

S.N.C.A.S.E. SE 200, paquebot aérien (Fin)



par Jean-Louis Bléneau

Présenté comme le symbole de la renaissance de l'industrie aéronautique française, le SE 200 était en réalité d'un autre temps. Alors que la SNCASE multipliait les opérations de séduction avec le n° 3, Pam Am interrompait dès le 9 avril 1946 l'exploitation de ses hydravions et Air France achetait DC-4 et Constellations.

A partir de 1944 l'histoire du SE 200 fut celle d'une lente agonie. Trois exemplaires seulement furent achevés et leur utilisation se résuma finalement à la transformation du dernier en banc d'essais pour moteurs.

La fin du SE 200 n° 1 : En janvier 1944 les choses vont prendre une autre tournure. Le 7 janvier les hydravions transatlantiques furent placés jour et nuit sous la garde de sentinelles allemandes. Le lendemain Jacques Lecarme fut informé que les vols se limiteraient désormais sur le n° 1 aux indispensables essais concernant les qualités de vol et la consommation, le n° 2 devant assurer les autres parties du programme. L'ingénieur Benoît était de son côté informé de la décision de transférer le prototype à Friedrichshafen, Lecarme et les mécaniciens d'essais Delarue et Billon étant désignés pour le convoyage. Les intéressés refusèrent, Delarue tombant même malade fort à propos, et la SNCASE protesta. Le 10 janvier le 20+01 fut remis à l'eau et ses essais reprirent. Consacré spécifiquement à un test de consommation, le vol du 13 janvier devait durer 8h 15. Ce trentième vol d'essais fut le dernier effectué par l'équipage français. Soit 49h 45 de vol et 20h 10 d'hydroplanage pour 57 décollages sans incident majeur. Seuls deux vols avaient été interrompus, suite à une avarie d'hélice et à une fuite d'huile.

Le lendemain Deutsche Lufthansa informa en effet la SNCASE que l'appareil devait rejoindre l'Allemagne le 15 janvier. Lecarme fit donc démonter tous les enregistreurs appartenant au constructeur français et une équipe allemande prit en charge l'hydravion. Le 15 celle-ci ne parvint à lancer que deux moteurs, des relais de pression d'essence s'avérant détériorés. Des relais de rechange furent alors prélevés sur le n° 2. Le 16 nouveaux problèmes de mise en route dus à une température voisine de zéro à Marignane. Le 17 enfin, utilisant un groupe de réchauffage emprunté à Air France, l'équipage de la Lufthansa parvint à mettre en route les six moteurs. Déjaugéant de l'Étang-de-Berre à 13h 00, le prototype se posait sur le Lac de Constance à 15h 40. De retour à Marignane le 20 janvier pour convoyer vers l'Allemagne le LATE 631, von Engels avait la courtoisie de remettre *pour information* un compte-rendu de son voyage à la SNCASE.

Le supposé intérêt de la Deutsche Lufthansa pour les hydravions transatlantiques français était bien entendu un leurre. Par instruction n° 7404/44g.K.(IIA) du 20 février 1944 le Haut Commandement de la Luftwaffe créait un Lufttransportstaffel (See) 7 chargé de mettre en œuvre les deux SE 200 et les deux LATE 631. Rattachée au XIV. Fliegerkorps, supervisant l'ensemble des éléments de transport aérien militaire allemands, ce L.Tr.St.7-See devait renforcer les hydravions lourds BV 222 puis BV 238 et se voyait attribuer le code d'identification H9+...

Friedrichshafen et les usines Dornier toutes proches étaient alors dans le collimateur des Alliés. Bombardant la ville de jour les 16 et 18 mars 1944, les équipages de la 8th Air Force rapportèrent la présence de plusieurs grands hydravions au mouillage. Un autre raid, mené par les B-24 de la 15th Air Force le 24 mars, toujours de jour, épargna à nouveau les hexamoteurs, mais le 17 avril Jacques Lecarme fut informé par les techniciens allemands se trouvant toujours à la SNCASE que le SE 200 et le LATE 631 avaient été coulés au canon quatre jours plus tôt par les avions de la RAF. Curieusement, les détails de ce raid ne semblent pas connus.

Coulée en eau peu profonde, l'épave du SE 200 n° 1 ne fut remontée qu'en février 1961 par une entreprise suisse, et ferraillé.

