fut convoyé pour visite générale au CRRT, où il fut stocké jusqu'à sa vente à Aviación y Comercio en 1956.

Le n° 26 eut une curieuse fin de carrière : vendu à Air Liban, il fut restitué à Air France qui le stocka à Montaudran. Ayant été radié des registres, une nouvelle immatriculation provisoire F-BAYY dut lui être administrativement affectée durant cette immobilisation. (Coll. J. Mesnard)

Superbe vue du Languedoc n° 37 à Blagnac, peu de temps avant son retrait de service en 1953. Avec près de 6000 heures de vol, il connut l'une des carrières les plus actives parmi les 40 exemplaires au service d'Air France. (photo J. Dieuzaide)

Magnifique photo couleur du n° 40 au Bourget. Avec plus de 5700 heures de vol, sa carrière fut l'une des plus importantes d'Air France. Il est typique des exemplaires à moteurs Pratt & Whitney qui sillonnèrent l'Europe et l'Afrique du Nord. (Air France)

Liban : Air Liban

La "Compagnie Générale de Transports" (CGT) fut créée en 1945. Air France prit aussitôt 60 % des parts de cette compagnie, le reste étant partagé entre des intérêts privés libanais. Ses premiers avions furent essentiellement des AAC-1 Toucan (d'anciens Ju 52 reconditionnés en France), qui furent progressivement remplacés par des Douglas DC-3. Elle fut rebaptisée "Air Liban" en 1950. À partir de 1951, le développement de son activité l'amena à envisager l'acquisition de matériel de plus grande capacité que ses quatre DC-3. Elle demanda alors à Air France la possibilité de mise à sa disposition d'un DC-4. Les circonstances ne permettant pas à cette solution d'aboutir, Air France proposa la location de Languedoc. Air Liban allait ainsi se porter progressivement acquéreur de trois de ces quadrimoteurs :

N°	Immatriculation française	Immatriculation libanaise	Date de livraison
14	F-BATN	OD-ABU	09/06/1953
20	F-BATT	OD-ABJ	06/06/1951
26	F-BATZ	OD-ABY	24/01/1954

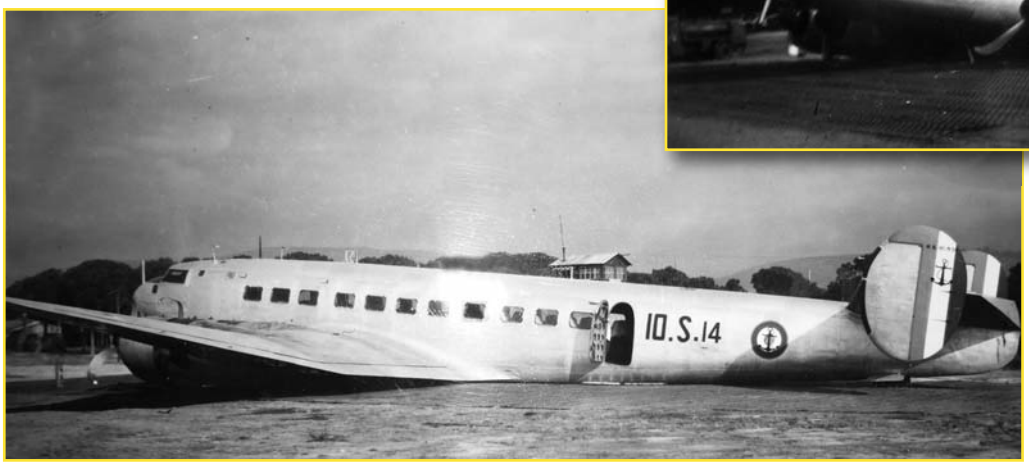
Le premier Languedoc de la compagnie libanaise fut le n° 20, loué à Air Liban par Air France en juin 1951. Il arriva à Beyrouth le 6 juin et fut mis aussitôt en service vers Le Caire et Djeddah. Il porta une immatriculation provisoire LR-ABJ et fut baptisé *Beiteddine*. Les deux premiers mois d'exploitation se révélèrent satisfaisants, aussi bien sur le plan technique que commercial. Ce premier Languedoc fut finalement vendu trois mois plus tard pour un montant de 35 millions, que la compagnie devait payer sous forme de versements échelonnés tout au long de l'année 1952. L'appareil devait également recevoir son immatriculation définitive OD-ABJ à partir du 1er juillet 1951. Il fut incontestablement celui qui eut la plus longue carrière dans la compagnie libanaise, totalisant 554 heures de vol, jusqu'à son dernier vol en décembre 1956.

