

ARCHIVES 1918

(source : www.latecoere.com)

Octobre 1918, formation de la société. Compagnie de navigation aérienne, Espagne, Maroc, Algérie.

Pierre Georges Latécoère et Beppo de Massimi se proposaient de faire paraître un ouvrage à l'occasion du vingtième anniversaire de la création de la Ligne : France-Amérique du Sud, qu'elle devait atteindre le 19 septembre 1939 ; mais par un singulier destin, alors que l'œuvre de Pierre Latécoère était issue de la guerre, la publication du livre qui en retrace l'histoire, était interdite par un nouveau conflit.

C'est pourquoi nous nous proposons de publier sur ce site les archives de cette ligne comprenant : les lettres, les interventions, les publications, les projets que Pierre Georges Latécoère a couchés sur des papiers, jaunis par le temps, mais qui nous semblent émouvants et pleins de vie. L'histoire de la création et de l'exploitation de la ligne France-Amérique du Sud, se déroulera à partir de ces documents, photos, cartes, coupures de journaux, ceci année après année, de 1918 à 1930, la veille de la création de Air France.

Club Espagnole de Locomotion Aérienne
 18 9/1918
 Cap. 3 millions
 1 million versé parts égales
 par conseil

Relays 60 Barcelona	It ? T. Salvador Vidal	Banques de Barcelona Banque Hispano Colomb
	Comte de Certe	
	Cte Velasco	filz de Romanos
	M ^{re} de Villa-Meyer	finis -
	Enrique Aresti	(M ^{re} manusa et aresti de Bilbao)
	Manuel Garcia del Corral	deputé et M ^{re} manusa et aresti de Bilbao
	Jose Guisasa	
	M ^{re} de Romanos	Honor Malheurige
	Loring	de Malaga
	Diag - Redg	
	Emilio Carlos Tobica	N ^{re} Banque Comba
	Luis Campos	



Maison G. Latécoère, construction d'avions et de wagons.
Toulouse Montaudran 1918

Lettre du service des Fabrications de l'aviation,
résiliation des contrats des Salmsons 22 novembre 1918.

MINISTÈRE DE L'ARMEMENT
ET DES FABRICATIONS DE GUERRE

Paris, le 22 NOV 1918 191

**SERVICE DES FABRICATIONS
DE L'AVIATION**

1, 4, 5 et 2, Square de Trévise, PARIS (8^e)

TELEPHONE: FAUST 13-60 A 13-68

INTERURBAIN } 481
 } 400
N° **-2.028.660**

Veuillez de rappeler dans la réponse
le Numéro et les lettres ci-dessus.

Le Chef d'Escadron FOULON, Directeur du
S.P.A. à Monsieur LATTECORRE
182 Boulevard Haussmann
PARIS

OBJET : II. Le Président du Conseil, Ministre de la
Guerre, ayant fait connaître à la tribune du Parle-
ment, le 11 Novembre 1918 la suspension des hostilités
entre la France et l'Allemagne, j'ai l'honneur de vous
Notifier de la Résiliation
du marché
N° 14
En exécution de
le D.H. 9687bis
du 12-11-18

informar que votre marché N° 14 du 29/10/17 approuvé
le 3/12/17 limité à pour la fourniture d'avions
Salmson jusqu'au n° 4800. est résilié.

Toutefois, pour vous faciliter le passage de
vos fabrications de Guerre aux fabrications nouvelles
que vous seriez en vue, et en particulier pour éviter les
conséquences fâcheuses d'un licenciement ultérieur éven-
tuel de personnel, je suis tout disposé à examiner avec
vous les facilités à vous donner pour vous permettre de
éteindre que progressivement vos fabrications contrac-
tuelles vous laissent dès à présent la latitude d'accorder
des permissions, proposer des départs ou des mutations ou
des changements d'affectation. En outre si cela était ab-
solutement nécessaire pour éviter le chômage, je pourrais
même à titre tout à fait exceptionnel vous autoriser

(SUITE)

autoriser à continuer pendant quelque temps la mise en oeuvre des matières premières pour vos fabrications de Guerre, mais à cet égard vous ne perdrez pas de vue que la confection d'une quantité supplémentaire d'objets sans utilité pour l'Etat entraînera un accroissement de dépenses à la charge du Trésor qu'il est de notre devoir à tous de limiter au strict nécessaire et que je n'autoriserai qu'après examen complet de votre situation et constatation des efforts que vous aurez entrepris pour passer au plus vite à des fabrications de paix.