Le n° 2 sous les bombes : En février 1944 certaines modifications résultant des essais effectués sur le n° 1 étaient en cours sur le n° 2 : Montage de nouveaux raccords Karman entre l'aile et la coque, montage de casseroles d'hélice de plus grand diamètre, ... Mais la SNCASE comptait surtout beaucoup sur le n° 3, qui devait pouvoir décoller à 74 tonnes avec une structure allégée de près de deux tonnes. Cet appareil devait aussi recevoir des ballonnets escamotables d'une conception originale qui, s'ils étaient plus lourds de 470 kg que les ballonnets fixes, devaient permettre une économie de 960 kg de carburant selon les calculs en raison de la réduction de la trainée.



Le bombardement de l'usine SNCASE de Marignane par la RAF dans la nuit du 9 au 10 mars 1944 ne visait pas particulièrement les hydravions transatlantiques en construction, mais fut d'une redoutable efficacité. Le second exemplaire du SE 200 ne résista pas à l'effondrement du toit du '80 mètres'. On remarque que le code expérimental allemand 20,02 était peint sur le fuselage, mais pas les croix noires.

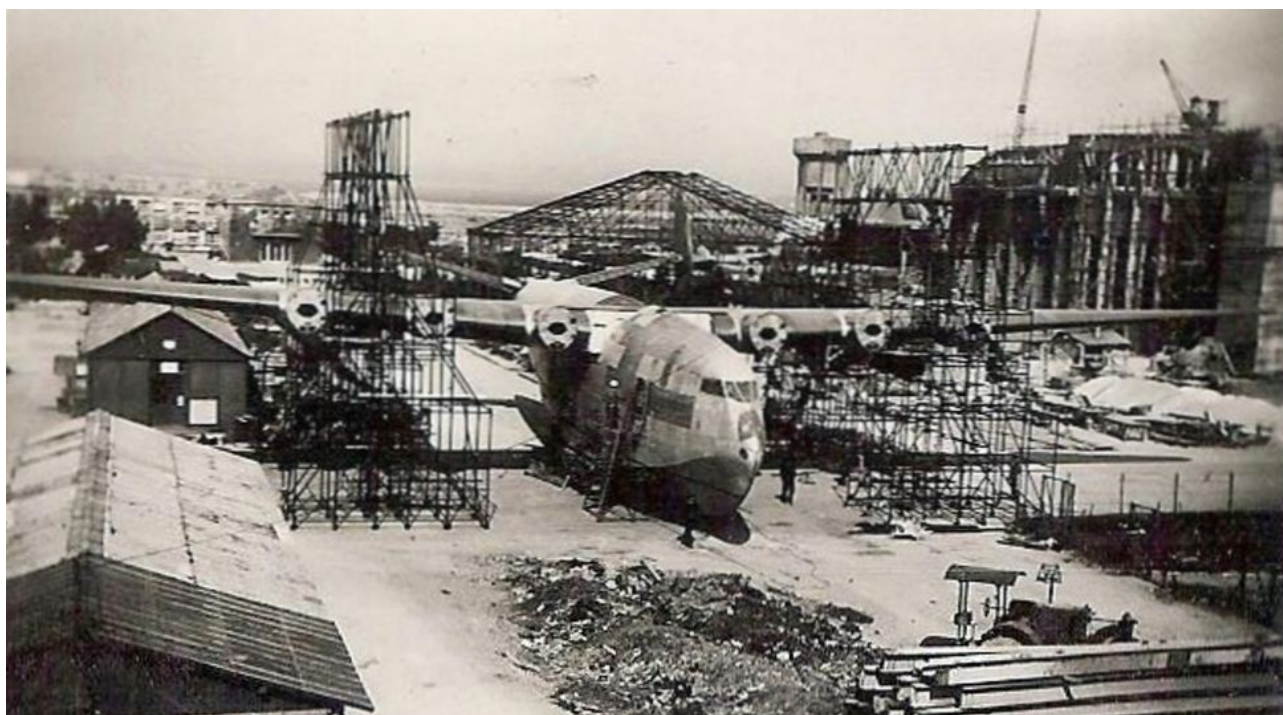
Le 9 mars 1944 quarante quatre Avro Lancaster du No 5 Group de la Royal Air Force décollèrent de Grande Bretagne pour bombarder l'usine SNCASE de Marignane où était produite une série de LeO 45 destinés à la Luftwaffe. Le 10 mars, entre 1h 30 et 2h du matin ils larguèrent 95 bombes explosives et un millier de bombes incendiaires. Un bon guidage et une absence quasi-totale de réaction de la DCA rendit ce bombardement particulièrement efficace. Touchée de plein fouet, une poutre maîtresse en béton du hangar dans lequel se poursuivait la construction du n° 2 écrasa l'appareil. Seuls les moteurs, la queue, le fond de coque et une partie des équipements étaient récupérables. La coque du n° 3 était également endommagée et une partie de la documentation technique était détruite, mais le chantier voilure était intact. Il fut donc décidé, malgré des difficultés prévisibles, de réaliser un appareil à partir de ce qui pouvait être récupéré des deux hydravions. Une première estimation chiffrait la charge de travail à 350 000 heures pour un délai de 8 à 12 mois.

