

*Il était une fois Pierre Georges LATÉCOÈRE
par Marcel MOINE*



Fondation LATÉCOÈRE
latecoere.com



LA LIGNE
laligne.com

Marcel MOINE

Ingénieur de très haut niveau, et collaborateur convaincu de la valeur des idées de Pierre Georges LATÉCOÈRE sur le transport postal par avion dans un premier temps, étendu par la suite aux passagers et au fret, il se consacre, dès les débuts de la Ligne, avec l'aide d'une remarquable équipe d'ingénieurs et de mécaniciens formés par ses soins, à l'entretien et à la remise en état du matériel de guerre acheté à l'État.

Un des plus grands mérites de l'ingénieur Marcel MOINE est d'avoir formé autour de lui une exceptionnelle équipe qui, à la demande de Didier DAURAT, partit sur tous les points chauds de la Ligne France-Amérique du Sud pour y accomplir des miracles de remises en état ou fonder des ateliers permanents d'entretien à des milliers de kilomètres de Toulouse.

Marcel MOINE fut, indiscutablement, un pilier indispensable des Entreprises LATÉCOÈRE, un Pionnier de l'Aéronautique Française au plein sens du terme.

High level civil engineer he was convinced by Pierre Georges LATÉCOÈRE projects on postal air mail at first and later on passengers and freight transport. He devoted himself at the Ligne very beginning with a remarkable team of engineers and mechanics he had trained himself, to maintenance and reconditioning of war equipment bought to the State.

One of the biggest credits of engineer Marcel MOINE is to have gathered around him and exceptional team which, on Didier DAURAT demand, was able to get to all the «hot spots» of the France-South American Line to accomplish miraculous reconditioning or setting up permanent repair workshops thousand kilometres away from Toulouse.

Marcel MOINE had been, without a doubt, a vital pillar of the LATÉCOÈRE Enterprises, a pioneer of the French Aeronautics giving this word all its significance.

Il était une fois Pierre Georges LATÉCOÈRE par Marcel MOINE

*Ouvrage réalisé d'après les notes manuscrites rédigées par Marcel MOINE pendant les 27 années
qu'il a passées aux côtés de Pierre Georges Latécoère (de 1917 à 1943).
Ces notes apportent un témoignage sur l'ŒUVRE de Pierre Georges Latécoère*

*Book based on Marcel MOINE handwritten notes taken during the 27 years
he spent at Pierre Georges Latécoère side (from 1917 to 1943).
These notes are a testimony of Pierre Georges Latécoère achievement*

Présentation : Marie-Vincente LATÉCOÈRE
Réalisation : Martine LAPORTE
Traduction : Alain LAPORTE

© 2010 Fondation LATÉCOÈRE

Cet ouvrage a été achevé d'imprimer en août 2010 sur les presses de group3 à Barcelone
Édition tirée à 2000 exemplaires

Illustration de couverture : Pierre Georges Latécoère assis à son bureau - 114 x 162 cm © Jame's Prunier 2003

Il était une fois Pierre Georges LATÉCOÈRE par Marcel MOINE

*Ouvrage réalisé d'après les notes manuscrites rédigées par Marcel MOINE pendant les 27 années
qu'il a passées aux côtés de Pierre Georges Latécoère (de 1917 à 1943).
Ces notes apportent un témoignage sur l'ŒUVRE de Pierre Georges Latécoère*

*Book based on Marcel MOINE handwritten notes taken during the 27 years
he spent at Pierre Georges Latécoère side (from 1917 to 1943).
These notes are a testimony of Pierre Georges Latécoère achievement*

Présentation : Marie-Vincente LATÉCOÈRE
Réalisation : Martine LAPORTE
Traduction : Alain LAPORTE

© 2010 Fondation LATÉCOÈRE

Cet ouvrage a été achevé d'imprimer en août 2010 sur les presses de group3 à Barcelone
Édition tirée à 2000 exemplaires

Illustration de couverture : Pierre Georges Latécoère assis à son bureau - 114 x 162 cm © Jame's Prunier 2003



Beppo de MASSIMI



Pierre Georges LATÉCOÈRE

Virgile avait écrit pour les Romains : Labor omnia vincit improbus.
«Le travail opiniâtre triomphe de tout»

Pierre Georges Latécoère connaît la formule et il l'applique durant ses 25 années de vie Industrielle.