Je vous serai obligé de veiller bien, en accusant réception de la présente notification par un prochain courrier à exprimer vos désirs sur les points qui précèdent. Je vous ferai connaître aussitôt dans quelles mesures il sera possible d'y donner satisfaction.

Vous voudrez bien me faire connaître en même temps l'état sommaire de vos fabrications à la date de la présente lettre tant dans vos ateliers que chez vos sous-traitants.

Je vous prie de vouloir bien m'envoyer votre réponse au plus tard à la date du

Veillez agréer, Monsieur
sentiments distingués.

, l'assurance de mes

P. O. Le Capitaine
Chef de Service, des Ateliers

Migaud

Résiliation de commande de Nieuport type 29,
28 novembre 1918

MINISTÈRE DE L'ARMEMENT
ET DES FABRICATIONS DE GUERRE

Paris, le 28 NOV 1918

SERVICE DES FABRICATIONS
DE L'AVIATION

4, 5 et 6, Square de Trocadéro, PARIS (XVI^e)

TELEPHONE : PASSY { 13-50
13-51
13-52
13-53

INTERURBAIN { 481
482

2 N° 20367/Pr

Palace de l'Appareil dans la réponse
le Numéro et les lettres et-douze.

1831

Monsieur Latécoère
162 Boulevard Haussmann
PARIS

OBJET :
Résiliation de commande
de Nieuport 29.

RECOMMANDÉE

Monsieur,

Comme suite à mes lettres N° 2.028.396 Pr, N° 2.028
614 et en exécution de la D.M. N° 2.206960 du 25/II/18, j'ai
l'honneur de vous confirmer la résiliation de la commande men-
suelle de 100 appareils Nieuport type 29 qui vous a été passée
par Message 2.027600 Pr du 5/II/18.

Toutes les pièces débitées et matières premières ap-
provisionnées à la date du II Novembre en vue de l'exécution
de cette commande, vous seront reprises après inventaire qui se
vous a déjà été prescrit.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma consi-
dération distinguée.

Le Chef du Service des Avions
P. D. Le Goussier
Chef du Service des Avions
Trigaud

S.H.

S.F.A. 220. - © Doc. - Transmission, Imp. Car.

**Exposé des motifs à l'appui de la demande de concession
de la Société "C.E.M.A." 2 décembre 1918.**

Paris, le 2 Décembre 1918

Pierre Lallecoire
Ingenieur des Arts et Manufactures

COMPAGNIE de NAVIGATION AERIENNE

 " ESPAGNE - MAROC - ALGERIE "

 C.E.M.A.
 182, Boulevard Haussmann
 P A R I S

 EXPOSÉ

 - I -

La Compagnie de Navigation Aérienne " ESPAGNE - MAROC - ALGERIE " " C.E.M.A." 182, Boulevard Haussmann, PARIS, a pour but d'organiser et d'assurer des voyages aériens aller et retour entre le sud de la France et le Maroc d'une part, le Maroc et l'Ouest Algérien d'autre part.

Elle se base sur le principe suivant :

Compléter et prolonger par un voyage aérien les lignes de chemins de fer déjà existantes, ce qui paraît être le programme à la fois le plus nécessaire, immédiatement, et celui qui peut rendre le plus de services réels. *Ce programme consiste dans* (en effet, non seulement) *une amélioration* toujours discutable des moyens de transports anciens et ayant fait leurs preuves, mais *une création nouvelle* qui les utilise et en tient compte.