En décembre 1944 quelques 150 ouvriers travaillaient à la construction du SE 200 n° 3 dans le bâtiment M, qui avait servi à l'assemblage des LeO 45 de la Luftwaffe, les deux principaux halls couverts de l'usine (C et E, le fameux 80 mètres) étant détruits. Le n° 4 commençait également à prendre forme avec une trentaine de personnes.

Mais un certain nombre de problèmes techniques se posaient. On se souvient que les appareils n° 3 et 4 devaient être équipés de moteurs Gnôme et Rhône 14R. Une maquette d'aménagement avait d'ailleurs été testée en soufflerie sous l'Occupation. En avril 1944 le STAé ordonna l'abandon de ce montage pour revenir aux moteurs Wright, mais six mois plus tard les R-2600 disponibles furent réservés aux trois Laté 631 alors en construction. La SNCASE aurait aimé utiliser des Pratt & Whitney R-2800, moteur de 2 000 ch pouvant être prélevé sur les B-26 Marauder, mais le STAé s'y opposa. Le 14R fut donc imposé à la SNCASE, malgré une puissance insuffisante, 1200 à 1600 ch. Cette décision sonnait également le glas du SE 204, appareil de 80 tonnes dont le n° 4 aurait dû être le premier exemplaire.

En mars 1945 la coque du n° 3 fut achevée et en mai plus de 250 personnes travaillaient sur les deux hydravions, mais en juin une table-ronde réunissant la direction de la SNCASE et le STAé révéla qu'Air France n'était pas favorable à l'exploitation d'hydravions, tandis que l'Aéronautique Navale ne voyait pas dans quelles conditions utiliser ce type d'appareil.

Fin juillet les lettres F-BAIY et F-BAIZ furent attribuées respectivement aux n° 3 et 4 et en septembre le n° 3 était sorti en plein air pour recevoir son empennage, tandis que la voilure était arrimée sous un portique construit spécialement. Enfin en octobre la coque fut amenée sous la voilure et, après assemblage de ces deux éléments, le montage des moteurs devint possible.



C'est dans une usine dévastée par les bombes alliées que s'acheva la construction du troisième SE 200. La voilure, qui avait échappé au bombardement britannique, fut hissée sous un portique spécialement construit pour l'occasion, puis on fit glisser la coque dessous avant de procéder à son assemblage. Le montage des moteurs et les opérations de finition furent également réalisés en plein air.

Opérations charme pour le n° 3 : Le 2 mai 1946 à 8h 45 le n° 3 déjaugait enfin de l'Étang de Berre au poids de 40 tonnes, avec six personnes à bord, le pilote étant bien entendu Jacques Lecarme. Deux vols furent réalisés ce jour là, qui se révélèrent décevants : mal centré, l'appareil avait une forte tendance à cabrer, mais on notait également de fortes vibrations, le poste du mécanicien était envahi par les gaz d'échappement et certains équipements étaient mal réglés.

Cet appareil fut le premier à recevoir les aménagements intérieurs conçus avant guerre par le décorateur Willy Rémon. Ils furent montés en juin afin de recevoir des passagers à bord durant les essais, la SNCASE envisageant même un vol de propagande avec passagers vers l'Indochine ou Madagascar. Le neuvième vol

de l'hexamoteur fut ainsi aussi spectaculaire que symbolique : Le 21 juillet 1946 le F-BAIY quitta Marignane à 11h 55 avec 40 personnes à bord, dont les pilotes Lecarme et Duchesne, des représentants de l'État, du personnel de la SNCASE et des journalistes français et britanniques. A 15h 45 l'hydravion survolait Villacoublay, effectuant quatre passages alors que se déroulait au sol un meeting aérien destiné à présenter à de nombreux représentants étrangers la production aéronautique française. L'hydravion mettait ensuite le cap sur le Lac de Constance et se posait à 18h 10 devant Immemstadt. Il regagnait Marignane le 23 juillet avec 46 personnes à bord.

