



DESTIN EN MARCHÉ ...

(42 rue Marceau aux 12)

Mod. T. R. 6

C. G. E. A.
EXPLOITATION

FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS

Concernant Monsieur *Mermoz*, Pilote Aviateur

Date de la demande d'emploi: _____ Date d'entrée à la Compagnie *13 8^{me} 1934*

1^{er} ETAT CIVIL

Nom *Mermoz* Prénoms *Jean*
 Né le *9 décembre 1901* à *Aubenton (Aisne)*
 Nationalité *Français*
 Fils de *Jules Mermoz* et de M^{me} *Jabuelley née Gillet*
 Adresse *Schoy M^{me} Mermoz infirmière major Hôpital Sainte Vierge*
 Adresse de la personne à prévenir en cas d'accident *M^{me} Mermoz infirmière major Hôpital Sainte Vierge*
 Situation de famille *Célibataire*

2^e RÉFÉRENCES DE PILOTAGE ET SERVICES AÉRIENS

Élève-pilote le *1^{er} novembre 1926* Écoles d'Aviation *Istres*
 Brevet Transport Public le *17-6-25* N^o *9342*
 Brevet Militaire le *8 Février 1927* N^o *18096*
 Type des avions pilotés *C3 Airport Biequet*
 Nombre total de heures de vol *315* à la date du *30 X^{bre} 1928*
 Nombre d'heures de vol sur l'ennemi *230* au *service Bombardement Aéromarine*
 Décorations (1) *Croix de guerre des T.O.E. Médaille au service*
 Citations (1) *1 à la division*
 Affectations pendant la guerre (grades, emplois, unités, dates d'affectations)
Escadille 132 54^e service 9^{me} 1921
" 132 51 " juillet 1922

INSTRUCTION ET APTITUDES PROFESSIONNELLES

Écoles *Supérieure professionnelle Hérion (Aisne) Spéc. Avion (Aisne)*
 Certificats, brevets, diplômes d'enseignement *Certificat études Spéc. Voltare (Paris)*
 Brevet simple *Echec 1^{er} partie baccalauréat*
 Langues étrangères *Anglais sans, Allemand sans*
 Profession autre que celle de pilote *étudiant*
 Emploi actuel *Sergent pilote*
 Emplois exercés avant et depuis la guerre, dates *étudiant d'octobre 1913 à juillet 1914*

le _____ 192

(1) Désignation, nombre, dates ; faire figurer les textes officiels au verso de la feuille.

S'il savait...





YUTH : LE DESENCHANTEMENT



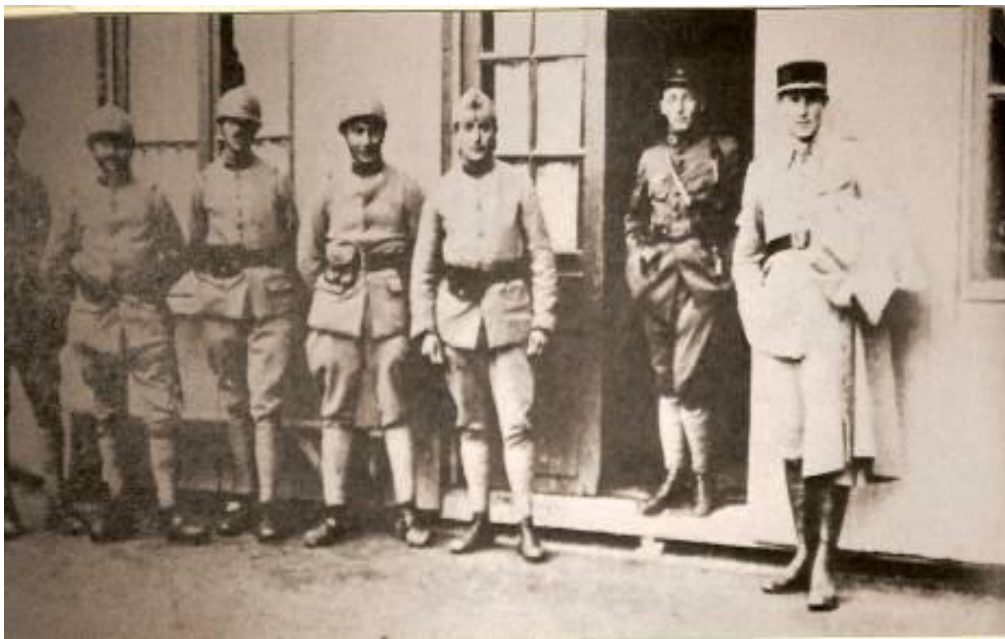
Reproduction

Mermoz avec la pipe, Fournier sur les genoux d'un copain et 3^{ème} à partir de la gauche Guillaumet (debout).

Il retrouve ETIENNE et se fait de nouveaux camarades : GUILLAUMET et Henri FOURNIER.

Mais Mermoz ne compte pas rempiler, il envisage une place de pilote civil chez Latécoère. Son refus de se réengager lui amène brimades et sévérité. En plus, une rivalité s'installe entre Mermoz

et un lieutenant, au sujet d'une femme. Ce gradé s'acharne alors sur lui, qui se met à haïr l'armée.



