

PIERRE-GEORGES LATÉCOÈRE, UN GRAND ENTREPRENEUR !

S'il est un centralien qui mérite le titre d'*entrepreneur*, c'est bien Pierre-Georges Latécoère. Il est même sans doute le plus remarquable entrepreneur de la première moitié du XX^{ème} siècle issu de notre communauté. Non pas tant par le volume de ses chiffres d'affaires, ni par la durée de ses directions d'entreprises, mais par le nombre et la diversité des industries dans lesquelles il a toujours brillé. Le mot *Entreprise* étant pris ici au sens du dictionnaire : « organisation autonome de production de biens ou de services marchands ».

P. G. Latécoère a progressé par mutations et innovations

Parti d'une modeste entreprise familiale de travail du bois à Bagnères-de-Bigorre, il a su, tout jeune patron, y introduire le **travail des métaux** en y créant une modeste forge. Ce qui lui a permis de passer petit à petit de la livraison de fournitures pour wagons à la réalisation de **wagons eux-mêmes**¹, dès 1911; et il a alors su créer de toutes pièces une nouvelle **usine à Toulouse**, en 1912, avec une forge plus grande. Lorsque la guerre éclate, il agrandit son établissement et le transforme en **fabrique d'obus** de gros calibres, en y créant une fonderie. Dès juin 1917, sa réputation industrielle est telle que son avenir d'après-guerre est assuré grâce à une commande énorme de 11.000 wagons. Cela ne lui suffit pas : il se propose alors pour construire (sous licence) des **avions militaires**. Ainsi, lance-t-il de toutes pièces en 1917 l'industrie aéronautique de Toulouse, une ville où il n'y a alors aucun antécédent aérien. Et c'est là qu'il va innover : dès l'été 1918, il songe à créer une **ligne aérienne postale** très audacieuse, qui n'attendra que mars 1919 pour éclore et progresser, atteignant un jour de 1929 (mais en d'autres mains) les côtes du Pacifique en traversant la Cordillère des Andes. Pour l'approvisionner en matériel volant, il développe son **bureau d'études aéronautiques** qui crée dans un premier temps des avions terrestres, puis des hydravions mono- et multi-moteurs, et qu'il consacre quelques années plus tard à la réalisation d'**hydravions transatlantiques**, le plus célèbre en étant le Latécoère 631, le plus gros hydravion de transport au monde qui ait été opérationnel².

Depuis la toute première forge jusqu'aux hydravions lourds, Pierre-Georges Latécoère a vécu huit mutations importantes. À chaque étape, il a perçu le nouveau marché potentiel ; il a su recruter le personnel d'exécution adéquat, l'encadrer correctement, acheter les machines, acquérir les terrains pour y construire ses usines : il a chaque fois fait preuve d'excellentes qualités d'*organisateur*. L'Histoire ne retient pas le souvenir d'un échec, même partiel : dans les reventes de ses entreprises, il a souvent gagné, il n'a jamais rien perdu...

¹ Les wagons de chemin de fer furent longtemps réalisés en construction mixte bois-métal, comme les automobiles, d'ailleurs.

² Il ne fut surpassé en poids que par l'hydravion *HKI* d'Howard Hughes (180 tonnes) qui n'a fait, lui, qu'un seul vol sans passagers au ras des flots (15 mètres) ; un film sur la vie de son concepteur nous l'a rappelé ces dernières années. À noter que l'hydravion militaire *Blohm & Voss BV 238*, dont l'unique prototype fut coulé par trois *Mustang* en septembre 1944 sur un lac allemand, était prévu pour peser 80 tonnes en charge maximale.

Certes, il n'est pas parti de rien. Son père, Gabriel Latécoère, dirige près de Bagnères-de-Bigorre – une ville de 9.000 habitants où Pierre-Georges³ est né le 25 août 1886 – trois établissements industriels d'inégale importance : deux petites centrales électriques le long de l'Adour et une scierie qu'il avait créée en 1864 (200 chevaux-vraiment-à-vapeur et 150 ouvriers) ; et il s'occupe aussi de gérer ses divers placements, dont certains dans l'industrie hôtelière.

Le jeune homme doué

Pierre-Georges fut un élève doué dans le secondaire, avec un goût prononcé pour les langues anciennes, le grec plus encore que le latin, et une aptitude certaine pour les langues vivantes : ne présentera-t-il pas trois d'entre elles au concours de Centrale : l'allemand, l'anglais et le russe ? En y gagnant chaque fois des points⁴ ! Pour une pleine réussite au baccalauréat, son père dédaigne de l'envoyer à Toulouse ; c'est à Paris, au Lycée Louis-le-Grand, qu'il réussit à dix-sept ans sa sortie du secondaire ; puis il voyage, surtout en Allemagne, tout en étant inscrit en Faculté de Droit⁵. Et c'est à dix-huit ans qu'il se réoriente vers l'Industrie et qu'il redevient en 1901 pensionnaire⁶, cette fois-ci au Lycée Saint Louis, pour préparer en deux ans son entrée à Centrale. Il y est admis au concours d'août 1903, au moment de son vingtième anniversaire. Il appartiendra donc à la promotion 1906.



Pierre Georges Latécoère en famille (debout, au centre)

Pourquoi avoir choisi Centrale ? Je cite son meilleur biographe, Emmanuel Chadeau⁷ : « On n'y apprend pas un métier, mais ce qui rend capable de les envisager tous ».

CENTRALE HISTOIRE

Son rang d'admission est honnête sans plus : 109^{ème} sur 236 reçus ; il aurait risqué quelques impasses dans sa préparation. Mais il améliore considérablement sa position au cours de la première année, qu'il termine 64^{ème} (sur 233). Il habite au 33, boulevard Voltaire, à un quart d'heure de marche de l'École. La "pension" paternelle pour subsister ? Environ le double de ce que gagne alors un ingénieur débutant ! Cette année scolaire paisible et féconde en distractions se prolonge d'un été 1904 tout aussi charmant dont, en bon épicurien, il conservera longtemps le souvenir.

Parce que tout change à la rentrée de 1904 : dès le mois d'octobre, son père ressent les prémices d'un cancer implacable ; à partir de janvier 1905, sa santé s'affaiblit gravement : il meurt au début de juin. Pierre-Georges fait alors remarquablement face : il vient souvent au chevet de son père... et aussi, assister sa mère dans la gestion de l'entreprise ; on lui compte cette année-là 45 absences aux cours (contre une dizaine l'année précédente, et encore une quarantaine l'année suivante) ; il négocie ses absences avec la direction de l'École, compréhensive ; son été 1905, il le passe aussi à bûcher à Bagnères-de-Bigorre les cours en retard, pour passer à la rentrée des examens déplacés à son intention ; même effort pour rattraper les cours de Droit qu'il a manqués. L'épicurien a cédé la place à un gagnant.

Il décroche son diplôme d'ingénieur à l'été 1906, à la veille de ses 23 ans, et dans un rang somme toute honnête, compte tenu des circonstances : il est 160^{ème} sur 225. Il a choisi pour sa troisième année la spécialité de métallurgiste⁸, sous le même prétexte de rester le plus ouvert possible à toute évolution de carrière.

Le jeune chef d'entreprise

Dispensé d'obligations militaires à cause de sa forte myopie – il ne pilotera jamais un de ses avions, pas plus qu'il ne conduira de voiture –, il embraye aussitôt dans la vie industrielle ; dès 1906, il modernise le style de son catalogue de moules électriques – cache-conducteurs, tableaux de commande, poires, lampes et lustres –, il y augmente le nombre de ses articles, ruinant sans doute au passage quelques petits artisans locaux... Il prend contact avec ses relations allemandes. Il lance une fabrication de céramiques : sols, revêtements de salles de bains, et isolateurs ou contacteurs divers. Il se propose pour équiper des wagons de voyageurs, des plates-formes pour marchandises, des voitures de tramways (les parties roulantes venant d'ailleurs). Il lance la réalisation de petites pièces de cuivrierie et des ferrures. Il parvient même à vendre ces fournitures aux chemins de fer allemands, en dépit du climat international. Nul trace à cet époque de l'embauche dans son entreprise d'un directeur commercial ou d'un directeur marketing (pour parler moderne) : il assume tout lui-même.