Si ce dernier vol fut tardif, on peut noter que le nombre d'heures cumulées en trois ans et demi n'est vraiment pas très élevé. Il est donc fort probable qu'à l'instar de bien d'autres Languedoc de par le monde, celui-ci dut être longuement immobilisé.

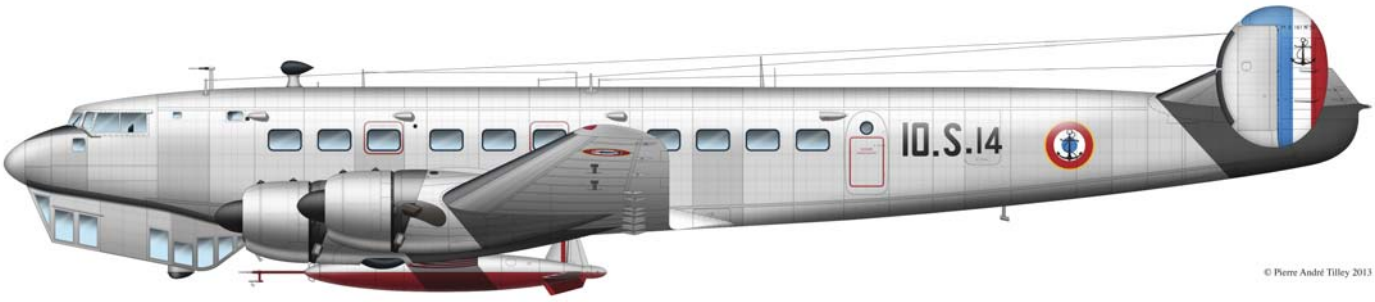
Par la suite, Air Liban se porta acquéreur d'un second ancien Languedoc d'Air France, le n° 14, ce qui lui permit d'ouvrir certaines lignes long-courrier au départ de Beyrouth, à commencer par la liaison avec le Koweït, suivie de Nicosie et Amman. Mais Air Liban eut beaucoup moins de chance avec cet exemplaire. Lui aussi fut tout d'abord loué, à partir de juin 1953, avant d'être vendu par Air France. Immatriculé OD-ABU, il totalisait déjà 954 heures au profit d'Air Liban lorsqu'un matin, un peu avant 04 h 00, au décollage depuis Beyrouth en direction du Koweït, il rencontra un problème inattendu. C'était le 6 janvier 1954, alors qu'il s'alignait pour prendre la piste 18 avec un équipage de cinq personnes, emmenant quatre passagers et du fret, une perte de puissance sur le moteur n° 1 surprit le pilote qui, ne comprenant pas ce qui se passait, surcompensa la manœuvre de rétablissement, ce qui envoya l'appareil en dehors de la piste. L'ingénieur de bord avait bien détecté la perte de puissance sur ses instruments, mais n'en avait pas immédiatement averti le pilote, pensant que celui-ci avait dû réaliser le problème de lui-même. Ensuite, il se retrouva violemment secoué par la force centrifuge, trop tard pour réagir. Le Languedoc se déporta sur le sable où il faucha le train d'atterrissage gauche, provoquant l'affaissement de l'avion sur le côté, les deux moteurs touchant alors le sol. Malgré le fret qui avait arraché ses attaches et encombrait la cabine, les quelques passagers et membres d'équipage à bord purent évacuer sans dommages. Le carburant se déversa des réservoirs, l'avion prit feu au niveau de l'aile gauche et s'embrasa. Il n'y eut heureusement aucune victime ce jour-là, mais l'avion fut irrémédiablement détruit.