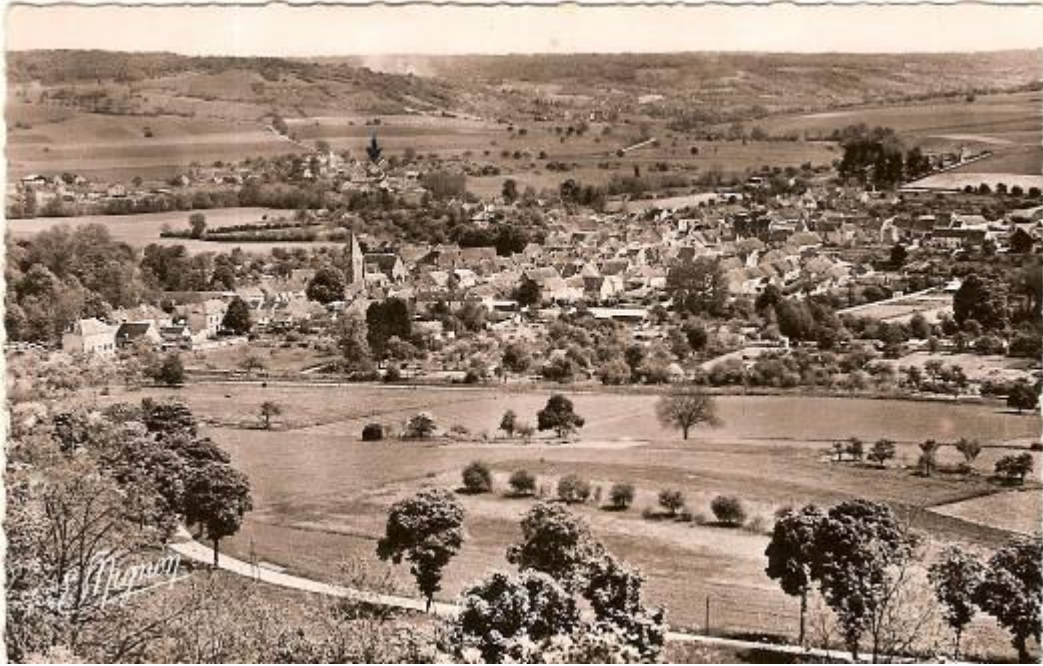
Reproduction

Mermoz photographié devant le poste de garde.





COURBOIN



Le 14 janvier 1924, le sergent Mermoz s'envole du Bourget pour le camp de Mourmelon.
Une panne de moteur l'oblige à se poser dans un champ près d'un village de Condé en Brie.
Les roues s'enfoncent dans le sol boueux et l'avion capote.





LA VIE CIVILE



1925. Bal musette "La Java" à Paris X^e arr.

Mermoz n'a que sa solde, un vieux costume et deux paires de souliers lorsqu'il rentre à Paris au bras de sa maîtresse.

Confiant dans l'avenir, il propose ses services à tous les directeurs des lignes aériennes et aux constructeurs d'avions.

Il mène une vie insouciant, entre les frasques de sa compagne et les bagarres des bals musette de banlieue.

L'argent manque, les réponses sont longues. Sa maîtresse raille son attente, et se montre d'une jalousie féroce.

Aussi, Mermoz reprend sa liberté, préférant des places sans avenir, mal payées, dans l'attente de la réalisation de son rêve et retrouve son ami Max Dely.





LES DURS MOMENTS



L'attente d'une réponse favorable est longue. Il épuise ses ressources et connaît des temps difficiles. Il vit de petits métiers : gardien de nuit, débardeur aux halles, balayeur d'usine. Il garde l'espoir :
« Demain, j'aurai une place et tout sera terminé. »
Les quelques francs restants lui servent à acheter des timbres pour envoyer ses demandes d'emploi. Un hôtel de la rue Réaumur lui sert de domiciliation.



QUELQUES REPONSES AUX DEMANDES D'EMPLOI

CAUDRON

AÉROPLANES - HYDROAÉROPLANES - Brevetés S.G.D.G.
Fournisseur du Ministère de la Guerre, de la Marine & des Armées Alliées

Registre du Commerce N° 138.156 . Seine 52 à 72, RUE GUYNEMER

ISSY-LES-MOULINEAUX, le 3 MAI 1924.-

USINES
ISSY-LES-MOULINEAUX
RUE (Somme)

École de Pilotage au Crotay

TÉLÉPHONES | ISSY-SEOUR | 26-25
| RUE (Somme) | 76-42
| LE CROTOY | 21-15

N° 1105 GD/SL
à Répéter dans la Réponse

Monsieur Jean MERMOZ
Chez Madame MERMOE, Infirmière-major
du pavillon de cure
196 Boulevard Montebelle, 196
LILLE.-

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 25 Avril dernier, j'ai le regret de vous informer qu'il ne m'est pas possible de vous donner satisfaction, mon personnel de pilotes étant au complet et suffisant pour mes besoins actuels.

Recevez, je vous prie, Monsieur, mes salutations distinguées.-

P. M. R. CAUDRON
A. Caroullé



ETE 1924




Une belle occasion de gagner un peu d'argent et de voler...
Les films Pathé Cinéma recherchent un pilote pour une cascade en avion pour le film :
« La Fille de l'Air ».
Il doit immerger un vieux Sopwith dans l'Oise près de l'Isle Adam.