Paradoxalement, au delà de la dimension symbolique, le résultat de ce vol fut inverse à l'effet recherché. Si le confort de l'aménagement intérieur était apprécié, les observateurs éclairés critiquèrent tous l'instabilité de l'appareil au décollage. Le 6 août, alors que l'appareil totalisait 44 heures de vol et 16 essais, le bureau d'études reconnut d'ailleurs un défaut de conception de la coque. Il proposait d'y remédier en ajoutant des redans latéraux en avant du second redan, un dispositif expérimenté avec succès aux États-Unis. Testés le 15 septembre et associés à des ballonnets d'un nouveau dessin, ces redans latéraux amélioraient effectivement considérablement la stabilité au déjaugage, qui devenait plus franc et plus rapide.

Le programme donnait pourtant quelques signes de satisfaction. Le 5 août 1946 le n° 3 parvenait à décoller à 70 tonnes, et le 12 août, décollant de Marignane au poids de 67 tonnes avec 23 personnes à bord, il survolait Calvi, Naples, Athènes et Paros avant de revenir par le Pirée, Corfou et Cannes, parcourant 3 869 km à 295,7 km de moyenne. Ce vol de 13 h10 devait rester le plus long effectué par un SE 200.

La Foire de Marseille fut l'occasion d'une autre campagne publicitaire de la SNCASE, qui ne désespérait pas de voir son hydravion entrer en service. Remorqué dans le Vieux Port après s'être posé devant le Château d'If, le F-BAIY y resta amarré du 15 au 21 septembre, ce qui permit à un public nombreux de venir visiter un symbole de la renaissance de l'aviation française.



En 1945 le SE 200 restait un objet de curiosité en raison de sa taille. Cette image du F-BAIY permet de comparer le montage des moteurs Gnôme & Rhône 14R avec celui des Wright du premier prototype. Des passerelles amovibles remplaçaient les éléments basculants de bord d'attaque pour faciliter la maintenance.

A peine rentré à Marignane, le n° 3 en repartait le 22 septembre avec 37 passagers, dont Charles Tillon, Ministre de l'Armement, pour venir mouiller à 10h 52 devant le casino de Cannes, où débutait le premier festival International du Cinéma. Un second vol fut réalisé au dessus de Cannes dans l'après-midi avec 26 passagers, dont 15 officiers et marins du porte-avion britannique HMS *Colossus*, en cours de transfert à la France qui le rebaptisera *Arromanches*.

Les essais en vol reprirent le 23 septembre, interrompus à nouveau le 28 pour transporter de Marignane à

Cannes 26 mannequins de la Haute Couture et effectuer un survol de Nice et Monaco le lendemain avec des membres de l'usine SNCASE de Cannes, des représentants de la municipalité et des journalistes. Début octobre fut testé un troisième redan, ajouté sous la coque pour améliorer encore la stabilité au décollage.

Les espoirs envolés de la SNCASE : Le 31^e vol eut lieu le 8 octobre 1946 et dut être interrompu au bout de six minutes : le moteur n° 4 surchauffait et une fuite d'huile fut détectée sur le n° 2. Les moteurs totalisaient alors 90 heures de fonctionnement et la SNECMA, qui avait pris la suite de Gnôme et Rhône, ne garantissait pas leur fonctionnement au delà de 100 heures. Il fallut donc suspendre les vols d'essais pour une durée prévue de six semaines. En réalité les moteurs ne devaient revenir à Marignane que sept mois plus tard et les essais ne reprirent que le 21 avril 1947.

Cette immobilisation, survenue alors que l'appareil était attendu au CEV pour essais officiels, allait avoir de fâcheuses conséquences. Dès février 1947, alors que la SNCASE tentait de convaincre Air France d'utiliser l'hydravion entre Marignane et Bizerte avec un aménagement pour 60 passagers, le directeur technique d'Air France, Henri Ziegler, confirmait à la SNCASE que l'exploitation du SE 200 serait largement déficitaire comparée à celle des DC-4 ou Constellation. Le 10 mai le Ministère de l'Air suspendait la construction du n° 4, pourtant achevé à 95 %, et n'autorisait plus aucun essai constructeur avant remise au CEV. Celle-ci fut effective le 10 juin et huit jours plus tard le CC Jacques Thabaud, le LV Jean Mauban et Constant Simonet effectuèrent un vol de prise en main.