Suite folio 2

Le choix de Toulon se ^{est outre} explique ^{d'autre part} par la possibilité l'intérêt du voyage immédiat d'une grande ligne d'aviation ^{ou d'ailleurs} pouvant mettre ^{ses moyens à} des moyens à la disposition de la Compagnie -

- I -

La Compagnie de Navigation Aérienne " ESPAGNE - MAROC - ALGERIE "

En partant de ce principe, ^{le choix de} le Maroc, colonie d'avenir, déjà en pleine exploitation, qui n'est reliée à la France que par des Compagnies de navigation dont le parcours exige plusieurs jours de voyage et qui n'est reliée à l'Algérie par aucun mode pratique de communications, nous a paru s'imposer tout d'abord.

En partant ^{de ce} ~~de même point de vue~~ ^{raisonnement}, il nous a paru que le sud de la France, en l'espace TOULOUSE, au débouché du chemin de fer d'Orléans, pouvait être le port d'attache ^{pour le choix de l'arrêt} géographiquement le mieux placé.

Le trafic postal entre la France et le Maroc, entre le Maroc et l'Algérie, est déjà suffisant pour permettre une catégorie de transports plus rapides, frappés de droits plus élevés et justifiant ces droits par leur valeur propre et leur importance commerciale ou administrative.

Enfin, au point de vue du prestige de nos Français à l'Étranger, la création d'une ligne de transports aériens entre la Métropole et le Maroc, pays de l'Afrique du Nord qui a le plus besoin de sentir notre influence morale, ^{est certainement} ~~est également de nature à être jugée partialement intéressante.~~

L'Espagne, sous la réserve que nous ferons au chapitre III pour le choix du parcours, constitué d'ailleurs, par les aéroplanes actuels, un terrain de survol permettant ^{leur} ~~leur~~ utilisation immédiate, ~~de matériel existant~~ sans avoir à attendre les études, les essais et la construction d'un matériel ^{convenant pour traverser la Méditerranée} ~~spécial pour traverser la Méditerranée~~.

L'avantage de la ligne est donc de pouvoir être mise immédiatement en exploitation avec le matériel laissé pour compte à l'État par la guerre. Il est inutile d'insister sur l'importance qu'aurait cette rapidité d'exécution au point de vue du rôle à assurer à la France dans la création des grandes lignes internationales aériennes.

Pierre Lathocq
Ingénieur des Arts et Manufactures

- II -

C'est dans ce but que nous proposons à l'Etat le projet de convention ci-joint permettant la constitution de la C.E.M.A. sur le programme ainsi défini.

Le capital de la Société sera de QUATRE MILLIONS de francs et, d'ores et déjà, la Maison G. LATHOCQ, en présentant, au nom de la Société en formation, le projet de convention, garantit la souscription du capital en cas d'accord avec l'Etat. L'Etat français se trouve donc en présence d'une offre ferme.

~~Le projet de convention aura simplement pour but de fixer le fonctionnement de ladite Société.~~

Le problème se pose de savoir si l'Etat doit accorder ~~les avantages~~ ^{certains avantages par ailleurs prévus} stipulés par la présente convention à une Compagnie privée, ou bien entreprendre d'en exploiter lui-même les lignes aériennes projetées.

Si la question peut se poser pour une exploitation à l'intérieur du territoire ou des colonies, il ne nous apparaît pas que par un ^{ligne} ~~trajet~~ ^{traversant} aérien passant au-dessus de l'Espagne, il puisse y avoir matière à discussion. Il est évident que l'Espagne n'accordera ~~la même chose~~ ^{sur demande pour assurer un service} qu'à une Compagnie privée. ~~Le droit de passage aérien et le droit d'installer des relais sur son territoire.~~

1° - QUATRE PARCOURS - Quatre parcours s'offrent pour assurer les relations aériennes entre la France et le Maroc. Ce sont, de l'est à l'ouest, la ligne Marseille - Alger, prolongée, ^{en suivant} le littoral, par Oran, Melilla, Tangier, Rabat. Il est inutile de souligner la difficulté d'assurer à l'heure actuelle, et peut-être même en tout temps, ^{l'exploitation de} la ligne Marseille - Alger, avec son parcours de près de

Suite folio 4

mille kilomètres au-dessus d'une mer divisée en deux bassins à climats différents au nord et au sud des Baléares, et qui est toujours très rude, même pour les paquebots.