QUELQUES REPONSES AUX DEMANDES D'EMPLOI

École HANRIOT des Mécaniciens Spécialistes de l'Aéronautique
207, Boulevard Saint-Denis, à COURBEVOIE — Téléphone: COURBEVOIE 257



GRANDE MÉDAILLE D'OR
EXPOSITION DE BRUXELLES 1910
GRAND PRIX
EXPOSITION DE BRUXELLES 1910
DIPLOME D'HONNEUR
EXPOSITION COLONIALE 1925
MARSILLE 1922

Fournisseurs des Gouvernements
FRANÇAIS
à ÉTRANGERS

AVIONS HANRIOT
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.000.000 FRANCS
MARQUE FONDÉE EN 1909

Usines et Bureaux: 190-192-194-196, Boulevard Bineau NEUILLY-SUR-SEINE
TÉLÉPHONE: WARRAN 25-26 ET 25-77

AÉRODROME ET ÉCOLE DE PILOTAGE
à MOURMELON-LE-GRAND (Camp de Châlons)
TÉLÉPHONE: BOUT 4° 2

le 17 ⁹ ~~1928~~ 1929

Mon cher Mermoz

Excusez-moi si je ne vous ai répondu plus tôt. Je comptais toujours pouvoir vous annoncer une bonne nouvelle - Hélas je n'ai pu rien décrocher pour vous - L'emploi de pilote civil est le plus encombré qu'il soit - Parce qu'il y a 20000 brevets, et qu'il y a environ 200 emplois civils intéressants - C'est ce que j'ai toujours dit à l'armée, et c'est pour ces raisons qu'il a continué dans l'armée - Je regrette croyez le mon cher Mermoz de n'avoir pu vous être plus utile - Mais je ne puis pas, à moins qu'un cas extrêmement heureux ^{à priori} se présente, faire à votre cas comme pilote dans une maison civile - Parce que dans chacune d'elle il y a beaucoup de emplois et que tous les non-employés, mais faisant nombre dans la maison, passent avant vous -

Croyez à mon très bon souvenir et à mes très sympathiques amitiés.

[Signature]

Capitaine Schmitt - 33 Rue de l'Entreprise





LE PAVE



Sans pain, ni abri, il persévère : il est aussi manœuvre à la Compagnie Aérienne Française.



Sa mère est mutée à l'hôpital de La Charité à Lille comme infirmière au pavillon des tuberculeux.





JE VOLERAI, JE SERAI PILOTE...



« Si l'obsession de l'air se faisait trop pressante, il réunissait quelques sous, prenait le tramway, se rendait à un terrain d'aviation voisin de Paris, à Villacoublay, à Guyancourt, et suivait les essais d'un œil amoureux et critique. »

Mermoz de J.KESSEL





Passant régulièrement à l'hôtel de la rue Réaumur, un matin, un courrier l'attend. C'est une convocation du directeur des Lignes Latécoère, envoyée chez sa mère à Lille et renvoyée par ses soins, pour une place de pilote. Mermoz se précipite au Bourget, passe la visite médicale, l'examen de transport civil et fait les formalités pour le passeport.



Au dos : « Paris, sept 1924 ».

Cette photo a été prise à l'époque où MERMOZ reçoit sa lettre de convocation des Lignes Latécoère afin de se présenter au terrain de Toulouse le 13 octobre 1924.

J.MERMOZ, Max DELTY et deux amies.

Photo ayant appartenu à Max DELTY





LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE





LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - AFRIQUE - SUD AMÉRIQUE



Monsieur Poincé descendant d'un avion Latécoère dont le graissage est assuré par l'huile VEEDOL



Vue de l'aéroport Latécoère à Toulouse

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGERIE
AFRIQUE OCCIDENTALE - AMÉRIQUE DU SUD
COMPAGNIE GÉNÉRALE D'EXPÉDITIONS AÉRONAUTIQUES
Société Anonyme au Capital de 100 millions de Francs
Siège Social : 5, Rue Jules Lefebvre, PARIS 15^e

TELEPHONE PARIS 1 2011
1 2012
5000 AÉROPOSTALES A BARRIÈRES
A TOULOUSE, ROUTE DE NARBONNE
TELEPHONE 208

PARIS, le 18 Mars 1935

RAF: 25.195 (LAL)
AT/2B

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES HUILES MINÉRALES
5, rue Jules Lefebvre, 5
P A R I S

Monsieur l'Administrateur,

Il nous est un honneur de certifier, par la présente, que nous employons sur l'ensemble des Lignes Aériennes exploitées par notre Compagnie, l'huile VEEDOL EXTRA GRAY, fournie par votre Société.

Nous ajoutons que nous n'avons, jusqu'ici, qu'à nous louer entièrement de la qualité de vos produits.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance de notre coopération distinguée.

COMITÉ GÉNÉRAL D'ADMINISTRATION
de l'Aviation et des Transports Aériens

Duclos

VEEDOL

SUCCURSALE :
CHAUSSEE DE CHARLEROI
BRUXELLES

S^{te} FRANÇAISE DES HUILES MINÉRALES

Société Anonyme au Capital de 1.000.000 francs

Siège Social : 5, Rue Jules Lefebvre, PARIS

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIVE
"LA TIDE-WATER OIL CO"
35 BROADWAY NEW-YORK





LA GARE DE MATABIAU



Après les formalités, le billet en poche, Jean prend le train et arrive au matin du 13 octobre 1924 en gare de Toulouse.

D'un pas décidé, il accomplit les 7 kilomètres sur la route de Revel qui le séparent du terrain de Montaudran.

Un ouvrier le conduit au bureau du chef d'exploitation...





LES LIGNES LATECOERE

Pierre Georges LATECOERE, industriel français, est né en 1883 à Bagnères-de-Bigorre. Il décède à Paris en 1943.

Dès la première guerre mondiale, il s'intéresse à l'aviation et construit des avions Salmson pour l'armée.

A la même époque, il conçoit une ligne aérienne reliant la France à ses colonies d'Afrique, avec une prolongation éventuelle vers l'Amérique du Sud après 1925.