Air Liban eut au total 3 Languedoc rachetés à Air France, mais le n° 20 est le seul connu en photo. Provisoirement immatriculé LR-ABJ, il reçut ensuite son immatriculation définitive OD-ABJ et fut baptisé "Beiteddine". Il fut retiré de service en 1954. (photo R. T. Jackson, coll. E. Coates)

Un an à peine après son arrivée à la CEPA, le 50 fut victime d'une fausse manœuvre au sol : un mécanicien trop zélé rétracta le train par erreur en voulant augmenter la pression dans les circuits d'air pendant le point fixe des moteurs. (Coll. Ph. Ricco)



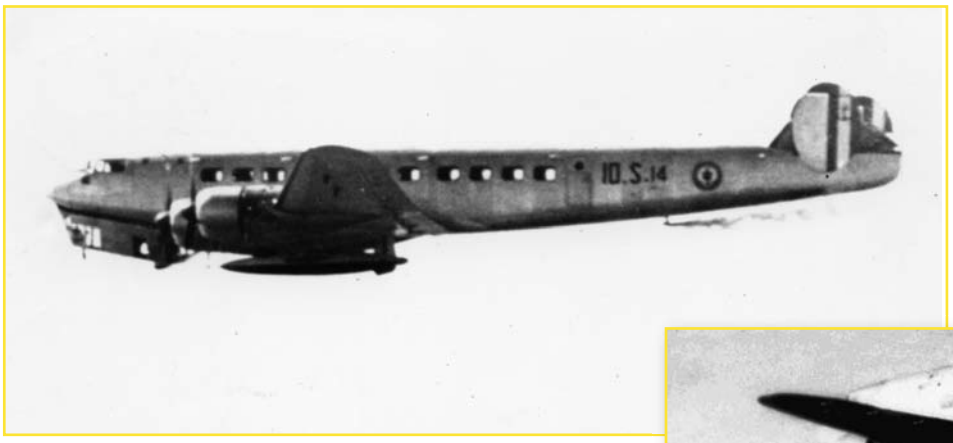
Le 50 sur le ventre au Luc le 2 février 1949, suite à une fausse manœuvre au point fixe. Cet accident fut sanctionné de 30 jours d'arrêt pour le mécanicien maladroit, et l'appareil fut renvoyé par la route à Toulouse pour réparation. (SHD-Air)



Lancements d'engins

À l'escadrille 10.S de Fréjus Saint-Raphaël, une demi-douzaine de bimoteurs Junkers 88 et 188 étaient affectés à des essais d'engins spéciaux. La Marine décida très tôt d'utiliser un quadrimoteur pour l'emport et le lancement de missiles. Suite à son malencontreux accident de point fixe en février 1949, la décision fut prise de profiter du chantier pour le transformer en avion porteur. À la prise de commandement de la 10.S par le lieutenant de vaisseau Jean Mauban le 10 octobre 1950, quatre appareils étaient prévus au plan d'armement comme lanceurs d'engins spéciaux : le Nord 1500, un Bloch 161, le NC 1071, cinq Ju 88 et deux Ju 188.

Le premier vol du Languedoc n° 50 après réparation eut lieu le 29 décembre 1950 à Toulouse. Il fut réceptionné un mois plus tard par un équipage de la Marine, puis il repartit le 31 janvier pour l'atelier DCAN de Cuers afin de recevoir une cuve sous le nez pour les essais d'engins spéciaux. Il ne revint à l'escadrille qu'en janvier 1952, équipé d'une nacelle de télépilote et d'un lance-bombes. En attendant, l'escadrille avait temporairement affecté deux Bloch 175 au lancement des "Macreuse". Toujours codé



Après 3 ans d'immobilisation, le Languedoc nº 50 revint en service à la 10.S en janvier 1952, complètement transformé. Destiné aux essais d'engins placés sous l'aile, il disposait d'une cabine de télépilote placée dans une sorte de balcon sous le nez. (Coll. J. Mesnard)

L'un des 15 ou 16 largages d'engins réalisés par le Languedoc nº 50 de l'Aéronautique navale entre février 1952 et juillet 1953. Il s'agit d'une version de l'engin expérimental téléguidé SNCASE SE.1500, en version planeur. (DR)