Selon le premier compte-rendu du CEV, établi fin novembre, l'appareil ne pouvait pas être exploité en sécurité au delà de 63 tonnes, avec un pilotage devenant extrêmement pénible en cas de moteur extérieur arrêté. L'ergonomie du poste de pilotage était également critiquée, mais les c'était surtout les moteurs Gnôme et Rhône qui étaient montrés du doigt. Pour une puissance nominale de 1 200 ch, ils ne pouvaient être utilisés en permanence au delà de 960 ch.

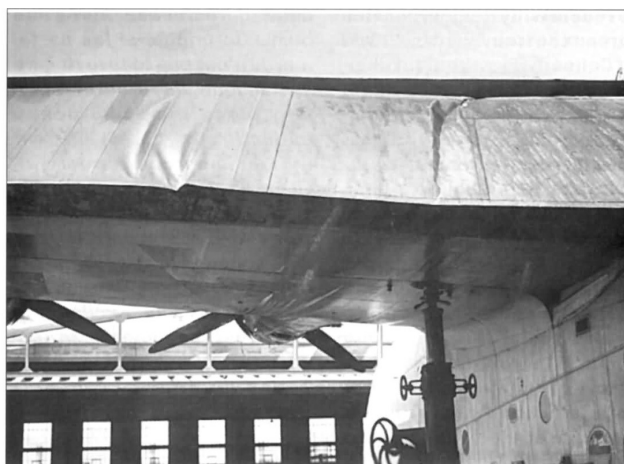
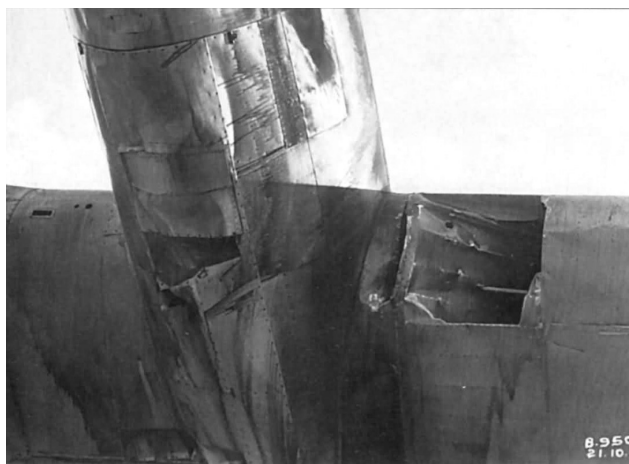


La forme des dérives du SE 200 fut modifiée à six reprises sans jamais faire l'objet de véritables essais de soufflerie. On voit ici celle adoptée sur le n° 3 au moment de son premier vol, et rapidement abandonnées comme on peut le constater en comparant avec la photo du titre, prise en septembre 1946 au Vieux-Port.

En décembre 1948 la SNCASE fut informée que le n° 3 serait affecté aux essais d'endurance du moteur 14R. Une décision qui peut paraître curieuse mais qui s'explique par le fait que plusieurs programmes français reposaient sur ce groupe, dont les premiers exemplaires avaient été livrés à la SNCASE pour le SE 200. Ors les livraisons se faisaient attendre, la mise au point de ce moteur étant particulièrement laborieuse.

C'est donc équipé de plusieurs variantes du même moteur (un 14R-200, deux 14R-28B, deux 14R-201 et un 14R-29B) entraînant des hélices Ratier 1982A et 1983A à la place des 1828/1862 d'origine que le F-BAIY reprit l'air en avril 1949, confié cette fois au pilote Simonet. Une première tranche de 50 heures en 13 vols, achevée en août pointait une endurance insuffisante (un moteur avait dû être changée) et de multiples défaillances.

Le 18 octobre 1949, piloté par les LV Jean Reviron et le Jean Sarraill, accompagnés de six autres membres d'équipage, le SE 200 n° 3 se présenta à l'atterrissage à l'issue d'un vol d'essais de 4h 20. L'hydravion rebondit à quatre reprises sur la surface de l'Étang de Berre avant de reprendre l'air dans l'axe, survolant les hangars à une vingtaine de mètres. L'hydravion se présenta à nouveau à 17h 25 et fit cette fois trois rebonds avant de s'enfoncer jusqu'au niveau des dérives, de heurter le fond de l'étang et de remonter en surface. L'incident fut causé par un membre de l'équipage, observateur mais non pilote d'essais, qui remit à deux reprises les gaz inopinément, trompé dans son appréciation de l'altitude parce que l'eau était plate comme un miroir. Une situation délicate pour un pilote d'hydravion qu'il n'était pas.