En 1911, à vingt-huit ans, grâce à son talent de persuasion et à la réputation de son établissement, il décroche une commande de 1.500 wagons pour la *Compagnie du Midi*⁹, à raison de 150 wagons par an. Il venait déjà, l'année précédente d'accepter de réaliser 70 voitures d'autobus. Or, à Bagnères-de-Bigorre, il n'a ni la place de s'étendre, ni un vivier de personnel capable. Et il lui est demandé de livrer sur rails, dans la gare de Bordeaux ou dans celle de Toulouse. Il prend alors la décision d'acheter des terrains pour créer à Toulouse une nouvelle usine : elle sera proche du Pont des Demoiselles qui enjambe le Canal du Midi au

CENTRALE HISTOIRE

sud-est de la ville. Du coup en 1912, d'autres réseaux, celui de l'*État*⁹ pour des plates-formes et celui du *P.L.M.*⁹ pour des tombereaux de 20 tonnes, lui passent des commandes. C'est lui qui organise tout, mais il cherche enfin à recruter des collaborateurs : un chef comptable et des ingénieurs, soit issus de Centrale, mais qu'il trouve trop exigeants, soit sortant des Arts & Métiers. Cette première usine dépasse bientôt la centaine d'employés et elle dispose d'une forge importante.

Lorsque la guerre éclate en août 1914, l'entreprise doit fonctionner au ralenti dans un premier temps, une grande partie de son personnel étant mobilisé ; lui-même, quoique dispensé, obtient d'être pris comme auxiliaire dans l'Artillerie ; mais avec une telle myopie, il paraît qu'il fut bientôt "renvoyé dans ses foyers", avec la mention : « Ce phénomène rendra plus de service à son pays à la tête d'une industrie que derrière un canon ». Il organise alors à Bagnères-de-Bigorre la fabrication de caisses pour pains de guerre, de caisses de munitions, de baraquements de commandement et de hangars à destination des hôpitaux militaires, sans compter les cuisines roulantes, deux ou trois milliers, marquées *Maison G. Latécoère* (il garde l'initiale de son père, Gabriel). L'excédent de travail de Bagnères-de-Bigorre et la finition sont assurés à Toulouse ; partout, un personnel féminin remplace en partie les hommes mobilisés.

Munitionnaire...

C'est alors qu'il cherche de nouvelles commandes ; il lui est attribué vers 1915 la réalisation de 7 millions d'obus en gros calibres, 150 et 220 mm. Pour y parvenir, il doit s'étendre au-delà du pont des Demoiselles et assez loin des habitations de ce quartier, sur un terrain d'un hectare qui longe la route de Revel (c'est un axe qui diverge un peu du Canal du Midi). Il y élève une usine à plusieurs niveaux, avec une fonderie, une forge et des ateliers de décolletage. Un tiers du personnel est féminin.



*L'Usine «Veuve Gabriel L. LATÉCOÈRE et Pierre Georges L. LATÉCOÈRE» à Toulouse
L'atelier de fabrication d'obus*

L'usine de Toulouse, fabrication des obus

Mais le plus étonnant reste à venir. Dans la première moitié de 1917, les États-Unis entrent en guerre et la Russie, quoique perturbée par ses troubles politiques, paraît décidée à continuer à nos côtés ; en France, le front semble impénétrable... Alors, certains industriels songent déjà à organiser la reconstruction du pays lorsque la paix sera signée. Ainsi nos chemins de fer, qui regroupent leurs futurs besoins en wagons de voyageurs et de marchandises autour – encore une fois – de la *Compagnie du Midi*, passent à Latécoère vers juin 1917 un ensemble de commandes correspondant à 11.000 wagons à raison de 1.500 par an, à produire dès la fin des hostilités. Il y aura du travail pour plus de sept ans. Mais Pierre-Georges – qui a mené habilement ses contacts depuis son bureau de Paris où il se rend une fois par semaine – n’a-t-il pas joué à l’apprenti-sorcier ?

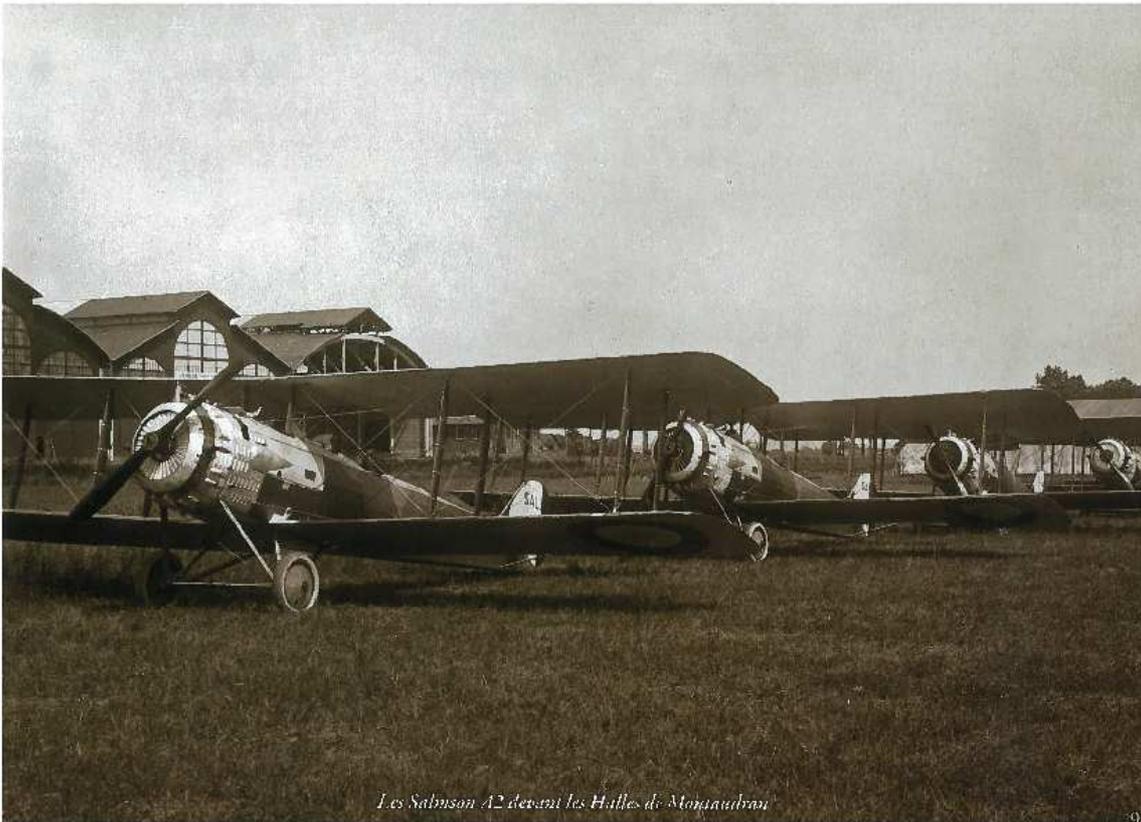
Il lui faut en effet créer une quatrième usine : celle de Bagnères-de-Bigorre est sans expansion sérieuse possible ; celles du pont des Demoiselles et de la route de Revel ne suffiraient pas. Mais dans ce secteur au sud-ouest de Toulouse où il a déjà "ses habitudes", où les routes vers Revel et vers Castelnaudary, la voie ferrée vers Carcassonne et Marseille, et enfin le Canal du Midi, forment un faisceau de voies ouvert sur la vaste plaine de Montaudran, il achète lui-même petit à petit dans le second semestre de 1917 plusieurs terrains agricoles, allant jusqu’à 45 hectares... Tout cela se tient de part et d’autre de la voie ferrée, et rejoint la route de Revel, près de la fabrication des obus.