Durant un peu plus de 6 années de service de mi-1954 à fin 1960, les Languedoc SAR participèrent à divers exercices, mais eurent surtout l'occasion de retrouver de nombreux avions et bateaux naufragés en mer ou sur terre.(Coll. Ph. Ricco)

Gérard Villaume, des sergents Jean Benayoun et Gilbert Bertrand, observateurs, et des mécaniciens, les sergents Auguste Miellat, Louis Mendiboure, et Michel Grandin. Dans la nuit, après avoir survolé sous le contrôle du CCS d'Aix le site où le *Général Mangin* portait assistance à l'*Antarès*, le F-SSUN annonça à 23 h 56 qu'il se trouvait à 41° 44' N - 005° 06' E et rentrait à sa base… qu'il n'atteignit jamais. Attendu vers 00 h 50 à Istres, il disparut en mer au milieu de la tempête, sans laisser de trace, sans qu'aucun message de détresse n'ait été reçu par les stations à l'écoute. Les équipes de recherche françaises, espagnoles et britanniques déployées à sa recherche durant les quatre jours qui suivirent n'en retrouvèrent aucune trace, malgré de gros moyens mis en œuvre, pour retrouver des survivants : un Sunderland, les Grumman espagnols de Pollenza (aux Baléares), les Languedoc F-SSUR, TV et TP, plus les navires de la Marine. Les raisons de sa perte ne pouvaient qu'être conjecturées, et tous les Languedoc restants furent temporairement immobilisés à partir du 2 décembre, en attendant de subir des vérifications de leur état respectif. Pour remédier à leur indisponibilité de longue durée, l'armée de l'Air mit quatre Noratlas à la disposition du SGACC. Pendant ce temps, les inspections mirent en évidence une corrosion sensible due à la salinité de l'air marin auxquels les avions étaient confrontés durant leurs longues missions de recherche à très basse altitude au-dessus de la mer, dont les embruns s'immisçaient au plus profond de leur structure en alliage d'aluminium. Mais c'est avant tout une faiblesse de structure dans la fixation de la double dérive qui fut soupçonnée d'être à l'origine de l'accident. Un traitement fut mis en place, ainsi qu'une surveillance accrue de l'état des éléments structuraux.

L'année 1956 s'acheva sur un bilan opérationnel de quarante et une missions de protection, neuf alertes simples, quatre opérations de sauvetage et quatre recherches de véhicules. L'année 1957 fut heureusement plus calme, avec un faible nombre de missions. Le 21 février, un appareil décolla afin de retrouver un North-American F-86 Sabre espagnol, perdu au nord-est de Valence. Au mois de mai, c'est un Airspeed Consul qui focalisa l'attention des patrouilleurs SAR, à la suite de sa disparition au large de Perpignan. Mais dans le courant de l'année, l'EARS 99 rencontra encore des difficultés de mise en œuvre de ses Languedoc. Afin de renforcer son potentiel opérationnel, l'armée de l'Air prêta quatre Nord 2501 Noratlas provenant de la 61e escadre de transport d'Orléans. Les appareils arrivèrent en Afrique du Nord le 7 août 1957. Les craintes concernant les SE.161 furent confirmées par le rapport sur l'accident du F-SSUN et, par l'intermédiaire du message EMAA/11384, daté du 24 septembre 1957, l'état-major interdit de vol les Languedoc. Pendant quelque temps, ce furent donc les Noratlas qui assurèrent la mission SAR. Leur détachement à l'escadrille étant de courte durée, ils conservaient leurs marques originelles.

Lorsque les Languedoc du SAR partaient en mission, leur indicatif radio était modifié : seules les 2 dernières lettres de leur immatriculation étaient conservées, mais les premières lettres étaient remplacées par F-SS. Ainsi le nº 48 par exemple devenait F-SSUR. (Coll. M. Fluet)

Lorsque les vols reprirent au second trimestre 1950, Leduc avait installé ses équipes d'essais en vol, sous la direction de l'ingénieur Jean Corriol, sur le terrain de Melun-Villaroche. Le 11 juin fut également l'occasion d'une première présentation au public, lorsque l'ensemble composé du Leduc 010 sur le Languedoc n° 6 fit un passage remarqué devant les spectateurs du salon de l'Aéronautique qui se tenait à Orly. Mais les essais menés en région parisienne étant fortement handicapés par les conditions météorologiques défavorables, René Leduc décida de déménager une nouvelle fois ses essais en vol à partir de 1951, cette fois-ci vers la Provence, sur la base aérienne d'Istres. C'est là que les deux 010 furent testés par Jean Gonord, aidé d'un second pilote : Yvan Littolff.