Deux images attestant des dégâts occasionnés par l'incident du 18 octobre 1949. A gauche le bord d'attaque a été proprement éventré, permettant à l'eau de s'engouffrer dans la voilure. À droite les volets, qui étaient abaissés en position d'atterrissage, ont été déformés. L'appareil fut cependant réparé et reprit l'air.

L'hydravion était sérieusement endommagé : (second redan enfoncé, volets partiellement arrachés, bords d'attaque éclatés, ...) mais réparable. La fabrication des SE 200 ayant été arrêtée, la réparation ne pouvait se faire qu'en prélevant un certain nombre d'éléments sur la cellule n° 4. Ors celle-ci avait été mise en vente par les Domaines et l'adjudication eut lieu le 20 octobre, ce qui força la SNCASE à racheter au ferrailleur de Gignac qui remporta les enchères les pièces dont elle avait besoin.

L'unique SE 200 survivant ne reprit l'air que le 13 mars 1950, Jacques Lecarme effectuant un vol de réception, avant de ramener l'hydravion au CEV le 30 du même mois. Les essais d'endurance du moteur 14R reprirent avec quelques aléas et le dernier vol fut effectué le 16 novembre 1950.



Le personnel de la SNCASE pose devant la coque du SE 200 n° 01 à sa sortie d'atelier en décembre 1941.

L'unique SE 200 survivant ne reprit l'air que le 13 mars 1950, Jacques Lecarme effectuant un vol de réception, avant de ramener l'hydravion au CEV le 30 du même mois. Les essais d'endurance du moteur 14R reprirent avec quelques aléas et le dernier vol fut effectué le 16 novembre 1950.

Moteurs retirés, le SE 200 fut alors installé sur un terre plein spécialement aménagé devant l'aéroport de Marseille-Marignane. Devenu une attraction dominicale, il se dégrada lentement au rythme des visites et d'un entretien sommaire par les autorités aéroportuaires. Il fut finalement vendu au milieu des années 1960, l'acheteur souhaitant le transformer en restaurant sur la côte languedocienne. Mais, remis à flot pour être remorqué jusqu'à son point de destination, son envergure ne lui permit pas de franchir les ponts à hauteur de Martigues. Ramené au fond de l'Étang de Vaine, il fut finalement découpé au chalumeau par un ferrailleur courant 1965.



Son envergure ne lui permettant pas de passer le Canal de Caronte, le SE 200-03 fut ramené au fond de l'Étang de Berre, hâlé sur la terre ferme et livré aux chalumeaux d'un ferrailleur en 1965, quelques semaines après que cette photo ait été prise. Triste fin pour un programme ambitieux qui cumula les obstacles.

Bilan du programme : Il est difficile d'imaginer l'apport du SE 200 sur le fonctionnement des lignes aériennes transatlantiques françaises si cet appareil avait pu entrer en service comme prévu en 1941. Rédigé après le départ du n° 1 pour l'Allemagne, un rapport de la Commission d'essais en vol des hydravions de gros tonnage nous donne cependant quelques indications. A 70,5 tonnes, masse maximale atteinte durant les essais, et dans les conditions prévues au marché, le SE 200 pouvait tout juste transporter 20 passagers pour couvrir à 260 km/h et 1 250 m les 5 060 km nécessaires pour traverser l'Atlantique Nord avec un vent de face de 60 km/h. Une traversée qui représentait donc un voyage de 30h 20 minutes pour une consommation de carburant de 35 400 litres. Le même tonnage au décollage devait lui permettre de traverser l'Atlantique Sud en 14 heures avec 40 passagers ou 8 200 kg de fret pour une consommation de 20 000 litres de carburant. Ors en 1941 les compagnies aériennes souhaitaient transporter 40 passagers par vol sur l'Atlantique Nord, et jusqu'à 50 sur l'Atlantique Sud. Clairement, le SE 200 ne répondait pas aux besoins du marché pour lequel il avait été conçu. A titre de comparaison, le 24 juin 1946 Air France effectuait sa première liaison transatlantique sur Douglas DC-4. Cet appareil conçu en 1940 et transportant 44 passagers, couvrait les 5 920 km en 19h30 avec escale à Shannon et Gander, soit une vitesse moyenne de 305 km/h avec un vent contraire de 35 km/h. La mise en service quelques mois plus tard des premiers

Lockheed Constellation sur la même ligne allaient encore améliorer ces chiffres.