Le créateur de l’Industrie aéronautique à Toulouse

Pourquoi autant de surface ? Certes, il lui faudra de la place pour construire des wagons, et même installer un petit réseau de voies ferrées internes pour desservir les ateliers. Mais, dans l’immédiat, il faut aussi financer l’achat de tous ces terrains. Et c’est là qu’apparaît le génie de l’entrepreneur : en attendant la Paix, il se fait attribuer un autre marché militaire.

Et pas n’importe lequel ! Il semble que l’idée vienne de lui : il propose rien moins que de produire sous licence des avions de guerre. Il est vrai qu’on en consomme beaucoup¹⁰. Pierre-Georges propose ses services avec une certaine audace, alors même qu’il n’a aucune expérience de l’aviation et qu’il en va de même toute pour l’agglomération toulousaine : nous sommes là au point de départ de l’essor aéronautique de cette ville.

Le contrat qui lui est accordé en octobre 1917 est impressionnant pour un entrepreneur qui part de zéro : il lui faut réaliser 1.000 exemplaires d’un avion de reconnaissance biplace *Salmson A2*. Pierre-Georges a conçu lui-même le principal hall de montage qui couvre 1.400 m². Il a remodelé ou complété divers bâtiments existants aux alentours. Il lui a fallu aussi créer une piste d’envol en gazon, aplanie et damée – par la suite agrandie et bétonnée, elle deviendra Toulouse-Montaudran (un aérodrome désormais fermé).



Les Salmson A2 devant les Halles de Montaudran

Le premier avion doit être livré le 15 mars 1918 ! Les industriels *avertis* pensent que Latécoère ne réussira pas ; il a en effet un peu de retard : le premier avion vole début mai, mais 110 appareils sortent en septembre, et la cadence en octobre est de 6 avions par jour ; le pari est tenu à quelques semaines près : l'Armistice du 11 novembre surprend dans l'usine près de 600 *Salmson* terminés ; au total, 800 sont livrés avant l'interruption des fabrications de guerre. Si les hostilités avaient dû se poursuivre par l'invasion de l'Allemagne en 1919, le contrat pour la fabrication sous licence d'une centaine du gros chasseur *Nieuport XXIX* était déjà passé depuis le 5 novembre...

Pour gérer ces fabrications, l'Administration militaire lui procure deux remarquables adjoints, Dewoitine et Moine. **Émile Dewoitine** (1892-1979), sorti de l'École Breguet¹¹, venait en 1914 d'accomplir son service dans l'Aéronautique militaire comme mécanicien ; aussitôt mobilisé, il demande bientôt à partir dans l'Armée d'Orient et se retrouve affecté à la direction d'usines fabriquant sous licence des bombardiers *Voisin* à Odessa en Ukraine et à Simféropol en Crimée. Fin 1917, la révolution l'en chasse et le Service des Fabrications aéronautiques – qui délaisse *Voisin* – a la bonne idée de l'affecter chez Latécoère. Démobilisé en 1919, quittant Latécoère l'année suivante, il créera ensuite à Toulouse sa propre société, la seconde entreprise aéronautique en date dans l'agglomération ; pour le grand public, il laissera surtout son nom au meilleur chasseur français des combats de 1940 : le *Dewoitine 520*.

Marcel Moine (1894-1985), ingénieur sorti de l'École des Arts & Métiers d'Angers en 1910, se présente en décembre 1917 et plait aussitôt à Latécoère ; ce sera réciproque : Moine restera vingt-sept ans aux côtés de son patron, jusqu'à la disparition de ce dernier en 1943, en concevant les avions et hydravions "*Laté*" dont nous parlerons plus avant. Il terminera sa carrière – octogénaire – en 1975 en tant que directeur technique de l'entreprise.

Pour gérer ses affaires, prendre ses contacts administratifs et commerciaux, Pierre-Georges Latécoère a mené alors une vie éprouvante de voyageur impénitent qu'il avait déjà connue pendant le déclin de son père. Il dort la nuit dans les trains qui vont de Toulouse à Paris et inversement, pour disposer de quatre journées pleines à Toulouse et de trois à Paris, où il a installé son siège social boulevard Haussmann.

Marcel Moine dans ses notes personnelles nous révèle qu'au moment où l'effectif de Montaudran passe de 800 personnes à 80, en fin de 1918, et alors même que Latécoère va reconverter son usine pour la réalisation du matériel roulant correspondant à son fabuleux contrat, il est prié avec ses spécialistes de l'aéronautique d'étudier « un prototype d'avion civil trimoteur capable de transporter vingt-quatre passagers ». C'est, pour nous, la transformation d'un bureau de fabrications classique – quoique passablement autonome, étant donné l'éloignement du bureau d'études de Salmson – en bureau de création de matériel *ab nihilo*, si l'on peut dire ! Dans la logique de ce qui suit...

L'initiateur de « La Ligne » aéro postale

C'est à trente-cinq ans que Pierre-Georges Latécoère venait de dévoiler sa nouvelle passion : le transport aérien. Certes, il n'est pas le seul à y avoir pensé – la première liaison régulière avec des passagers sur Paris-Londres voit le jour le 2 mai 1919 avec des Farman *Goliath* – mais il semble le plus *fou* : il a envisagé d'emblée de relier un jour Toulouse à l'Amérique du Sud, avec un relais par bateaux rapides sur l'Atlantique Sud, en attendant des hydravions ! C'est du 15 mai 1918 que daterait la fameuse boutade à son ami Beppo de Massimi, qui montre autant son humour que son audace : « J'ai fait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes : notre idée est irréalisable. Il ne reste plus qu'une chose à faire : la réaliser ». Signe de sagesse : ce visionnaire ne parle alors que de transporter du courrier : moindres risques humains, et avions existants mieux adaptés à des charges très compactes ; mais aussi, il faut le dire : de beaucoup, une meilleure rentabilité au kilogramme transporté¹² !

Au début de septembre 1918, le sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique reçoit Pierre-Georges à Paris qui lui explique son projet ; il l'a sans doute convaincu : la paix rétablie, le gouvernement l'aidera en lui cédant des surplus militaires. Le 11 novembre, jour de l'armistice, notre héros dépose à Toulouse les statuts de la société CEMA – pour *Compagnie Espagne, Maroc, Algérie* – qui devrait gérer les liaisons aériennes avec ces trois pays (mais, pour la ligne vers Alger, il subira plus tard une lourde et sourde opposition d'intérêts français et marseillais).



De droite à gauche : Pierre Georges Latécoère, Pierre Beauté et Beppo de Massimi.

Son premier vol exploratoire, Toulouse-Barcelone, où il occupe la seconde place du petit *Salmson*, date du 25 décembre 1918. Les 350 kilomètres du parcours sont franchis, via Perpignan, en 2 heures et 20 minutes. En février 1919, le tronçon Toulouse-Barcelone-Alicante est inauguré. Enfin, Latécoère est à bord du *Breguet XIV* qui relie pour la première fois Toulouse à Rabat le 9 mars 1919, où il reçoit l'accueil chaleureux du Résident général, le Maréchal Lyautey : au matin, le train de Paris avait apporté à Toulouse le journal *Le Temps* daté du 8 qu'il offre au Maréchal, et la "Maréchale" reçoit un bouquet de violettes fraîches, la fleur de Toulouse (mais comment diable notre héros savait-il qu'elle adorait les fleurs ?). La Résidence subventionnera la ligne. Et cinq jours après, le 14 mars, l'avion qui repart de Casablanca arrive à Toulouse, et le courrier de la Résidence parvient bientôt au Quai d'Orsay. L'intérêt de la ligne est démontré.