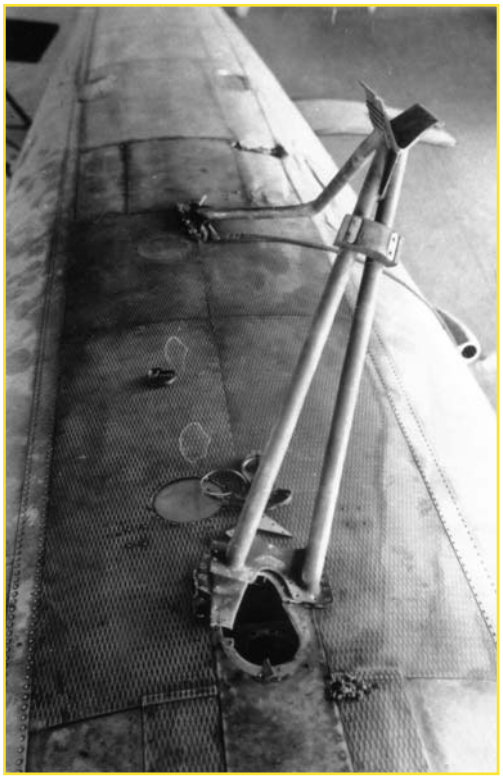
Un troisième exemplaire fut construit, équipé de deux réacteurs supplémentaires en bout d'ailes. Désigné Leduc 016, il sortit de l'usine d'Argenteuil le dimanche 28 janvier 1951. Tout comme le 010-02 avant lui, il fut emmené à bord d'une péniche, sur la Seine, jusqu'à Conflans, puis aux Mureaux. Cette fois-ci, une route avait été bétonnée entre l'aérodrome et les quais, ce qui permettait d'approcher le Languedoc aux moteurs. Le 1er février, le 016 fut hissé sur le dos du porteur, pour être emmené directement à Istres, Gonord ayant pris place pour le convoyage à bord de l'appareil. Dès le 8 février, le 016 effectua son premier largage, au cours duquel Gonord effectua un long vol plané. L'écurie Leduc comptait ainsi trois prototypes et deux porteurs. Le premier vol en combustion du 010-02 n'eut lieu que le 4 avril 1951,

En haut, le Languedoc n° 31 porte à son tour le Leduc 010. On reconnaît les étangs autour de la base d'Istres où Leduc vint installer ses essais en vol en 1951, après avoir passé quelque temps à Villaroche. (Coll. J. Lanvario)

Au centre, durant l'été 1949, Leduc quitta Toulouse pour venir faire quelques vols de démonstration au CEV, à Brétigny. C'est là que cette photo a été prise. Elle montre le hissage du Leduc pour l'installer sur le dos du Languedoc porteur. (Coll. J. Lebourg)

Ci-dessous, le 25 juillet 1952, la séparation entre le Leduc et son porteur se déroula mal : le 010 vint heurter le dos du Languedoc n° 31 et bascula entre l'aile et l'empennage, déchirant au passage le volet avec sa point avant. (Photo CEV)