Il inaugure lui-même le premier tronçon Toulouse – Barcelone le 25 décembre 1918.

La liaison régulière entre la France et le Maroc existe en 1919 ; elle est prolongée jusqu'à Dakar après 1925.

En 1927, *Les Lignes LATECOERE, Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique* seront vendues à **Marcel BOUILLOUX-LAFONT** et deviendront la **Compagnie Générale Aéropostale**.





« J'ai refait tous les calculs ...Notre idée est irréalisable, il ne me reste qu'une chose à faire : la réaliser. »

Reproduction de photo offerte par Mme Marie Vincente LATECOERE



Constructions Aéronautiques
et Lignes Aériennes **Latécoère**



Casablanca (Maroc) vue prise d'avion à 500^m

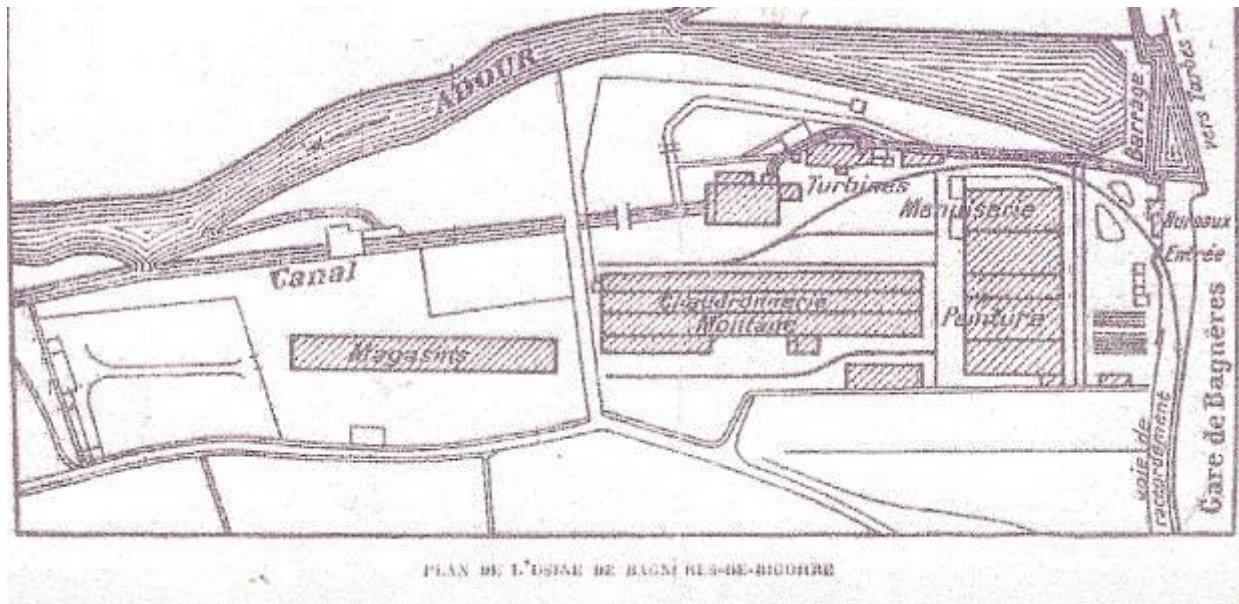
De France en Espagne et au Maroc en Avion

Photographies prises à bord d'Avions des Lignes Aériennes Latécoère





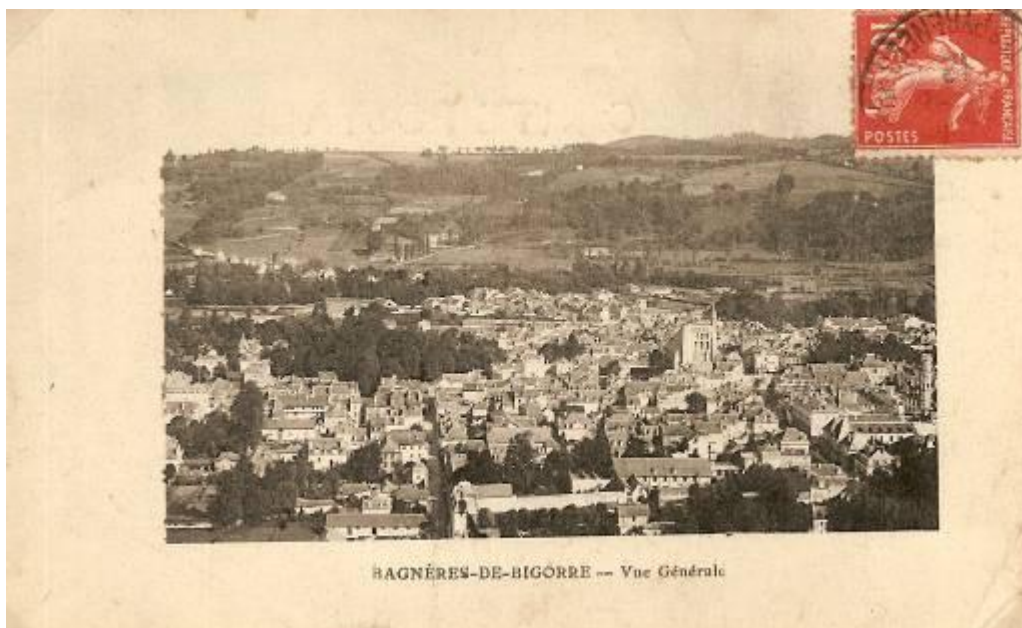
SOCIÉTÉ DES FORGES ET ATELIERS DE CONSTRUCTION G. LATECOÈRE A BAGNÈRES-DE-BIGORRE




L'usine de cette société a été fondée vers la fin du siècle dernier par G. LATECOÈRE pour la fabrication de tous travaux de menuiserie, et à la construction de wagons pour le tramway. Son fils, Pierre Georges LATECOÈRE en hérite en 1908 : depuis lors, elle s'est considérablement agrandie et en vue de la construction des wagons de chemin de fer. Malgré ses proportions qui sont relativement modestes, elle peut, par l'importance de sa production, compter parmi les grandes usines françaises du wagonnage.