Ce n'est que le 1^{er} septembre 1919 qu'est inaugurée la ligne postale Toulouse-Casablanca. Elle couvre 1.850 kilomètres et comporte trois escales aménagées en Espagne : Barcelone, Alicante et Malaga. Auparavant, il a fallu discuter d'une convention avec l'État, ébauchée au printemps, signée le 11 juillet 1919, concernant les obligations, les pénalités, les tarifs et les recettes des *Lignes Aériennes Latécoère*, nouvelle appellation apparaissant à cette occasion. Initialement, il y aura deux vols hebdomadaires. L'entreprise reçoit 15 *Breguet XIV*, un fameux biplace d'observation ou de bombardement mis en service en 1917 dans l'Armée et équipé d'un moteur *Renault* de 300 chevaux, avec 15 moteurs de remplacement et les lots de rechange et les outillages de réparation correspondants. En outre, cet ensemble sérieux est bientôt complété de 15 bimoteurs *Farman F50* en pièces détachées, dont leurs 30 moteurs *Lorraine* de 275 chevaux (il s'agit d'un appareil mis en service dans les dernières semaines des combats).

CENTRALE HISTOIRE

Alors la progression de la Ligne continue, malgré les obstacles en tous genres ; elle est aiguillonnée par la rivalité allemande dont agents et industriels sont présents en Espagne, et qui voudront nous précéder dans la traversée de l'Atlantique Sud. Obstacles politiques et administratifs : l'Espagne, souffrant d'espionnage, rechigne à l'usage de la "T.S.F."; elle craint aussi pour sa souveraineté aérienne, les administrateurs locaux renchérissant sur Madrid : les terrains espagnols, tant continentaux qu'africains, ont souvent une double activité, militaire et civile ; le décret royal qui précise les règles à suivre sur les territoires d'obédience espagnole ne paraît qu'en décembre 1919, alors que la ligne tourne déjà...



En provenance d'Agadir, l'arrivée du courrier à Cap Juby

Obstacles techniques : traverser le désert, traverser bientôt l'océan, passer un jour les montagnes de l'Amérique du Sud. Les *Breguet XIV* sont de robustes avions de combat, mais ils n'ont pas été conçus pour de longs parcours, ils souffrent d'un faible rayon d'action qui oblige à multiplier les escales, alors qu'il faut aussi prévoir des terrains de secours, la fiabilité des moteurs n'étant pas celle que nous connaissons de nos jours. Renault sensible au problème oriente alors son bureau d'études moteurs vers l'amélioration de la longévité de ses 300 chevaux. Autre exemple caricatural, parce qu'inattendu, des difficultés rencontrées : les hélices en bois ne résistent pas bien aux grosses pluies que doivent traverser coûte que coûte les avions de la ligne, elles reviennent rongées par les impacts ; or, au combat, on évitait pluies et orages qui n'auraient pas permis de voir les cibles...

Obstacles politiques et humains : disparitions brutales d'équipages, ou atterrissages forcés dans le désert, à la merci de "tribus maures" en rébellion, qui tuent ou rançonnent. Toute une littérature s'est basée sur cette saga, voir Saint Exupéry...



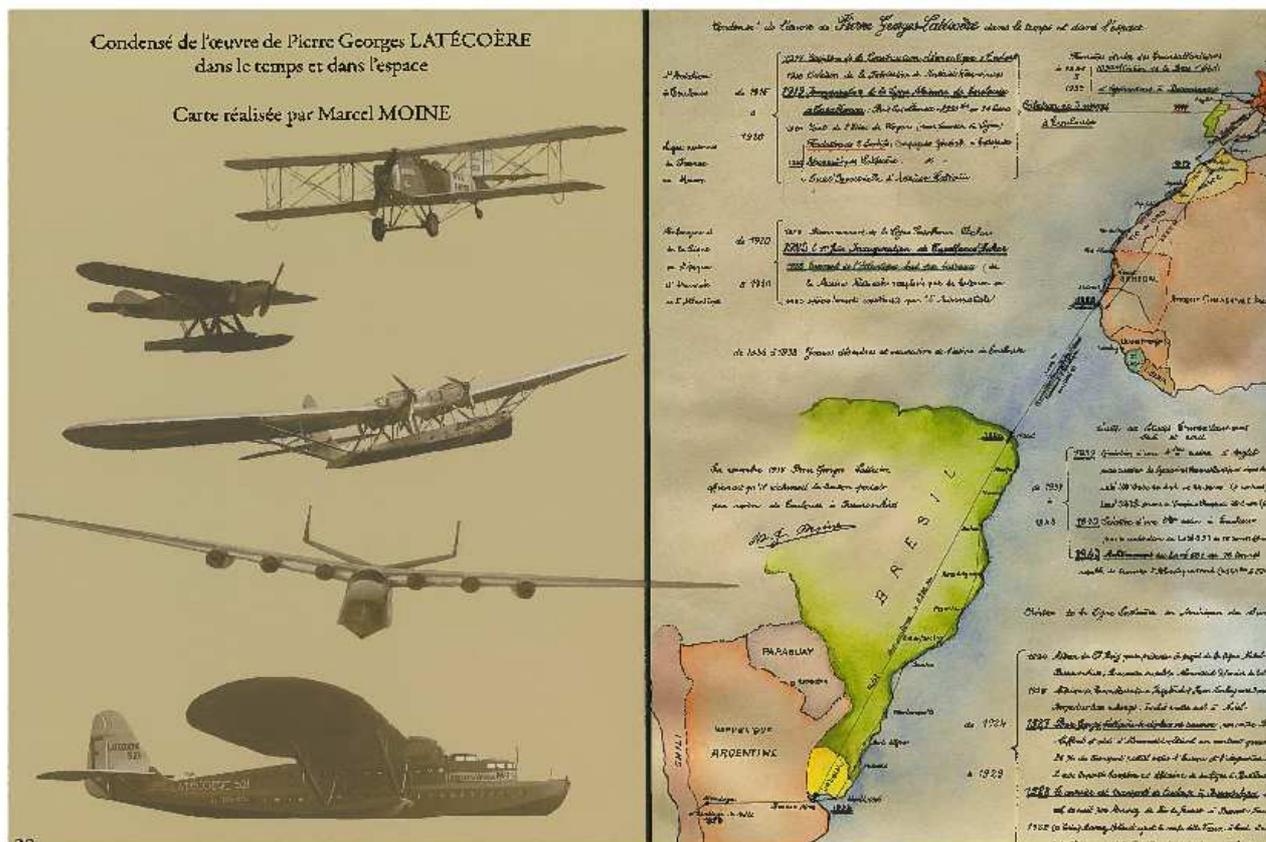
Laté 28 dans le « pot au noir »

Obstacles financiers : il faut savoir que dans l'entre-deux-guerres, aucune ligne aérienne ne fut jamais viable, commercialement parlant, sans subventions ; pas toujours faciles à obtenir et à maintenir ; que ce soit en France ou ailleurs ; avec aussi des arrières pensées (ainsi la *Lufthansa* précéda la *Luftwaffe*).

C'est en mars 1921 que Latécoère intègre ses lignes aériennes dans une société par actions (dont il détient les deux tiers) nommée CGEA, pour *Compagnie générale d'entreprises aéronautiques*. En fin de 1922, elle est notre première compagnie de transport aérien, avec 70 appareils, 26 pilotes, près d'une centaine de mécaniciens, et des employés administratifs et commerciaux : au total plus de 300 personnes. En 1923, 98 appareils, 30 pilotes, et surtout 1.200 passagers cette année-là ! Le 1^{er} juin 1925 s'ouvre la ligne Casablanca-Dakar.

Mais, compte tenu de l'insécurité du désert, il faut alors établir des escales et reconnaître des terrains de secours, qui jalonnent la côte. Pour les approvisionner, il faut passer chaque fois par l'océan, un cargo ancré au large livrant sa charge grâce à des embarcations légères. En outre, les avions doivent voler par paire : en cas de panne de l'un des deux appareils, l'autre se pose à ses côtés et, si la réparation n'est pas immédiatement possible, il récupère l'équipage et le courrier : peu de retard, peu de risques humains...