Pierre Georges Latécoère est un chevalier des temps modernes.

Quand je l'ai rencontré pour la première fois en décembre 1917 dans son bureau de Paris 182 boulevard Haussmann, c'était un homme svelte, d'allure sportive, d'une mise élégante mais sobre, portant des lorgnons sur un regard perçant et direct, imposant tout de suite une impérieuse volonté.

Il désirait doter la ville de Toulouse d'une industrie aéronautique puissante et voulait étudier et réaliser un avion de chasse ; mais il ne parlait pas encore de création de lignes postales aériennes.

Fils de Gabriel Latécoère, entrepreneur de construction mécanique et de matériel roulant, né en 1883 à Bagnères-de-Bigorre, élevé dans l'usine que dirige son père, il fait ses études secondaires dans la région ; c'est à Paris au Lycée Louis le Grand qu'il prépare le concours des Grandes Écoles et qu'il entre en 1903 à l'École Centrale des Arts et Manufactures de Paris dont il sort ingénieur en 1906.

Son père décédé en 1903, il aide tout naturellement sa mère qui continuait la direction de l'usine familiale.

Simultanément pour compléter ses connaissances, il suit les cours de la Faculté de Droit de Toulouse.

Il devient administrateur de la Société «Pierre Georges Latécoère», fonde à Toulouse une succursale sous la raison sociale «Veuve Gabriel Latécoère et Pierre Georges Latécoère», 2 Boulevard Armand Leygues (aujourd'hui Boulevard Griffoul d'Orval) ; avec un bureau d'études qu'il dirige lui-même, il continue les constructions mécaniques et les matériels de chemin de fer.

Virgile wrote for the Romans : Labor omnia vincit improbus.
«Hard work overwhelms everything»

Pierre Georges Latécoère knew the saying and lived by it all along his 25 years of industrial life.

Pierre Georges Latécoère is a modern era knight.

When I met him for the first time in December 1917 in his 182 boulevard Haussmann Paris office, he was a slender man, with a sporty look, in elegant sober attire, wearing lorgnons through which he would cast a piercing and direct glance showing a compelling will.

He wished to provide the city of Toulouse with a powerful aeronautic industry and desired to plan and build a fighter plane ; he wasn't yet referring to create air mail lines.

Son of Gabriel Latécoère, mechanical constructions and carriages builder, he was born in Bagnères-de-Bigorre, brought up in his father's factory. He went through secondary education locally and it's in Paris Lycée Louis le Grand that he prepared for higher education and is admitted in 1903 in the École Centrale des Arts et Manufactures de Paris graduating engineer in 1906.

His father passed away in 1903, he naturally backed up his mother who had taken over the family factory.

Simultaneously, to enhance his knowledge, he is studying law in Toulouse University.

He becomes nonexecutive director of the Société «Pierre Georges Latécoère», sets up in Toulouse a branch under the name of «Veuve Gabriel Latécoère et Pierre Georges Latécoère», 2 boulevard Armand Leygues (today boulevard Griffoul d'Orval) ; with a research office which he administrates himself, he carries on nevertheless with mechanical constructions and carriages parts.



BAGNÈRES-DE-BIGORRE

De g. à dr. : son frère André-Louis, sa mère Jeanne, Pierre Georges, sa sœur Berthe, son père Gabriel



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

Tout est à créer : un terrain pour les décollages et les atterrissages des avions à construire.

Une maison est achetée au sud de la ligne de chemin de fer Toulouse-Marseille. À Montaudran.

Une centaine de prisonniers allemands aménagent le terrain. Simultanément au Nord de la Ligne du chemin de Fer de nouvelles parcelles sont achetées, une métairie est rasée, des halls spacieux pour le montage des wagons futurs, des ateliers de mécaniques sont bâtis, aménagés, équipés dès Septembre 1917. La création touche à son terme en décembre 1917.

Pierre Georges Latécoère trouve et rassemble le personnel d'encadrement technique nécessaire au lancement des fabrications ; il s'occupe de tout à la fois.

Les approvisionnements en machines et matières indispensables, la préparation des travaux : des pièces simples jusqu'au montage de la préparation des moteurs et des essais en vol.

Il instaure pour lui-même un incroyable rythme de vie qu'il conservera pendant 25 années de sa vie industrielle : 4 jours à Toulouse, 3 jours à Paris, voyageant toujours de nuit pour conserver une activité totale pendant les journées, disponible pour le travail intense. Tout se déroule à une allure record.