Située à Bagnères même, tout à côté de la gare, sur la rive gauche de l'Adour, l'usine occupe une surface dont le quart est en surface couverte.

En 1917, il déménage à Montaudran pour la fabrication d'avions SALMSON 2A2.





SOCIÉTÉ
DES
Forges et Ateliers de Construction
G. LATÉCOÈRE
Société Anonyme Française

Statuts déposés chez M^e MACIET, notaire à Paris, le 15 Novembre 1919.

CAPITAL SOCIAL : DIX MILLIONS DE FRANCS
DIVISÉ EN 20.000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE

SIÈGE SOCIAL A BAGNÈRES-DE-BIGORRE (Hautes-Pyrénées)
SIÈGE ADMINISTRATIF A PARIS, 182, Boulevard Haussmann

Obligation de Cinq Cents Francs 6 % au Porteur

N^o 09.144

Faisant partie d'un emprunt de Dix Millions de Francs, divisé en 20.000 Obligations de 500 Francs chacune, émis en exécution de l'article 24 des Statuts.
Rapportant un intérêt annuel de 6 % à partir du 1^{er} Janvier 1920.
Cet intérêt est payable, net de tous impôts français présents ou futurs, les 1^{er} Janvier et 1^{er} Juillet de chaque année, à raison de 15 francs par coupon.

L'emprunt est amortissable en trente ans, à partir du 1^{er} Janvier 1925, suivant le tableau d'amortissement imprimé d'autre part, soit par rachats en Bourse au-dessous du pair, soit au pair par tirages au sort annuels, qui se feront au mois de Novembre précédant les remboursements, lesquels auront lieu le 1^{er} Janvier suivant. Le premier remboursement aura lieu le 1^{er} Janvier 1926.

La Société se réserve le droit de rembourser par anticipation le présent emprunt, en totalité ou en partie, à partir du 1^{er} Janvier 1925. Si les remboursements anticipés s'effectuent par voie de tirages au sort, ils donneront lieu à un préavis d'au moins trois mois, les tirages ayant lieu en Novembre, et les remboursements correspondants devant s'effectuer le 1^{er} Janvier suivant.

La Société s'engage, pour toute la durée du présent emprunt, à ne pas consentir de garantie hypothécaire au profit de nouveaux créanciers sans que toutes les obligations du présent emprunt soient appelées à jour, pari passu, des mêmes garanties.

IL A ÉTÉ FORMÉ UNE SOCIÉTÉ CIVILE ENTRE TOUS LES PORTEURS DES PRÉSENTES OBLIGATIONS

La souscription ou la possession d'une ou de plusieurs obligations comporte de plein droit adhésion aux Statuts de cette Société, qui sont imprimés au dos du présent titre.

PARIS, le 1^{er} Juin 1920.

Par Délégation spéciale du Conseil, Le Président du Conseil d'Administration,

[Signature] *Paul Thy'*

Copie offerte par Mme Marie Vincente LATECOERE.





LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGÉRIE

Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques — Société anonyme au Capital de 5 millions
182, Boulevard Haussmann, Paris — Elysées 50-71 et 52-40

Départs de TOULOUSE et de CASABLANCA tous les mardis, mercredis, vendredis et dimanches

TOULOUSE-CASABLANCA
1680 fr.
Aller et retour : 2870 fr.

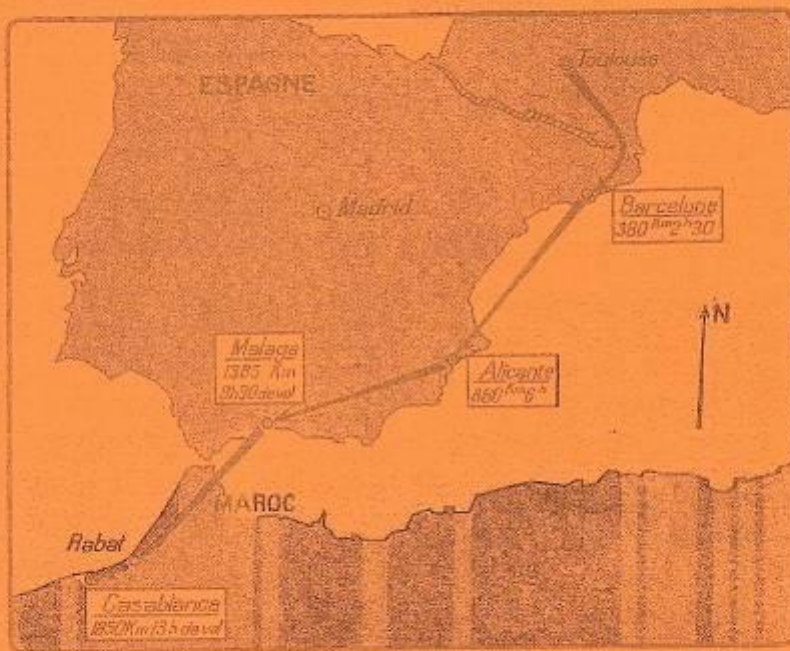


TOULOUSE-CASABLANCA
1850 km.
— en 13 heures de vol —

PASSAGERS — MESSAGERIES — POSTES

Aéroplanes à

- TOULOUSE
- BARCELONE
- ALICANTE
- MALAGA
- TANGER
- RABAT
- CASABLANCA



Messageries

10 fr. le kilog.
 Surface postale :
 0^{fr} 75 pour 20^{gr}
 □ □ □
 900.000 km
 déjà
 parcourus