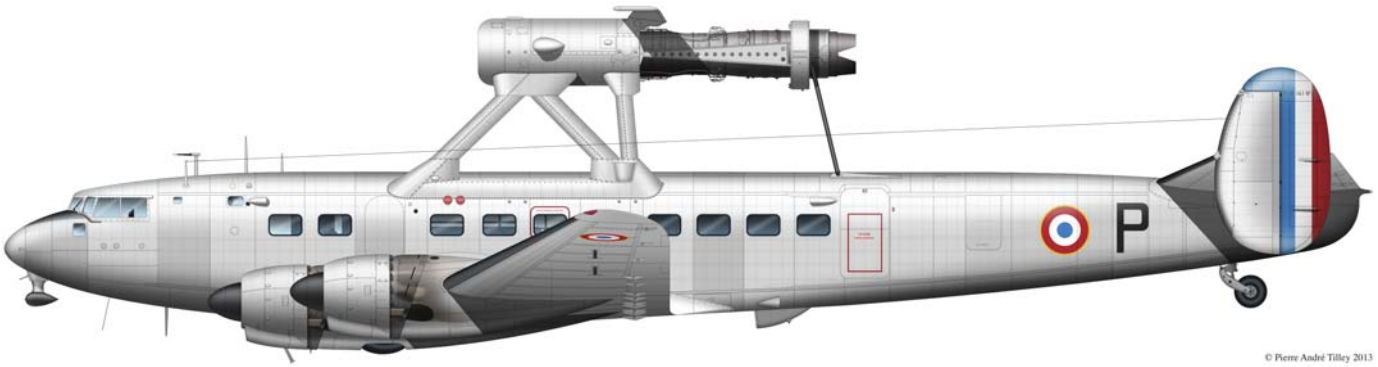
À droite, le choc sur le toit du Languedoc n° 31 lors de la collision avec le Leduc 010 écrasa la béquille dorsale destinée à accueillir le sabot arrière du Leduc après l'ouverture du vérin arrière, permettant ainsi le retour au sol de l'ensemble. (Photo CEV)



durant laquelle il avait pris l'air près de 30 heures, atteignant un total de 853 heures de fonctionnement durant l'ensemble de sa carrière, démarrée presque treize ans plus tôt.

De son côté, après les essais de l'Atar 8 menés en commun, le n° 83 reçut naturellement, à partir de mars 1958, la version à postcombustion Atar 9. Des comparaisons furent notamment menées entre divers canaux de réchauffe. Certains essais de ce moteur l'emmenèrent jusqu'à plus de 11 100 m d'altitude en fin d'année. Malgré une campagne d'essais qui s'étala sur dix mois, l'avion ne totalisa que 58 h 20 min en 37 vols durant l'année. Fin décembre, il fut à son tour placé en stockage de longue durée, avec 695 heures de fonctionnement depuis sa sortie d'usine. Réacteurs démontés, les deux exemplaires restèrent ainsi quelques années dans les hangars, arborant sur le fuselage la dernière lettre de leur code, un "E" pour le n° 1, un "P" pour le 83. En septembre 1961, ils étaient encore tous deux stockés dans leur hangar. Le n° 1 semble avoir été le premier à disparaître, en attendant la réforme du 83 fin 1962, puis sa livraison aux ferrailleurs, qui découpèrent son épave au pied de la tour du terrain de Melun-Villaroche en 1963.

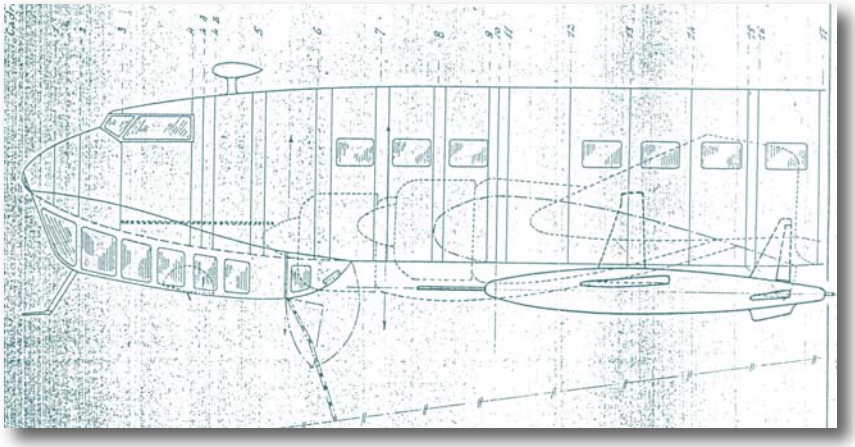
Le 1er vol du Languedoc nº 83 équipé en banc d'essais réacteurs pour la Snecma eut lieu le 20 décembre 1952 à Villaroche, avec un Atar 101B1, plus d'un an et demi après sa sortie d'usine. Il réalisa ensuite toute sa carrière sur le terrain de Villaroche. (Coll. B. Macaire)