Dès février 1918 l'usine nouvelle fonctionne, son premier avion vole au commencement de mai, le rythme s'accélère, en septembre 1918 : 110 avions sortent dans le mois et début novembre la cadence de sortie est de 6 avions par jour.

Une chaîne de fabrication et de montage d'avions en grande série vient d'être créée à Toulouse. Elle a produit 800 unités dont 600 ont été livrées avant le 11 novembre 1918.

La signature de l'armistice du 11 novembre 1918 interrompt les productions de guerre.

L'usine de Montaudran se vide. Les effectifs qui avaient atteint 800 personnes tombent à 80 personnes à la fin novembre 1918.

Everything had to be created: a field for take off and landing, the aircrafts to be built.

A house is bought South of the Toulouse-Marseille railroad, in Montaudran. A hundred German POW landscape the airfield. Simultaneously: north of the railroad new plots are bought, a sharecropping farm is pulled down, spacious halls for cartriages assembly, mechanical shop floors are built, laid out, equipped, as early as September 1917.

The work is done on December 1917.

Pierre Georges Latécoère recruited and gathered the management technical crew needed for the launching of productions. He dealt with everything at a time: the supplies in machinery and essential materials, the preparation of works, from the basic elements to the fitting of engines and the test flights.

He sets up for himself an incredible way of life which he will keep during the 25 years of his industrial life; 4 days in Toulouse, 3 days in Paris, always travelling at night to preserve full days activity, remaining available for intense working days. Everything unwinding at full speed.

As early as February 1918 the new factory runs, it's first plane flies beginning may; the pace increase in September 1918: 110 aircrafts roll out within a month at the beginning of November the rate of production is of 6 aircrafts a day.

An aircraft mass production assembly line had been created in Toulouse. It will produce 800 units of which 600 units were delivered before the 11th November 1918.

Armistice signature on the 11th November 1918 interrupts war productions.

The Montaudran plant got empty. The manpower that was up to 800 falls down to 80 by the end November 1918.