Construction de Wagons et d'Avions
FORGES ET MOULAGES D'ACIER

FORGES ET ATELIERS DE CONSTRUCTION G. LATÉCOÈRE

Usines à Toulouse, Montaudran, Bagnères-de-Bigorre

Copie





MATÉRIEL ROULANT

VOITURES POUR TRAMWAYS & CHEMINS DE FER

FOURNITURES POUR L'ÉLECTRICITÉ

Spécialité de Moulures pour Canalisations

ÉBÉNISTERIE - TOURNERIE

FABRIQUE DE MENUISERIES

Maison G. Latécoère

INDUSTRIE

USINES A BAGNÈRES-DE-BIGORRE

74

Adresse de rigueur: MAISON G. LATÉCOÈRE - BAGNÈRES-DE-BIGORRE

TÉLÉPHONE N° 8

DÉPÔTS
ET
BUREAUX

Paris } *Boul. de l'Hôpital*
 } *MOULURES ÉLECTRIQUES*
 } *21 Rue Cassin*
Marseille } *12 Cours de Chapelle*
 } *MATÉRIEL ROULANT*



Bagnères-de-Bigorre, le 21 Octobre 1910

Messieurs B. Dussillols ^{Frères} & C^{ie}
Nég^{ts} en Bois
à Lerm (Garonne)

Nous avons l'honneur de vous informer
que nous nous voyons dans l'obligation, pour
les mêmes raisons que nous vous avons
expliquées par notre lettre du 29 septembre
dernier, ^{ou pour différences de surfaces} de modifier aussi qu'il suit, votre
fourniture du 14 courant de Réjouis-Suzant.

Wagon N°s 44301	{	470 planches de 40 ^m - surf. = 66,25 x 2 = Cube 5,300	} 14,567
		882 " de 32 ^m " 144,80 x 2 = " 9,267	
		276 " de 50 ^m " 64,5 x 2 = " 6,455	
Wagon N°s 4684	{	95 " de 32 ^m " 15,40 x 2 = " 0,985	} 15,239
		840 " de 25 ^m " 119,10 x 2 = " 5,955	
		374 " de 20 ^m " 46,10 x 2 = " 1,844	
Ensemble =			29,806

Votre avis d'expédition accusait un cube de 30,424
Soit une différence de 0,618

dont vous voudrez bien nous tenir compte.
Quant aux 0,618 représentant le cube des





FABRIQUE DE MENUISERIES MATÉRIEL ROULANT

bois tenus à votre disposition, nous ne pourrions
absolument pas les employer pour la menuiserie
ni pour l'emballage à raison du peu de largeur
des déchet^s qui nous grèvent déjà de nos frais
de sciage.

Nous vous adressons ci-joint le récépissé
de la gare de Reims. Suivant de votre expédition
du 14 courant, demandée par votre lettre de
même date, que vous voudrez bien nous retourner
après avoir pris les renseignements dont vous
avez besoin.

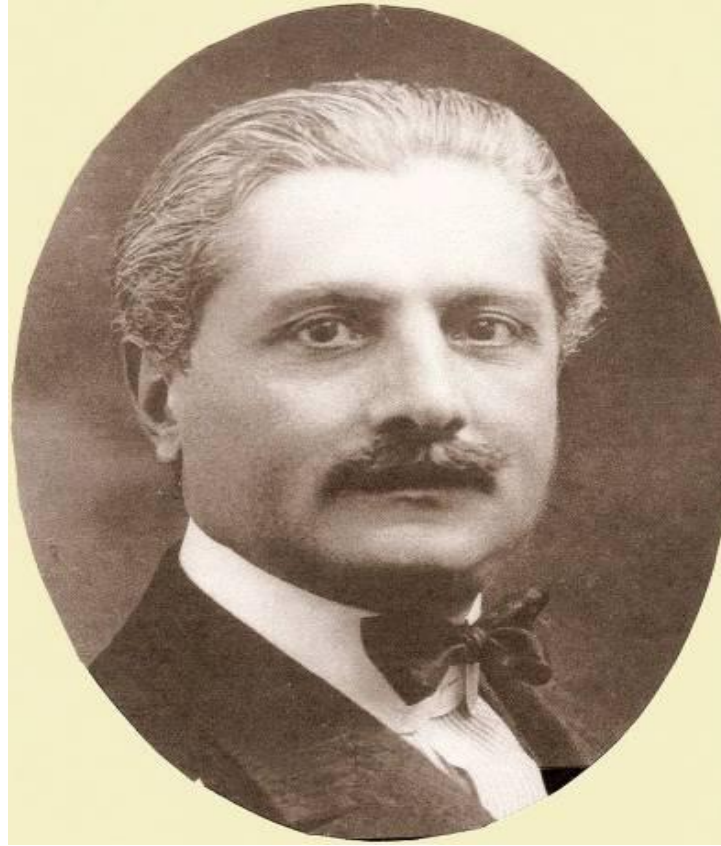
Recevez, Messieurs, nos salutations
empresées

Pierre Latécoère





BEPPPO DE MASSIMI



Né à Naples en 1875,
Décède en 1960 à St AY (45).