Latécoère eut foi en l'avenir du transport aérien



« La Ligne »

Revenons un instant à Bagnères-de-Bigorre et à Toulouse : en novembre 1919, pour permettre un accroissement de ses capitaux, Pierre-Georges, en accord avec sa mère, transforme la *Maison Gabriel Latécoère* en société anonyme : *Forges et Ateliers Gabriel Latécoère*. Puis, il récupère habilement les surplus de l'arme du Train de l'Armée britannique, abandonnés en France, à Pont d'Arche (d'où une société nommée : *Ponda*). Mais, si cela fait un ensemble attirant pour des investisseurs, rien n'y fonctionne plus vraiment très bien : c'est l'époque des grèves pour obtenir la journée de huit heures, des mouvements qui n'auraient pas été très bien gérés ; un excès de personnel par ailleurs, un léger laisser-aller des directeurs qu'il a mis en place ; une perte en 1920 ; enfin, une moindre surveillance de sa part – il a trop d'occupations – font que, petit à petit, croyant de plus en plus à l'avenir du transport aérien plutôt qu'à l'expansion des voies ferrées, Pierre-Georges qui veut investir dans ses lignes et ses avions, décide de vendre son passé industriel !

Ce souhait est d'abord tenu secret, puis c'est brutalement chose faite à la fin de février 1922 : la *Société Lorraine-Dietrich*, de Lunéville, reprend le fameux contrat de 11.000 wagons, et la partie ferroviaire, dont Bagnères-de-Bigorre et une part des établissements de Montaudran. Dans la foulée, Pierre-Georges sépare le 31 mai 1922 d'une part les lignes aériennes, et d'autre part la *Société industrielle d'aviation Latécoère*, surnommée la *SIDAL* (ou parfois la *SILAT*) qui crée et fabrique du matériel volant.

Quelques années plus tard, lassé par les difficultés rencontrées à vouloir établir des lignes aériennes, d'abord en Amérique du Sud, puis au travers de l'Atlantique (pour éviter le transbordement du courrier sur des avisos rapides), Latécoère décide de trouver des capitaux en s'associant avec Marcel Bouilloux-Lafont, un industriel français résidant au Brésil. Le gouvernement du Brésil, par exemple, manifeste un comportement protectionniste qui rappelle un peu celui de l'Espagne, avec une même influence allemande qu'il faut contrer. L'accord s'établit en janvier 1927, mais Latécoère, minoritaire, renonce à poursuivre sa collaboration au-delà de cette année. Il a toujours géré prudemment ses affaires, et il craint les initiatives de son associé. De fait, la ligne – qui s'appelle enfin pour de bon **l'Aéropostale** – abréviation de *Compagnie Générale Aéropostale (CGA)*, sera reprise dans Air-France en 1933, en même temps que les autres sociétés françaises de transport aérien en difficulté...

Le promoteur d'avions et d'hydravions

Nous avons laissé Marcel Moine à la fin de 1918 à la tête d'un bureau d'études. L'objectif en est de fournir à la ligne initiale le matériel de vol dont elle a besoin : la guerre n'avait guère permis que la production de biplaces à faible rayon d'action ; les surplus cédés vont bientôt vieillir. Latécoère anticipe...

Les premiers appareils les plus notables sont : le **Laté 26**, dont le prototype accomplit en un seul vol la liaison Toulouse-Dakar. C'est un monoplan triplace à moteur *Renault* de 450 chevaux, pesant moins de 3,4 tonnes en charge, construit en 3 versions entre 1927 et 1930 et en une soixantaine d'exemplaires pour le trafic postal ; il vole à 190 km/h environ. Plus moderne fut le **Laté 28**, construit entre 1929 et 1931 en 45 exemplaires avec 2 versions, l'une avec un *Renault* de 500 chevaux, la suivante avec un *Hispano-Suiza* de même puissance ; il pouvait atteindre 220 km/h en transportant 8 personnes (équipage inclus) sur le trajet Toulouse-Casablanca, et son poids en charge tournait autour de 4 tonnes.

L'entreprise Latécoère fournit aussi dans l'Entre-deux-guerres à l'Aéronavale deux centaines d'hydravions armés qui n'ont guère eu le temps d'être *évalués* à l'aune de la guerre... (néanmoins, faute d'adversaires marins, quelques **Laté 298** furent utilisés en mai 40 avec un certain succès pour pilonner les avancées blindées de la Wehrmacht). Dans l'ensemble, ces appareils furent surtout des torpilleurs, parfois chargés de bombes ; certains étaient affectés à la reconnaissance ; on compte 4 types d'hydravions totalisant 179 unités, et 20 autres unités correspondant à 13 types sans suite. Il y eut aussi 2 exemplaires d'un avion embarqué (pour le porte-avions projeté ?). Au total, 201 appareils militaires pour la Marine Nationale. Et, en 1939, un prototype de bombardier moyen pour l'Armée de l'Air, sans suite.

Bien plus célèbres sont restés les derniers hydravions produits : tout d'abord le **Laté 28.3**, d'environ 5 tonnes, réalisé à 5 exemplaires avec un *Hispano-Suiza* de 600 chevaux ; l'un d'entre eux fut le *Comte de La Vaulx*¹³ qui battit avec Jean Mermoz au début d'avril 1930 un

CENTRALE HISTOIRE

record de distance en circuit fermé avec plus de 4.800 km. On le retrouve dans la première liaison Toulouse-Santiago du Chili qui emploie successivement six équipages, du 11 au 14 mai 1930, avec l'équipage de Mermoz en quatrième position : sur la traversée Saint Louis du Sénégal – Natal.

Puis il y eut un seul **Laté 300**, baptisé *Croix du Sud*, qui traversa vingt-quatre fois l'Atlantique Sud ; à sa vingt-cinquième traversée, le 7 décembre 1936, il disparut corps et biens avec Jean Mermoz aux commandes, au moment de l'émission du fameux message télégraphique qui fut tronqué : « Avons coupé moteur arrière droit... »¹⁴. C'était le premier des appareils lourds de la marque : 23 tonnes en charge sur une coque à nageoires, 4 moteurs *Hispano-Suiza* deux-à-deux en tandem de 650 chevaux, 220 km/h au maximum. Il en fut dérivé en 1935 trois exemplaires nommés **Laté 301**, un hydravion de transport postal utilisé par Air France sur l'Atlantique Sud, avec 24,7 tonnes en charge.



Laté 300 « Croix du Sud » sur l'étang de Biscarosse - 73 x 100 cm Jane's Premier 2005

Laté 300 « Croix du sud » sur l'étang de Biscarosse

Les hydravions « transatlantiques » : ceux capables de l'Atlantique Nord

Célèbre et portant le nom d'un vaillant pilote d'essais et de records, le *Lieutenant-de-Vaisseau Paris* fut le **Laté 521** construit en un seul exemplaire en 1935 : masse maximale de 38 tonnes, 6 moteurs *Hispano-Suiza* de 860 chevaux, vitesse maximale de 247 km/h. Piloté par Henri Guillaumet, il clôt les exploits d'avant-guerre après une tournée de démonstration en volant de

CENTRALE HISTOIRE

New York à l'étang de Biscarosse en juillet 1939 à la moyenne de 206 km/h (un vol de 5.875 km en 28 heures et 27 minutes). La guerre va lui interdire des vols réguliers. Il y avait place pour 30 personnes à bord, équipage et passagers confondus.



Le Laté 521 « Lieutenant de vaisseau Paris » et le Normandie à New York

Parce que l'étang de Biscarosse est devenu à partir de 1931 la base des hydravions de l'entreprise de Pierre-Georges, qui caresse l'espoir qu'elle devienne la tête des futures lignes traversant l'Atlantique Nord...

Le centre de gravité de l'entreprise Latécoère va alors se déplacer en quelques années : les nationalisations de 1936, que Pierre-Georges refuse deux fois : d'une part, en choisissant de rester un constructeur indépendant – ce qui le coupe de son personnel qui souhaite la nationalisation –, d'autre part en refusant de prendre la direction de la "Société nationale de constructions aéronautiques du Midi", malgré l'insistance du ministre Pierre Cot, paraît-il.