Il serait probablement plus judicieux de comparer les performances du SE 200 avec celles de ses concurrents étrangers potentiels. Avec quatre moteurs Wright R-2600 de 1 600 ch, les mêmes que ceux qui équipaient le SE 200 n° 1, le Boeing 314 transportait le même nombre de passagers sur une distance identique avec des performances supérieures. Il affichait en effet une vitesse de croisière de 302 km/h à une altitude de 3 400 m alors que le SE 200 n° 3 ne dépassait pas 267 km/h à 1 500 m et à la masse au décollage de 63 tonnes. Contre 38 tonnes pour le quadrimoteur américain. Avec une puissance installée inférieure de 1 500 ch ce dernier avait donc un net avantage. Si le Short Sandringham, adaptation commerciale du Sunderland, offrait une vitesse de croisière légèrement supérieure à celle du SE 200 avec des Pratt & Whitney R-1830 de 1 200 ch, sa masse au décollage était limitée à 27,2 tonnes et son autonomie à 3 900 km, ce qui le laissait assez loin derrière.

D'une manière générale, si le SE 200 possédait d'excellentes qualités marines et si les problèmes de stabilité au décollage furent finalement résolus, par manque d'études de soufflerie appropriées, les surfaces d'empennages, souvent modifiées, ne furent jamais efficaces. Certes, il était capable de tenir l'air à 70 tonnes avec deux moteurs stoppés d'un même côté, mais la vitesse maximale, 340 km/h au niveau de la mer, tombait à 256 km/h à 1 800 m, altitude de rétablissement de la première vitesse du compresseur, et le plafond ne dépassait pas 5 250 m à 48 tonnes. Le pilotage de cet appareil, dont l'emploi aurait probablement été limité au réseau Atlantique Sud, s'avérait donc fastidieux.

Courant 1945 la SNCASE tenta d'intéresser Air France et la Marine à un appareil de 120 tonnes dérivé du SE 200, le SE 1100, sans le moindre succès. La compagnie aérienne était opposée à l'emploi d'hydravions et refusait d'utiliser le moteur 14R, dont l'endurance était inconnue. Air France mettra d'ailleurs finalement en service quatre LATE 631 jusqu'en août 1948, mais ces hydravions issus du même programme que le SE 200 étaient équipés de moteurs Wright, puis puissants et plus fiables.

La Marine aurait accepté les deux SE 200 pour ses liaisons lointaines, mais manquait de moyens, ors l'État voulait les lui vendre par le biais de la DTI. Des compagnies privées (La SOCOTRA ou la Compagnie de Navigation Maritime) étaient bien intéressées, mais les droits d'exploitation leur était refusés pour protéger Air France.

De fait, en imposant à la SNCASE un moteur inadapté, le STAé avait condamné l'hydravion.



C'est finalement le SE 200-01 qui nous a laissé les plus belles images. Il illustre parfaitement les ambitions de son constructeur et l'industrie aéronautique française, mais sa fière allure cachait bien des défauts.

Dérivés du SE 200 restés à l'état de projet :

SE 014 : Hydravion transatlantique étudié en 1941, devant transporter 70 passagers en couchettes et 9 tonnes de fret avec six moteurs de 2 600 ch. Masse à vide 43 tonnes, en charge 107 tonnes.

SE 200 C : En 1942 la SNCASE extrapola du SE 014 un hexamoteur de 120 tonnes équipé de moteurs Hispano-Suiza 24A ou Gnôme & Rhône 28T. Devant transporter 108 passagers assis ou 70 couchés, il fut rebaptisé **SE 1000** en 1944.

SE 203 : Version 68 tonnes du SE 200 avec six moteurs 14R développée en 1945.