Officier aviateur de l'armée Française, il est un des tout premiers collaborateurs de P.G LATECOERE.

Il s'engage à fond dans l'idée de la ligne aérienne postale TOULOUSE via CASABLANCA. Négociateur habile, il va s'installer à Madrid. Il obtient les autorisations indispensables au survol du territoire Espagnol et à la mise en place des bases d'entretien et de réparation de Barcelone, Alicante et Malaga, vitales pour l'exploitation de la Ligne.

Dés que le tronçon Toulouse via Casablanca fonctionne régulièrement. Il s'emploie à obtenir les autorisations de survol du Rio de Oro avec l'utilisation des bases de CAP JUBY et VILLA CISNEROS.

B.de MASSIMI mènera cette difficile négociation auprès des autorités espagnoles et en Amérique du Sud pendant une dizaine d'années et ne prendra fin qu'à la fondation de la Compagnie nationale AIR France.





MARCEL MOINE



C'est un ingénieur frais émoulu des Arts et Métiers, spécialisé sur la résistance des matériaux.

P.G LATECOERE le convoque en décembre 1917 et, après un entretien serré, il se laissera convaincre de travailler pour lui.

Il arrive à l'usine de Toulouse le 1^{er} mai 1918. Au début son travail consiste « à chercher ce qui n'allait pas » mais sa soif de connaissances (ouvrages, spécialistes) lui permet d'acquérir une science nouvelle lui permettant de concevoir des avions et hydravions.

Il est apprécié pour son sérieux et son dynamisme. La confiance s'installe entre l'ingénieur et son patron ; il restera 57 ans comme responsable du bureau d'études.





MONTAUDRAN



Photo : Association P.G LATECOERE

L'Usine en 1924/1925



Photo : Association P.G LATECOERE

Atelier d'entoilage





TOULOUSE – CASABLANCA

8 ET 9 MARS 1919





SALMSON 2A2



Photo : Association P.G LATECOERE

Constructeur : SALMSON, puis LATECOERE à partir de 1917.

Type : monomoteur biplan.

Longueur : 8,50 m

Envergure : 11,75 m

Poids total en charge : 1 400 kg

Vitesse de croisière : 140 km/h

Autonomie : 500 km

Plafond : 6 000 m

Moteur : Salmson de 250cv, 9 cylindres en étoile, refroidi par eau

Commentaire : 3 200 avions furent construits dont 800 par les Usines LATECOERE.

32 Salmson 2A2 servirent sur les Lignes LATECOERE et remplacés par les Breguet XIV.

Le premier vol TOULOUSE via BARCELONE a été effectué le 25 décembre 1918, par P.G LATECOERE et le pilote CORNEMONT avec ce type d'appareil.





L'AIDE PROVIDENTIELLE



Le 8 mars 1919, P.G LATECOERE et le pilote Henri LEMAITRE volent vers le Maroc. Ils atterrissent à Rabat, le lendemain à 15 h.

Le Maréchal est le premier à les accueillir et reçoit des mains de Monsieur LATECOERE le journal « Le Temps » et un bouquet de violettes pour sa femme.

LYAUTEY séduit par le projet, promet un million de francs d'aides postales à l'entreprise naissante.

L'Etat s'exécute et signe le contrat le 5 juillet.





ALBERT 1^{ER}, ROI DES BELGES

II-29



Photo du magazine L'ILLUSTRATION

Le 14 octobre 1921, le roi des Belges revient du Maroc à bord d'un Breguet XIV de la C.G.E.A. Il est accueilli par P.G LATECOERE et B de MASSIMI.