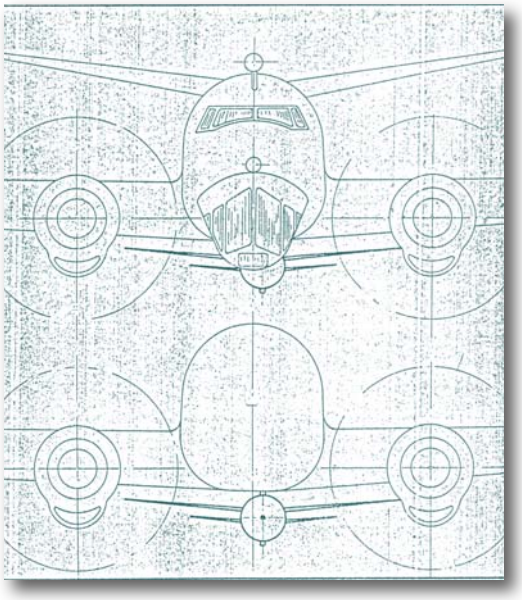


Postcombustion Dassault

Après les nos 1 et 83, un troisième exemplaire fut transformé en banc d'essais réacteur : il s'agissait du premier SE.161 R, le n° 81 (F-ZWRF). Forte de l'expérience déjà acquise lors des essais du réacteur Socema sur le Languedoc n° 1, la société des avions Marcel Dassault souhaitait poursuivre la mise au point en vol et l'adaptation de ses propres équipements propulseurs sur un banc volant multimoteur. Après avoir servi au CEV durant un peu plus d'un an aux épreuves de certification de type avec les moteurs 14 R tant attendus par l'armée de l'Air et à la mise au point de divers éléments comme les pneus basse pression, le 81 fut confié à Dassault à partir du 10 mai 1951. D'un point de vue administratif, il appartenait toujours à l'État, affecté à la section PN (personnels navigants) du CEV à Brétigny, mais était placé en détachement chez Dassault à Melun-Villaroche. Il entra alors en chantier, à la fois pour y subir la visite périodique et pour recevoir à son tour les mâts dorsaux destinés à accueillir un réacteur expérimental.

Le Languedoc nº 81 fut transformé à son tour en banc d'essais volant pour turboréacteur par Dassault. Il débuta ses essais en vol avec un Rolls-Royce "Nene" le 24 juin 1952, puis avec un "Viper" à partir de 1955. (Coll. J. Mesnard)





Ces plans d'époque indiquent la disposition de la cabine de télépilotage et des engins sous Languedoc lanceur.

EPV

Les Languedoc EPV étaient équipés d'un radar ventral AN/APS-15, selon la nomenclature américaine. Ce radar de recherche était produit par la société Philco pour les bombardiers de la Seconde Guerre mondiale, pour la haute altitude et le bombardement de nuit. Parfois désigné H2X, il avait été adapté du modèle britannique H2S par les laboratoires Bell et le MIT, pour donner à ses opérateurs un bon aperçu de la surface du sol. L'AN/APS-15 travaillait dans la bande de fréquence X, soit 3 cm de longueur d'onde.

Un second radar pour recherche anti-sous-marine était placé dans le nez de l'avion. Il s'agissait d'un modèle d'interception Western Electric AN/APS-4 (également désigné AHS), du même type que ceux utilisé en pod sur les Hellcat et les Corsair de la Marine, fonctionnant lui aussi en bande X à 10 GHz.

La cabine était aménagée pour en faire un avion-école pour les navigateurs et les radaristes. La tranche radar était située à l'arrière, alors que les postes des élèves radio et mécaniciens étaient situés dans la cabine avant. Au total, l'avion disposait de quatre postes de navigation, dont deux équipés d'un calculateur d'estime Garnier-Crouzet, d'un astrodôme pour Sextant Mk IX sur un support périscopique Kollsmann, de dérivomètres latéraux Mk 2, de radiocompas et d'une trappe photo pour prises de vues verticales.