Les Salmson A2 devant les Halles de Montaudran

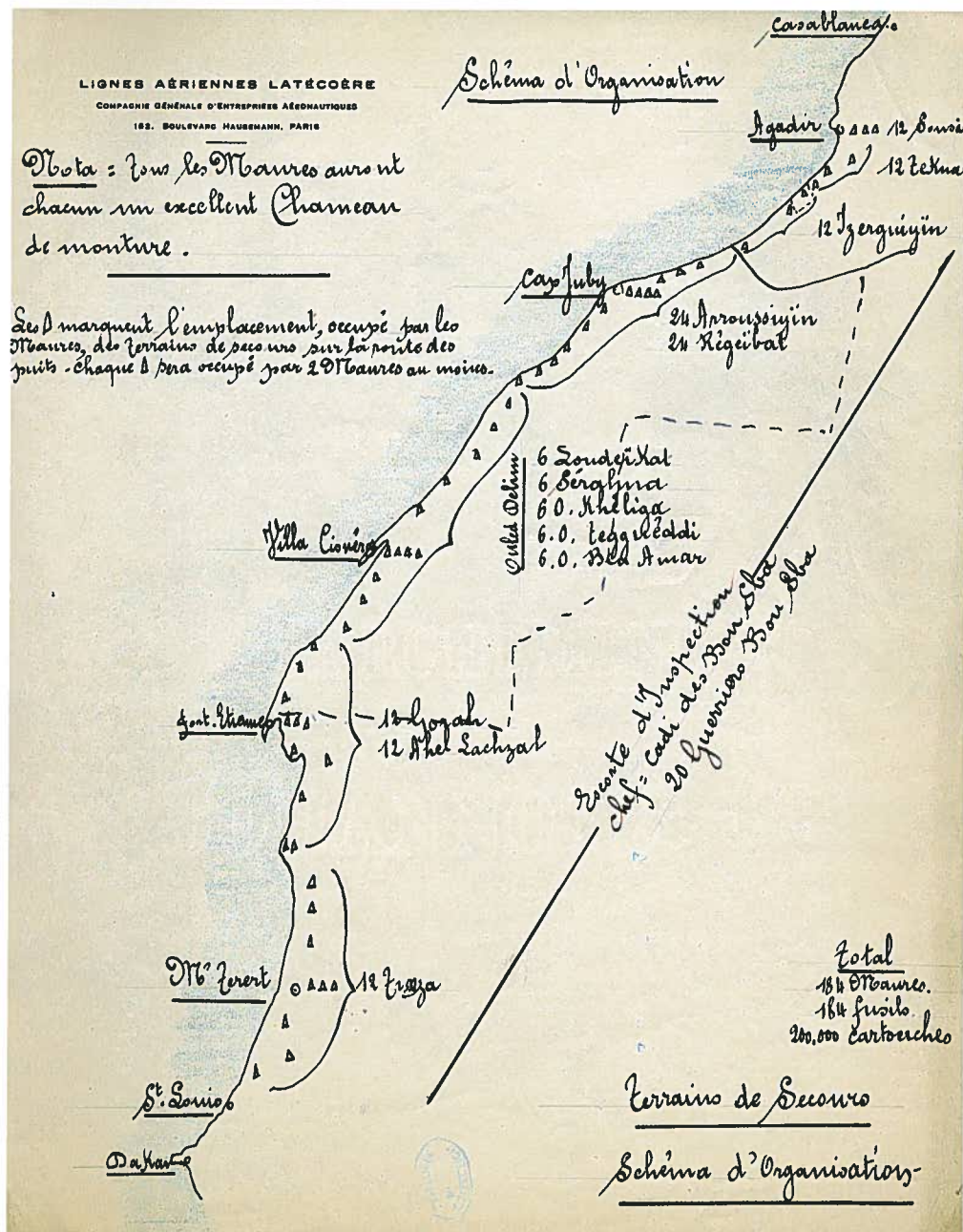


Safecière

Parucumant



Pierre Georges LATÉCOÈRE, Pierre BEAUTÉ et Beppo de MASSIMI (assis sur la carlingue)



Étant donné l'insécurité du désert, les avions chargés d'exécuter la liaison de la Ligne étaient doublés, avec ordre de se poser en cas de panne de l'un d'eux pour récupérer les équipages et la poste.

Ces avions furent d'abord les Breguet XIV à moteur Renault puis des avions nouveaux à moteurs Hispano-Suiza, Latécoère 26, spécialement étudiés pour cette liaison.

Le prototype avait accompli d'un seul vol la liaison Toulouse-Dakar.

C'est dans le harcèlement continu des circonstances qu'a vécu Pierre Georges Latécoère, au milieu des incidents et des accidents, avec cependant quelques rares satisfactions : voyage aérien réussi du Roi des Belges Albert 1er, voyage du Président Painlevé. Il continuait toujours son circuit Toulouse-Paris deux fois par semaine, vivant pratiquement à l'hôtel avec, pour seul but dans sa vie, la réalisation des lignes aériennes de transport public et postal.

Il avait donné l'ordre à son bureau d'études de la SILAT de donner satisfaction aux demandes des pilotes, concrétisées, par ses simples instructions ; un monomoteur fut réalisé avec le moteur français le plus résistant à la fatigue, permettant de franchir avec son équipage 8 000 kilomètres avec 800 kg de charge utile, permettant le transport de 8 passagers en cabine fermée avec lavabo et toilettes. Ce n'est qu'en 1928 qu'il devait obtenir satisfaction avec son avion Latécoère 28 à moteur Hispano-Suiza.

Dès 1927, la Ligne Toulouse-Dakar était réalisée ; elle couvre 4525 kilomètres et la régularité de son exploitation donne satisfaction.

Pierre Georges Latécoère a depuis longtemps déjà envisagé la réalisation des deux derniers tronçons de sa liaison postale Toulouse-Buenos Ayres :

- L'Atlantique Sud avec ses 3200 kilomètres sans escale.
- Le parcours sud américain de Natal à Buenos Ayres passant par Rio de Janeiro, qui couvre 6 994 kilomètres.