Il achète un terrain vague à Anglet en 1937 et il y crée une usine qui démarre au début de 1938. Elle est destinée à la réalisation des torpilleurs et des hexamoteurs. Sa santé s'affaiblit, ne serait-ce que du fait qu'il continue à voyager beaucoup, ajoutant des détours par Bayonne à la navette habituelle Toulouse-Paris. Sa maladie se déclare en 1939 et le fait souffrir dès son début. Il vend toutes ses usines à Breguet en septembre 1939, alors que la guerre vient de commencer, ne gardant pour lui que le projet de transatlantique lourd. Mais, profitant d'un léger mieux de sa santé, l'Ingénieur général Caquot¹⁵ le prie de reprendre une activité aéronautique ; il crée alors en janvier 1940 à Toulouse le site de la rue Périole, qui appartient

toujours à l'entreprise. C'est une usine devenue opérationnelle en juin 1940, au moment de la débâcle...

L'épisode du Latécoère 631



Cet hydravion fut le plus abouti des projets d'hydravions transatlantiques lancés par une initiative du gouvernement français, sous la forme d'une directive d'études du STAé¹⁶, dont la première version date du 12 mars 1936, et qui va évoluer jusqu'en 1938. Il s'agit pour notre pays de ne pas se laisser distancer par nos concurrents tant européens qu'américains dans l'exploitation commerciale de la traversée de l'Atlantique Nord.

L'étude alors entreprise est celle d'un hydravion hexamoteur, à coque et flotteurs latéraux rétractables, qui devait pouvoir rallier New York en moins de vingt heures, avec soixante personnes à bord, équipage inclus. Pierre-Georges Latécoère en vécut l'espoir initial ; il en appréciait sans doute les premiers vols en novembre 1942 ; il n'en connut pas la triste fin.

Un premier prototype est lancé, dont les Allemands s'emparent bientôt... et qui sera coulé au mouillage sur le Lac de Constance. Le second prototype, soigneusement conservé pendant la guerre en sous-ensembles plus ou moins camouflés, ressort à la Libération dans un climat de « reconquête de notre prestige national au plus vite ». Baptisé *Lionel de Marmier* (du nom d'un pilote héros des deux guerres¹⁷), il lui est imposé une tournée de propagande hâtivement

préparée vers l'Amérique du Sud ; elle sera émaillée, à plusieurs reprises, d'incidents techniques (qui désespèrent un jeune lycéen d'alors, aujourd'hui rédacteur de ces lignes). Enfin, une pale d'hélice se détache un jour en vol et tue deux personnes à bord ; très robuste, l'hydravion se pose sans autre dommage sur un plan d'eau. Mais la chance a tourné : personne au monde ne croit plus à l'avenir – à l'intérêt – de l'hydravion transatlantique qui pourrait, en amerrissant, pallier les effets d'une panne de moteur, et surtout, qui dispenserait de la réalisation de longues pistes de décollage en dur. Le principe est caduc, ne serait-ce que parce que les moteurs issus de la guerre ont démontré un gros progrès en fiabilité.

La disparition de Pierre-Georges Latécoère

C'est une succession d'évènements tristes qui précèdent sa mort à Paris en août 1943, à la veille de ses soixante ans. L'armistice de juin 40 n'a autorisé que des activités aéronautiques civiles en zone sud. L'usine de Périole est mise en somnolence, axée sur des travaux locaux. Les hangars d'Air France de Marignane restent le chantier du gros hydravion, dont le gouvernement de Vichy recommande l'achèvement. Pierre-Georges s'efforce de conserver ses cadres, et lorsqu'en novembre 1942, la zone sud est également envahie, il doit bientôt chercher à les occuper pour éviter leur transfert en Allemagne au titre du "Service du Travail obligatoire" (STO). Son domicile de Ramonville est alors occupé par un détachement de la Wehrmacht. Il continue néanmoins, alors que son état empire, à se déplacer à Paris dans son bureau de l'avenue Marceau pour régler ses affaires. Il s'y trouve lorsque son état s'aggrave brutalement le 9 août ; il meurt dans de vives souffrances deux jours plus tard, le 11 août 1943.

Pour situer le niveau d'estime auquel il était parvenu, il y avait vingt ans déjà qu'il était Commandeur de la Légion d'Honneur, alors qu'il n'avait pu combattre !

Michel de la Burgade (56)

Les compagnons de Pierre-Georges Latécoère

Lorsque Pierre-Georges Latécoère s'éteint à quelques jours de ses soixante ans, il laisse derrière lui une *épopée* à laquelle de grands noms de l'Aviation ont participé, et nous ne devons pas oublier qu'il fut, sinon leur initiateur, du moins toujours leur fil directeur. L'Histoire en retient au moins sept. Nous avons déjà cité dans les premiers à l'avoir rejoint **Marcel Moine** et **Émile Dewoitine**. Nous devons ajouter **Didier Daurat**, ancien pilote de guerre, chef d'une grande autorité et remarquable organisateur, le vrai *patron* de la Ligne ; nous devons rappeler trois pilotes, même s'ils ne furent pas ses propres collaborateurs, mais ceux de la Ligne : **Henri Guillaumet**, qui survécut par un miracle de volonté à son accident dans les Andes ; le prestigieux, l'inoubliable **Jean Mermoz** ; et enfin, **Antoine de Saint-Exupéry**, l'auteur, précisément, de *Courrier Sud*. Enfin, il faut citer à nouveau le moins connu, l'ami qui seul le tutoie, le marquis **Beppo de Massimi**, un italien auparavant engagé dans notre Aéronautique militaire (c'était l'observateur de Didier Daurat), recruteur de pilotes, négociateur acharné pour obtenir les autorisations de survol, en Espagne en particulier ; le vrai "ministre des Affaires étrangères" de l'équipe.

Quels Centraliens pour cette épopée ? Peu ont accompagné Pierre-Georges Latécoère dans sa réussite : il les disait... trop chers ! Citons (au risque d'en oublier quelques uns) tout d'abord Roger Bazin, son camarade de promotion de la 1906 qui fut un temps le « Directeur des usines de Toulouse et de Bagnères-de-Bigorre de la Société des Forges et Ateliers de Construction Gabriel Latécoère », poste certainement très important ; mais cet ingénieur est resté dans l'industrie ferroviaire lorsque Pierre-Georges l'a quittée. Citons encore René Rigal, même promotion 1906, même sort : après avoir été le « Directeur des Services de Latécoère à Paris », il resta lui aussi dans le ferroviaire. Il y a aussi un fidèle, Charles Lafitte (1923A), dont l'adresse de naissance dit tout : « né à Toulouse, au lieu-dit "Limite de Montaudran" » (comme Obélix, il était tombé très tôt dans la potion magique !). Il y eu encore un "jeune", Paul Fraysse (1934), qui terminera sa carrière chez Breguet. Une mention toute particulière doit être réservée à Paul Pléneau (1895), administrateur de sociétés (dont Latécoère et Air Bleu), que son goût de l'aventure avait sans doute rapproché de notre héros : il faisait toujours apparaître dans les annuaires de notre École : « ancien de l'Expédition française en Antarctique (Charcot) ».

Pierre-Georges Latécoère, un homme *élégant* dans tous les domaines

Il sut toujours allier l'élégance vestimentaire à son élégance corporelle. Il nous est décrit de stature très moyenne, avec une moustache bien taillée et des lorgnons, que d'autres appelleraient "pince-nez" : quelque chose d'intermédiaire entre le snob monocle et les banales lunettes à branches ; un signe de sa nature : élégant sans excès, presque austère. Il parle avec l'accent du pays, l'accent bigourdan, mais assez pointu paraît-il pour ne pas faire sourire les Parisiens (d'ailleurs, il vouvoie sa mère).