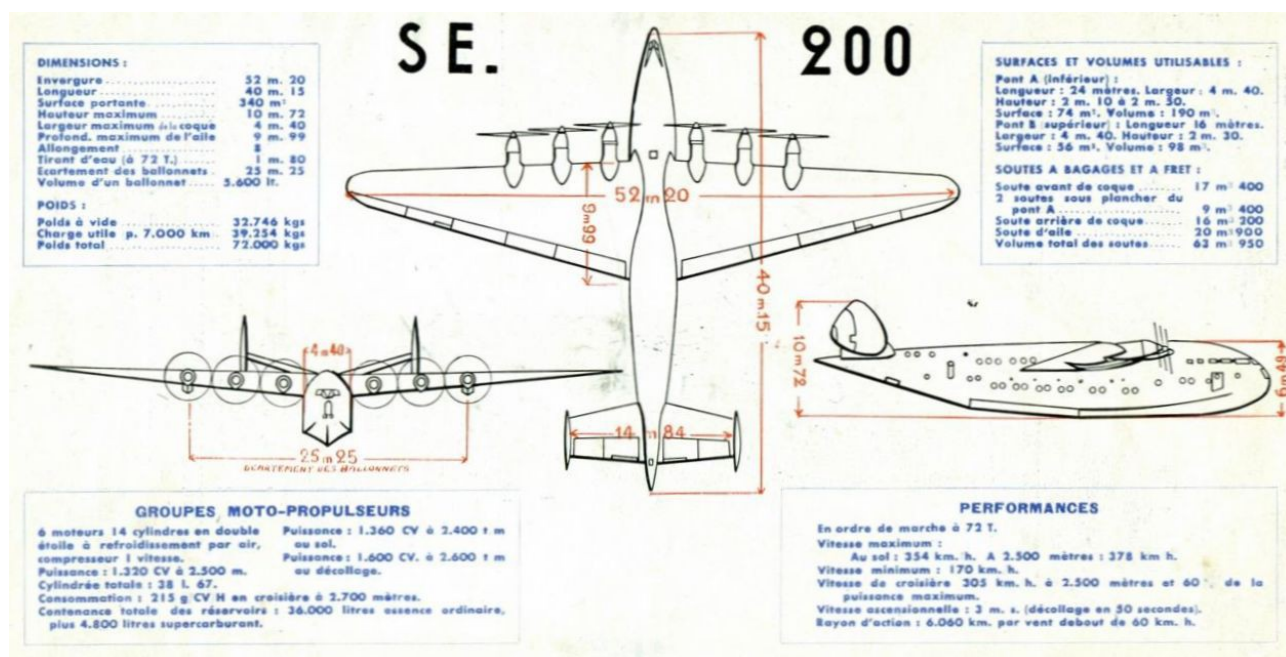
SE 204 : En 1944 on envisagea de modifier le SE 200 n° 4 pour faire passer la masse maximale de 70 à 80 tonnes, avec six moteurs GR 18R. Des projets intermédiaires, utilisant ces mêmes moteurs mais avec une masse au décollage limitée à 78 tonnes, ou un empennage monodérive et une coque allongée, ne semblent pas avoir porté de désignation.

SE 204 M : En 1945 la SNCASE proposa à la Marine une version militarisée du précédent, dotée d'un armement défensif et pouvant mouiller des mines par sabords latéraux.

SE 212 : Développé en 1944, cette nouvelle version prévoyait d'accroître la partie centrale de l'aile de 35 m², la masse en charge étant fixée à 90 tonnes avec six moteurs 18R.

SE 1000 : Nouvelle appellation du SE 200C en 1944.

SE 1200 : Ultime projet, en 1946, d'un hydravion lourd, il s'agissait d'une évolution du SE 1000.



Caractéristiques et performances du SE 200 telles que présentées par un document publicitaire de 1946.



En haut le SE 200 n°1, probablement avant son premier vol. Les panneaux basculants de bord d'attaque permettant d'accéder aux moteurs sont ouverts. En dessous le n° 3 se préparant à décoller de l'Étang de Berre, certainement au cours de l'été 1946. Quatre ans séparent donc ces deux photos, durant lesquelles la Seconde guerre mondiale fit progresser considérablement l'industrie aéronautique. L'ère des grands paquebots aériens, avec le parfum de luxe qu'il supposait, laissait progressivement la place à un transport aérien d'affaires et de loisirs. La fiabilité croissante des moteurs permettait aussi de franchir désormais de vastes étendues maritimes avec des avions 'a roulettes', beaucoup plus souples d'emploi, en toute sécurité.





La construction du SE 200 n° 4 fut interrompue en mai 1947 alors que l'appareil était achevé à 95 %. Mis en vente le 20 octobre 1949 par l'Administration des Domaines, il fut adjugé à la Société Régionale de Récupération avec engagement de l'enlever et de le démolir dans un délai d'un mois. La SNCASE dut racheter certaines pièces à l'acquéreur pour remettre en état le n° 3 après son spectaculaire plongeon du 18 octobre. On le voit ici partageant encore le grand hall de montage de la SNCASE avec l'unique SE 1010, un quadrimoteur destiné à la photographie aérienne qui effectua son premier vol le 24 novembre 1948 et fut perdu sur accident dans le Var le 1^{er} octobre 1949.

Je tiens ici à remercier Christian Faure, qui m'a donné accès aux archives du Musée de l'Aviation de Saint Victoret, et sans lequel il aurait été bien difficile d'illustrer cette monographie.