En provenance d'Agadir, l'arrivée du courrier à Cap Juby-Tarfaya (Photo montage Jean-Claude Nivet)





Laté 28 Comte de La Vaulx dans le pot au noir - 73 x 100 © Jame's Prunier 2004



Laté 300 «Croix du Sud» sur l'étang de Biscarrosse - 73 x 100 © Jame's Prunier 2005



HYDRAVION TRANSATLANTIQUE LATÉCOÈRE 631 DE 75 TONNES

S^{TÉ} INDUST^{LLE} D'AVIATION LATÉCOÈRE 79 AV. MARCEAU. PARIS



Laté 521 «Lieutenant de Vaisseau Paris» F-NORD



Le Laté 521 «Lieutenant de Vaisseau Paris» et le «Normandie» à New-York - 89 x 130 © Lucio Perinotto



Le Laté 631 à Biscarrosse - 97 x 130 © Jame's Prunier 2010

Condensé de l'œuvre de Pierre Georges LATÉCOÈRE dans le temps et dans l'espace

Carte réalisée par Marcel MOINE



'Condensé' de l'œuvre de Pierre Georges Latécoère dans le temps et dans l'espace

Flotte aérienne de France au Maroc

à **Boulogne** de 1915 à 1920

- 1917 Création de la Construction Aéronautique à **Boulogne**
- 1918 Evolution de la Fabrication de **Avions** **Terronières**
- 1919 Inauguration de la **Ligne Aérienne de Boulogne à Casablanca**: Trois Casablanca - 2530 km en 24 heures
- 1920 Vente de l'usine de **Weyers** (pour fonder la ligne)
- Fondation de **E. Decitès**: Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques Latécoère - et - Société Industrielle d'Aviation Latécoère

Flotte aérienne de France au Maroc

à **Boulogne** de 1920 à 1930

- 1925 Reconnaissance de la **Ligne Casablanca Dakar**
- 1925 le 1^{er} juin Inauguration de **Casablanca Dakar**
- 1928 Evénement de l'Atlantique Sud par **Latécoère** (de la Marine Nationale remplacé par de **Latécoère** en 1930 spécialement construits par "L'Aviospatiale")

de 1936 à 1938 Graves **désordres** et occupation de l'usine de **Boulogne**

Suite des Etudes Transatlantiques Sud et Nord

de 1937 à 1945

- 1937 Création d'une 4^{ème} usine à **Anglet** pour élargir les opérations transatlantiques dans les Lats 300 Croix du Sud de 24 tonnes (6 moteurs)
- Lat 521 Éclairant de Vitesse de 48 tonnes (6 moteurs)
- 1940 Création d'une 5^{ème} usine à **Boulogne** pour la réalisation du Lat 631 de 75 tonnes (6 moteurs)
- 1943 Achèvement du **Lat 631** de 75 tonnes capable de traverser l'Atlantique Nord (9060 km à 220 km/h)

de 1924 à 1929

- 1924 Mission du **Comte de Noailles** pour présenter le projet de la ligne **Natal à Buenos Aires** - Rencontre des pilotes **Almonacid** (à l'Ordre de la Légion d'Honneur) et **Leconte** (à l'Ordre de la Légion d'Honneur) - Rencontre du pilote **Almonacid** (à l'Ordre de la Légion d'Honneur) et **Leconte** (à l'Ordre de la Légion d'Honneur) - Rencontre du pilote **Almonacid** (à l'Ordre de la Légion d'Honneur) et **Leconte** (à l'Ordre de la Légion d'Honneur)
- 1925 Mission du **Comte de Noailles** au **Cap Vert**, **Rio de Janeiro**, **Recife** avec 3 avions **Anglet** et leurs échanges. **Vachet** retour seul à **Natal**
- 1927 **Pierre Georges Latécoère** se réfugie en **Argentine**, rencontre **Almonacid** et **Leconte** - **Almonacid** obtient un contrat garanti à 25% du transport postal entre l'Europe et l'Argentine - Le **Comte de Noailles** approuve la ligne à **Boulogne**
- 1928 Le courrier est transporté de **Boulogne** à **Buenos Aires** avec un vol de nuit par **Normy** de **Rio de Janeiro** à **Buenos Aires**
- 1929 (30 juin) **Normy** obtient le contrat de la ligne à **Boulogne** - Le **Comte de Noailles** approuve la ligne à **Boulogne**

En novembre 1918 Pierre Georges Latécoère affirmait qu'il réaliserait la liaison postale par avion de Boulogne à Buenos Aires

M. J. Moine

BRESIL

PARAGUAY

REPUBLICA ARGENTINE

CHILI

URUGUAY

Natal

Rio de Janeiro

Santos

Porto Alegre

Montevideo

Buenos Aires

1926

1928

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

1942

1943

1944

1945

1946

1947

1948

1949

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

1959

1960

1961

1962

1963

1964

1965

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100