CENTRALE HISTOIRE

Les photos qui nous le montrent avec un feutre clair, ou en combinaison de vol fourrée jusqu'au col, révèlent une recherche de vêtements discrets mais hors du commun. Il faut examiner la différence avec son pilote Cornemont, à la combinaison de cuir plus rustique, coiffé d'un simple bonnet de cuir ; le passager a des lunettes qui lui couvrent le visage, et un casque à oreillettes ; sa combinaison au cuir plus fin lui a été taillée sur mesure. Rien d'étonnant à entendre dire qu'il fut un grand séducteur.

Chez lui, l'élégance de l'apparence coïncide avec l'élégance du comportement dans les affaires. Ce n'est pas toujours facile d'être le meilleur et de rester serein au sein d'une fratrie aux comportements variés ; d'autres industriels à réussite rapide du début du XX^{ème} siècle nous l'ont montré. À la mort de son père, il sait ménager une place réelle d'*industrielle* à sa mère ; il conserve longtemps le prénom « Gabriel » ou l'expression « Veuve G. Latécoère » dans les appellations de sociétés. Il sait écarter son frère, hyperdoué mais très instable, de la gestion des points les plus sérieux de l'héritage paternel – sans l'*escroquer* pour autant. Aucun conflit ultérieur, aucune amertume décelée chez quiconque, lorsqu'il renonce petit à petit à son *passé industriel*. Et il n'y a jamais rien perdu pour autant !

C'était certainement un homme très intelligent ; sa culture, le choix de ses lectures – il fit, par exemple, connaissance de Massimi dans une librairie parisienne renommée –, le choix de ses résidences, de leurs jardins et de leurs décorations – choix qu'il accomplit longtemps seul, s'étant marié à quarante-sept ans – nous sont contés comme des marques de bon goût. Il n'y a rien à regretter dans son existence (sinon qu'elle fut trop courte), mais nous pouvons penser, en songeant aux aptitudes en langues anciennes et modernes de son adolescence, que s'il était né dans un milieu littéraire plutôt qu'industriel, nous aurions compté un fin lettré de plus, voire un grand écrivain ou un grand penseur. Élégant.

La triste histoire des Latécoère 631

Le Latécoère 631 reste le plus gros hydravion au monde qui ait eu une activité commerciale : sur la ligne des Antilles avec Air France, essentiellement ; et aussi vers l'Afrique, avec du fret et d'autres transporteurs. Du vivant de Pierre-Georges, deux prototypes en furent lancés, le premier étant achevé en 1942. Étant donné que Biscarosse était en zone occupée, son premier vol eu lieu à Marignane le 4 novembre 1942 aux mains d'un équipage français, mais il fallut bientôt l'immatriculer comme un aéronef allemand, avec des croix gammées sur ses deux dérives... parce que quelques jours après, la zone dite libre fut occupée par la Wehrmacht, en réplique au débarquement des Alliés en Afrique du Nord : la fiction de l'autonomie du gouvernement de Vichy disparaissait. Les vols de ce prototype furent alors limités et encadrés par une présence allemande à bord. Puis il fut littéralement *dérobé* le 24 janvier 1944 par un équipage allemand, interrompant, moteurs tournants, une séance d'essais pour faire débarquer son équipage français. Il s'envola aussitôt vers le lac de Constance, le repaire des hydravions Dornier, où il fut finalement coulé dans la nuit du 6 au 7 avril 1944 par un seul bombardier *Mosquito* du 605^{ème} Squadron de la RAF¹⁸.

CENTRALE HISTOIRE

À la Libération, les éléments du second prototype, le *Lionel de Marmier*, pour partie dispersés et stockés dans la région de Toulouse, furent amenés non sans mal par la route jusqu'à Biscarrosse, où ils furent assemblés ; le premier vol eut lieu le 6 mars 1945 (neuf ans après l'initiative gouvernementale pour créer des transatlantiques lourds) ; la guerre n'étant pas terminée, l'appareil vola certes avec nos cocardes, mais aussi avec les bandes verticales noires et blanches sur le fuselage à proximité de ses dérives que tous les avions alliés devaient exhiber depuis le Débarquement. Juste retour des choses.

Avec son envergure de 57,43 mètres, sa hauteur au-dessus des flots de 10,35 mètres (et un tirant d'eau de 1,73 mètre pour une charge de 70 tonnes), sa masse en charge de l'ordre de 72 à 75 tonnes selon ses moteurs, il en impose beaucoup à l'époque, d'autant plus que sa ligne est harmonieuse – bien davantage que celle du Laté 521, par exemple.

Nous donnons ici les chiffres du livre de Gérard Bousquet cité en annexe, tels que relevés pour les versions "série 1949" ; il y eut en effet deux motorisations américaines possibles. En juillet 1938, les services officiels avaient bien préconisé un moteur français, le Gnome & Rhône type 18 P de 1.500 ch au décollage ; mais il rencontra trop de problèmes techniques pour être rapidement disponible. Lui furent alors préférés deux types voisins de moteurs Wright Cyclone, tout d'abord le type 2600 A5B de 1360 ch en continu (et 1620 ch au décollage) ; puis le type 2600 C14 BB1, de 1620 ch en continu (et 1930 ch au décollage).

Ces moteurs animaient des hélices tripales Ratier de 4,30 m de diamètre, capables de passer en pas négatif. La manœuvre à flots pour la mise en place avant décollage était très difficile : sur les trois moteurs de chaque aile, les deux plus proches du fuselage étaient stoppés ; les hélices des deux moteurs extrêmes étaient en pas positif, celles des deux moteurs placés au milieu étaient en pas négatif ; ainsi à une variation des régimes moteurs correspondait une réponse relativement rapide...

L'envol était obtenu après 1.700 à 2.000 mètres d'hydroplanage, la vitesse de croisière était 285 à 295 km/h (selon les moteurs), la vitesse à l'amerrissage de 135 à 150 km/h.

La capacité d'emport était déterminée par la durée des vols et la puissance des moteurs ; l'équipage habituel semble avoir été : 2 pilotes, 1 navigateur, 2 à 3 opérateurs radio, et jusqu'à 4 mécaniciens (régissant eux-mêmes les moteurs, et pouvant accéder en vol dans les nacelles des moteurs pour des interventions mineures !) ; il faut y ajouter un commissaire de bord et 3 stewards (nous dirions peut-être aujourd'hui : un chef de cabine et des... hôtesse) ; aucun renouvellement aux escales ! Sur la ligne des Antilles, il y avait de la place pour 46 passagers : 15 cabines à deux places et 4 cabines à quatre places ; des cabines très luxueuses, pouvant offrir à chacun une couchette ; l'équipage était beaucoup moins bien servi.

Il y eut un vol vers les Antilles tous les quinze jours, de juillet 1947 à octobre 1948 : départ de la Gare des Invalides pour Biscarrosse (10 heures de train) ; envol pour Port-Étienne, aujourd'hui Nouadhibou en Mauritanie (11 heures de vol) ; escale technique (2 à 4 heures d'attente) ; envol pour Fort-de-France (14 à 17 heures de vol). Les horaires étaient calculés pour que décollages et surtout amerrissages se fassent en plein jour, par crainte d'objets flottants.



Le Laté 631 à Biscarosse - 97x130 © Jame's Pradier 2010

Le Laté 631 à Biscarosse

Il fallait charger à Biscarosse 32 tonnes de carburant, grâce à un petit pipe-line ; aux escales, avec des pompes à main ! Avant la mise en route des moteurs, l'énergie de servitude, tant électrique que pneumatique, était fournie par un moteur de voiture légère : la *Simca 8*, soit une quarantaine de chevaux, tout au plus ; la glacière du bord était remplie de glaçons aux départs, les aliments chauds étaient préparés sur un réchaud à gaz !

Le bilan final est lourd : onze appareils construits, y compris les deux prototypes ; l'un d'eux, bombardé et coulé ; quatre perdus en vol, dont un englouti dans une tornade ; la fragilité des trois autres serait due aux intenses vibrations dégagées par leurs moteurs américains. Après les deux premiers accidents, en 1948, le transport de passagers fut abandonné ; la quatrième disparition en 1955 sonna le glas de l'exploitation : il en restait six, qui furent retirés du service.