2° - La première des routes de terre, par Perpignan - Barcelone - Alicante - Malaga - Gibraltar - Tanger - Larache - Rabat, est à la fois la plus courte des routes de terre et la seule qui ne traverse pas la série de montagnes transversales (Sierras) qui coupent la péninsule ibérique de l'ouest à l'est.

Cette route traverse une série de grandes villes et par conséquent offre des ressources importantes au point de vue des installations d'aérodromes, ^{ou} ravitaillement, et de la réexpédition du courrier en cas d'accident. C'est pourquoi nous l'avons adoptée.

3° - ROUTE DU CENTRE DE L'ESPAGNE - Elle nous paraît devoir être abandonnée en raison des difficultés des vols au-dessus de très importants massifs de montagnes.

4° - ROUTE DE L'OUEST DE L'ESPAGNE - Elle est à la fois plus longue, plus difficile que les deux routes précédentes.

- Nous adopterons donc la ligne TOULOUSE - RABAT avec les étapes suivantes :

1ère étape - 400 kilomètres - TOULOUSE - BARCELONE, par Perpignan -

2ème étape - 500 kilomètres - BARCELONE - ALICANTE, par Tortosa et Valencia -

3ème étape - 500 kilomètres - ALICANTE - MALAGA, par Carthagène, Almería -

4ème étape - 400 kilomètres - MALAGA - RABAT, par Gibraltar, Tanger et Larache.

La seconde ligne, MAROC - ALGERIE, empruntera l'itinéraire

Suite folio 5

suisant :

RABAT - LARACHE - TANGER - MELILLA - NEMOURS - ORAN
(1.000 kilomètres) Un tiers environ de son parcours est commun
à la première ligne.

La C.E.M.A. assurerait naturellement les voyages dans les
deux sens, TOULOUSE - RABAT, RABAT - TOULOUSE, RABAT - ORAN, ORAN
RABAT, avec point d'intersection et escale à TANGER, permettant
au besoin le transbordement des colis d'une ligne sur l'autre.
Pour le parcours d'environ 1.800 kilomètres de la grande ligne
TOULOUSE - RABAT, il y a lieu de prévoir, dans des conditions nor-
males, une journée et demie de vol.

Pour la seconde ligne, RABAT-ORAN (1.000 kilomètres) une
journée de vol suffirait dans des conditions normales.

Les terrains d'atterrissage obligatoires seraient prévus à
BARCELONE, ALICANTE, MALAGA, TANGER, RABAT.

Il y aura huit voyages aller et retour par mois: *des conditions*
de détails *de ces voyages/rapportés* se trouvent au chapitre II de la *présente* conventionci-jointe.

Afin d'assurer l'exploitation immédiate de cette ligne,
nous demandons à l'Etat de mettre à notre disposition du matériel *déjà*
existant *déjà*, déjà construit, déjà payé par lui, et qui a de plus
l'avantage de *pourrait être utilisé par* posséder *de* un personnel *de pilotes et de mécaniciens*
à *en service* familiarisé *déjà*
avec *son fonctionnement.*

(notamment)
Nous demandons à l'Etat, ainsi qu'on en verra le détail à
l'article X, *du projet de convention* 50 avions complets C. 23 et 10 avions S.A.L.2., ainsi
qu'un certain nombre de moteurs Hispano 300 HP, et de moteurs C.U.Z.9

Nous ~~utiliserons~~ ^{utiliserons} pour assurer le service projeté, des avions bimoteurs, ~~enlevant mille Kilogs environ à 100 Kilom.~~ ^{à double commande, pour tout le parcours et qui nous assure des économies de même d'être double commande}

Ce type d'avion permet, par ses chiffres connus de dépense horaire, de vitesse moyenne, une évaluation sérieuse des ~~francs~~ ^{francs} du parcours.