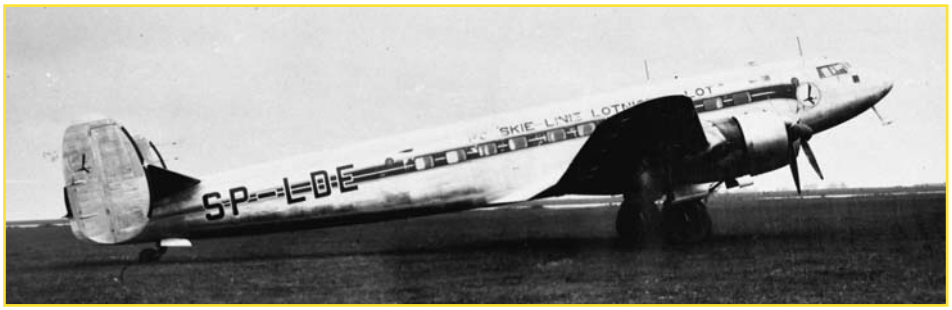
Au total, il y a eu dix Languedoc transformés en version EPV : les nos 64, 68, 70, 71, 73, 74, 77, 78, 79 et 80.

Au centre, les Languedoc EPV étaient équipés d'un radar AN/APS-4 dans le nez, comme ici le n° 68. On entrevoit derrière le n° 80 qui fut le seul EPV dont le radar ventral AN/APS15 était caréné à la manière des Lancaster. (Coll. J. Mutin)

En bas, l'escadrille 56.S reçut 10 exemplaires modifiés en avion-école pour les navigateurs et les radaristes, version dite "EPV". (Coll. Ph. Ricco)

Numéro	Indicatifs	Moteurs	Observations
44	F-BCUN SP-LDE	14 N.68/69	- 1er vol 29/04/47 - livraison à la LOT 18/09/47 - mise en service par la LOT 15/10/47 - radié en Pologne le 18/04/48 (195 h)
45	F-BCUO F-SSUD ?	14 N ? P & W	- 1er vol 30/04/47 - chantier montage P & W à Francazal ? (30/04/47 - 22/12/47) - Air France (26/12/47) - CdN nº 19463 (29/01/48) - CI nº B.1496 (30/01/48) - accidenté 16/06/48 à Coulommiers (posé sur le ventre) - modification équipage à trois (06/01/51 - 01/03/51) - sorti de piste 14/02/52 au Bourget, heurté *DC-4* F-BBDR (panne de frein) - SASM 99 - SAR (16/06/54) - légèrement accidenté 07/06/55 à Boufarik (pneu éclaté) - réformé 17/03/60 (7 302 h de vol)
46	F-BCUP SU-AHX	14 N P & W	- 1er vol 03/09/47 - chantier montage P & W à Francazal (17/12/47 - 07/06/48) - Air France (16/06/48) - CdN nº 19464 (28/07/48) - CI nº B.1852 (28/07/48) - accidenté 07/10/48 à Lyon (panne de frein) - cheval de bois au Bourget 08/07/49 (train gauche non sorti) - Misrair (11/08/51) - posé sur le ventre 30/07/52 à Almaza, Le Caire (incendie moteur) - réformé (> 4 847 h)

Le 5e et dernier Languedoc de la LOT connut une bien courte carrière, avec moins de 200 h de vol à son actif lors de son retrait, 6 mois seulement après sa mise en service. L'achat de ces avions par la Pologne fut très vivement critiqué. (Coll. A. Glass via W. Luczak)



Embarquement à bord du nº 45 d'Air France. Celui-ci connut une collision accidentelle avec un DC-4 en 1952. Il revola pour la compagnie pour finir sa carrière à l'EARS 99, où il fut également victime d'une sortie de piste à cause des freins. (Air France)

Une belle vue de l'aérogare du Bourget avec le nº 46 au 1er plan. Celui-ci fut victime de plusieurs accidents, dont le plus grave se produisit au service de Misrair en juillet 1952, suite à un incendie moteur au Caire. (Photo R. Gallois)