NOTES

1 – Les wagons de chemin de fer furent longtemps réalisés en construction mixte bois-métal... comme les automobiles, d'ailleurs !

2 – Il ne fut surpassé en poids que par l'hydravion *HK1* d'Howard Hughes (180 tonnes) qui n'a fait, lui, qu'un seul vol sans passagers au ras des flots (15 mètres) ; un film sur la vie de son concepteur nous l'a rappelé ces dernières années. À noter que l'hydravion militaire *Blohm & Voss BV 238*, dont l'unique prototype fut coulé par trois *Mustang* en septembre 1944 sur un lac allemand, était prévu pour peser 80 tonnes en charge maximale.

3 – Son extrait de naissance indique ses prénoms dans l'ordre habituel à l'époque : Georges, Charles, Pierre, le prénom usuel étant placé en dernier.

Le 2 novembre 1906, lorsqu'il signe l'accusé de réception de son diplôme d'ingénieur, il a une signature montante simple et déjà très affirmée, « Pierre Latécoère », et il écrit : « Je soussigné Latécoère Pierre Charles reconnaît avoir reçu... » ; il ne fait pas mention du prénom Georges. Il indique aussi qu'il occupe déjà « une position industrielle » comme le document le lui demande : « Industriel à Bagnères-de-Bigorre, Hautes Pyrénées – Menuiserie mécanique – Moulures pour électricité »

Il n'a pas été possible de savoir à partir de quand et pourquoi il fut appelé Pierre-Georges. Une hypothèse que rien ne permet de soutenir serait, avec l'expression « P. G. Latécoère », de chercher à maintenir le souvenir de l'initiale du prénom de son père : Gabriel.

4 – Il obtint 18 en allemand, 12 en anglais et 14 en russe ; seuls comptaient les points obtenus au-dessus de la moyenne, mais l'allemand avait le coefficient 2 ; ce qui lui permit d'obtenir : $2 \times 8 + 2 + 4 = 22$ points sur les 643 couvrant l'écrit et l'oral, c'est-à-dire 3,4 % de sa note. Il est surprenant qu'en tant que bigourdan, c'est-à-dire originaire de la Bigorre, il n'ait pas aussi présenté l'espagnol qui était la quatrième langue proposée sur sa fiche d'inscription au concours. Serait-ce parce qu'il entendit parler plus souvent le catalan que le castillan ? Noter au passage l'importance accordée au russe à cette époque, et surtout à l'allemand qui a le coefficient 2.

5– Il obtiendra sa licence en Droit bien plus tard, sans doute en 1911.

6 – pensionnaire, certes, mais avec un petit logement en ville pour les fins de semaine (un arrangement qui n'existait plus, hélas, cinquante ans plus tard, du temps où l'auteur de ces lignes fréquentait le même lycée !).

7 – Emmanuel Chadeau, historien et professeur des Universités, disparu en 2.000, est également l'auteur de « De Blériot à Dassault, l'Industrie aéronautique en France, 1910-1950 », publié chez Fayard en 1987 et souvent cité dans les récits industriels aéronautiques.

8 – Il est 54^{ème} sur 88 métallurgistes ; en ce temps-là, les trois autres spécialités étaient : mécanique [et électricité], chimie et constructions civiles.

Son projet de sortie porte sur « Le traitements des mattes de cuivre » ; une matte étant une « substance métallique sulfureuse résultant de la première fusion d'un minerai traité et non suffisamment épuré » (Larousse)

9 – pour mémoire : Le *Midi* fusionnera bientôt avec le *Paris-Orléans*, pour former le *P.O.-Midi*, et tous les réseaux, dont celui de l'État et le *PLM (Paris-Lyon-Méditerranée)*, fusionneront en 1937 dans la SNCF.

10 – Nous avons produit un peu plus de 52.000 avions en quatre ans, dont 10.000 environ seront cédés à nos Alliés et 10.000 autres environ stockés après leur vol d'essai.

11 – comme Marcel Dassault : ingénieur Breguet avant de passer par *Supaéro*, promotion 1913.

12 – Nous pouvons citer Edmond Blanc (ECP 1912, *Supaéro* 1920) qui écrit à la page 439 de l'édition 1937 de son livre *Toute l'Aviation* : « L'intérêt du fret postal est évident. Un passager avec ses bagages (soit 100 kg) ne saurait payer plus de 1.500 francs pour le voyage France-Maroc (1.850 km) alors que son poids de lettres rapporte dix mille francs. Il suffit en effet de 3 mètres cubes pour une tonne de lettres ».

13 – Le comte de La Vaulx (1870-1930) fut un grand voyageur, un aérostatier puis un aviateur, et enfin un pilier de l'AéCF.

14 – Et non pas : « coupons moteur arrière droit... » comme il est dit trop souvent ; l'émission radiotélégraphique s'est interrompue après « droit ».

15 – Albert Caquot (1881-1976), X 1901-Ponts, célèbre pour ses "saucisses" en 14-18, chef du STAé en 1918, prend à la veille de la guerre suivante la présidence des Sociétés nationales de constructions aéronautiques. Les historiens prétendent qu'il ne fut pas tendre avec les réalisations de Louis Blériot dans les années 20, ni avec les activités de P.G. Latécoère, jusqu'au jour où il fit à ce dernier cette étonnante incitation, alors qu'il venait de refuser la direction de la SNCAM (la société nationale du Midi).

16 – Le Service technique de l'Aéronautique reçut trois réponses à son programme ; il s'agissait de trois hydravions hexamoteurs : le Laté 631, le SE 200, et le Potez-CAMS 161. Le SE 200, développé par la SNCA du Sud-Est, fut au départ un projet Lioré & Olivier nommé LeO H 49.

Le Potez-CAMS 161 fut parfois nommé vers la fin : Potez-SNCAN 161, allusion à la SNCA du Nord qui le soutenait.

17 – Le pilote de chasse Lionel de Marmier acquit 6 victoires en 1914-18, et 3 autres victoires en 1940 ; il rejoignit le général de Gaulle à Londres le 27 juin 1940 ; il eut à créer le Groupe Lorraine et les Lignes aériennes militaires ; il disparut en Méditerranée le 30 décembre 1944, en service commandé. Ses exploits sont malheureusement peu connus du grand public.

18 – Les prototypes des gros hydravions français subirent tous le même sort : vols initiaux en France en 1942, emmenés en Allemagne en 1944, et détruits la même année par des bombardements alliés.

Le Laté 631 et le SE 200 eurent des sorts identiques : "enlevés" respectivement de Marignane les 22 et 17 janvier 1944 par des équipages allemands, détruits par des avions anglais dans la nuit du 6 au 7 avril 1944 sur le Lac de Constance.

L'un des prototypes du Potez fut détruit en mars 1944 à Marignane par des Lancaster de la RAF ; l'autre s'envola en avril 1944 pour la Baltique où il ne fut détruit qu'en septembre 44 par trois chasseurs du 375^{ème} Fighter Squadron américain.

BIBLIOGRAPHIE

"Latécoère", *livre écrit par Emmanuel Chadeau, chez Olivier Orban (voir renvoi n° 7)*

"Il était une fois Pierre Georges Latécoère par Marcel Moine", *plaquette de 34 pages de la Fondation Latécoère (avec l'autorisation de Mme Marie-Vincente Latécoère pour l'iconographie).*

"Les paquebots volants / Les hydravions transocéaniques français", *livre écrit par Gérard Bousquet, aux Éditions Larivière / Docavia.*

Pour la manœuvre à flots du Laté 631, l'article de Gérard Feldzer intitulé "Mémoires d'ailes", en page 69 du n° 76 du Magazine Air France (août 2003). (G. Feldzer était encore en 2003 commandant de bord à Air France ; il fut depuis lors président de l'AéCF, puis directeur du Musée du Bourget ; retraité aujourd'hui.)