ESTIMATION DU PRIX DU VOYAGE TULOUSE - BAHAT - ^{avec avion bimoteur à 2 places (C. 85) 2.500 à 3.000 chevaux de X}

- 1° - Combustibles, essence et huile, 310 Frs à l'heure (prix basé sur une réduction de 30 % des prix actuels) ~~soit, pour 14 heures.....~~ ^{soit, pour 14 heures.....} 4.340,00
- 2° - Pilotes - 20 pilotes sont nécessaires qui recevront une indemnité de vol de 400 Francs par étape, soit par voyage ^{14 étapes}..... 3.200,00
- 3° - Main-d'oeuvre - 6 mécaniciens d'aérodrômes et 12 manoeuvres par relai, soit, pour 8 relais..... 1.660,00
- 4° - Assurance des pilotes, des objets transportés, du matériel, des hangars, des locaux divers..... 1.660,00
- 5° - amortissement et réparation des appareils..... 3.860,00
- 6° - Frais généraux de direction et d'exploitation (120 % de la main-d'oeuvre) soit sur 4.750 frs de main-d'oeuvre..... 5.700,00

Total.....20.290,00

Bénéfice 10 %.....2.029,00

PRIX DU VOYAGE.....22.319,00

soit 24^{frs}80 par kilo pour un voyage de 1.900 kilomètres environ et ^{un voyage de 14 étapes de 900 Kilogs.}

PREMIER PARCOURS TULOUSE - BAHAT - La vitesse moyenne de 150 kilomètres à l'heure des appareils choisis permet d'envisager le parcours des étapes suivant l'horaire approximatif ci-dessous :

Suite folio 7

à l'heure:

ces avions seront munis d'une double commande afin d'augmenter la sécurité du parcours.

pour l'Etat
Potale

25 décembre 1918

Latécoère entreprit, le 25 décembre 1918, d'illustrer, par une manifestation spectaculaire, un vol d'études de Toulouse à Barcelone, qui devait servir de préface à la création de la Ligne France-Maroc.



premier départ Toulouse

Parti de Toulouse à 9 heures, piloté par Cornemont, pilote d'essais remarquable, l'avion atterrit avant 11 heures à l'hippodrome catalan, de proportion fort exigües, et entre deux obstacles qui furent miraculeusement évités.



P-G Latécoère et le pilote Cornemont
à leur arrivée à Barcelone.



Hippodrome de Barcelone, Latécoère est reçu par les autorités Espagnoles.

Barcelone fit un accueil enthousiaste à l'initiateur de la première ligne postale aérienne, et la presse française, toujours prête à soutenir une idée de progrès, lui consacra d'encourageants articles. Ce court voyage était un événement digne de retenir l'attention et un exploit méritoire, car à ce moment encore, le survol des Pyrénées pouvait apparaître comme une prouesse.
(Vent debout, de B. de Massimi)

Ligne Maroc - Algérie

~~Rabat~~ - ^{Rabat - Tanger} Tanger Melilla ~~500^k~~
 Melilla - Nemours - Oran 350^k
~~450^k~~ ~~250^k~~ total 1000^k

{ Interroger ^{à l'idée} les députés de l'Algérie
 Occidentale (M. Thomson - Traouie)

- Savoir à la Direction des PTT ou à
 l'office du Maroc le poids de correspondance
 hebdomadaire (lettres non recommandées A
 " rec. B
 journaux et imprimés C)

- Interroger les journaux (publicité)
 au transport d'éditions spéciales

Bimoteur
C.23

Combustible } 310 francs à l'heure
en air compris

soit par voyage 13 heures 4030^f

Personnel navigant
10 pilotes à 4000^f par mois } par voyage
soit 200^f par voyage simple

Amortissement et réparations
des avions } 2500^f

Frais généraux aéroports
mécaniciens exploitation
200% de main d'œuvre } 4000^f

12530^f

soit 12^f le kg pour 900^{kg} de poids utile

Intérêt 7% de 4 millions de capital, soit $\frac{2}{3}$ de
pour ligne Toulouse Rabat
280 000^f par an } donc environ 1000^f par voyage
simple

impératif 470^f

Total 14000^f environs

par voyage simple Toulouse - Rabat

Par voyage Tanger - Oran ($\frac{1}{2}$ du parcours Toulouse - Rabat) 7000^f