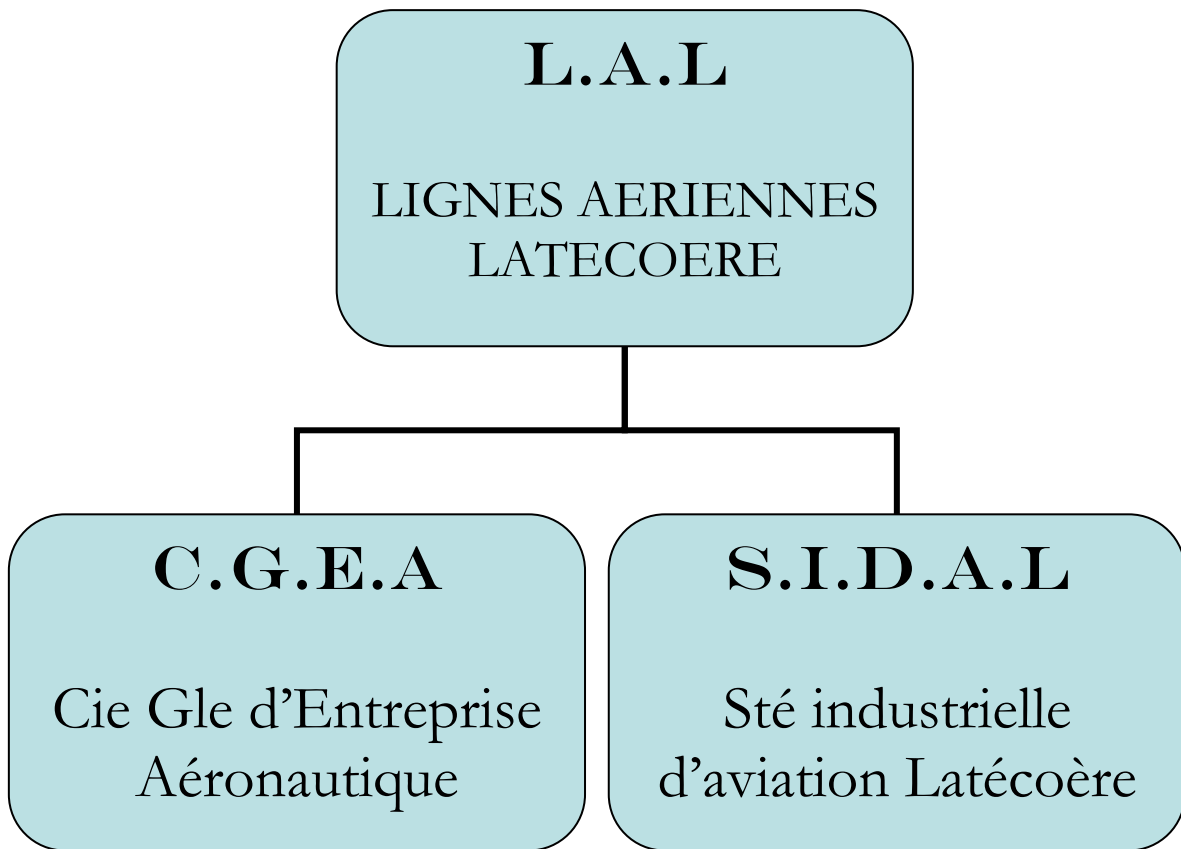


S.M Le Roi ALBERT en aéroplane





RESTRUCTURATION DE LA SOCIÉTÉ LATECOERE





BUREAUX LATECOERE DE PARIS



182 Bld Haussmann.



Au printemps 1924, P.G LATECOERE achète un hôtel particulier situé au numéro 79 Avenue Marceau. Il s'y installe et transfère aussi les sièges sociaux de ses Sociétés.





S^{té} Industrielle d'Aviation LATÉCOÈRE



**THE L. A. T. 15 SIX-SEATER
POSTAL AEROPLANE**
with lavatory
(one ton of paying load).

The **L. A. T. 15** is a twin-engined monoplane with an all-metal structure, which flies with one single engine. The passenger cabin is roomy, comfortable, with plenty of light, and visibility therein leaves nothing to be desired. The requirements of a long voyage have been provided for, and an important capacity has been reserved for the transport of parcels.

Span.....	18 ^m
Length.....	11 ^m ,85
Height.....	3 ^m ,30
Area.....	54 ^m ²
Weight empty.....	1700 ^{kg}
Total useful load.....	1400 ^{kg}
Total weight.....	3100 ^{kg}
Power : 2 Lorraine 270 HP engines operated at.....	220 HP
Passengers carried.....	6
Speed (440 HP).....	180 ^{kmh}
Ceiling.....	4000 ^m

AVION POSTAL L. A. T. 15
à 6 places de passagers et w. c.
(1 tonne de charge marchande).

Le **L. A. T. 15** est un monoplan bi-moteur, à charpente entièrement métallique, qui tient l'air avec un seul moteur. La cabine est spacieuse, confortable, parfaitement éclairée ; la visibilité ne laisse rien à désirer ; les nécessités indispensables à un long voyage ont été prévues. Un volume important a été réservé aux messageries.

Envergure.....	18 ^m
Longueur.....	11 ^m ,85
Hauteur.....	3 ^m ,30
Surface.....	54 ^m ²
Poids à vide.....	1700 ^{kg}
Charge utile totale.....	1400 ^{kg}
Poids total.....	3100 ^{kg}
Puissance : 2 moteurs Lor- raine 270 CV employés à.....	220 CV
Voyageurs transportés.....	6
Vitesse (pour 440 CV).....	180 ^{kmh}
Plafond.....	4000 ^m

AVIÓN POSTAL L. A. T. 15
de seis asientos para pasajeros
con w.c. (una tonelada de carga útil).

El **L. A. T. 15** es un monoplano bi-motor de armadura enteramente metálica y puede volar con un solo motor. La cabina es espaciosa, cómoda, con abundancia de luz, y cuya visibilidad no deja nada que desear ; se han previsto las necesidades indispensables para un viaje largo. Se ha reservado también un volumen importante para los paquetes.

Envergadura.....	18 ^m
Longitud.....	11 ^m ,85
Altura.....	3 ^m ,30
Superficie.....	54 ^m ²
Peso en vacío.....	1700 ^{kg}
Carga útil total.....	1400 ^{kg}
Peso total.....	3100 ^{kg}
Potencia : 2 motores Lorraine de 270 HP empleados a.....	220 HP
Pasajeros transportados.....	6
Velocidad (por 440 Cab).....	180 ^{kmh}
Techo.....	4000 ^m

79, AVENUE MARCEAU, PARIS — USINE A TOULOUSE-MONTAUDRAN

Extrait de "L'Aéronautique", n° 67,
55, Quai des Grands-Augustins, PARIS.





S^le Industrielle d'Aviation LATÉCOÈRE



THE LAT-16 POSTAL AIRCRAFT with large useful capacity.

The **LAT-16** aeroplane has been designed for the transport of mails and parcels, both of which demand a great available capacity for a comparatively light weight. Thus the mail trunks carried in the wings of the **LAT-16** give a useful capacity of two and a half cubic meters. The two passenger-cabins are completely separated from the trunks and placed in the centre of gravity of the machine; they are roomy and visibility therein is perfect.

The tanks which are fixed in the wing may be dropped in flight.

The armature of the aeroplane is entirely of metal.

Span.....	17*80
Length.....	12*80
Height.....	3*50
Wing area.....	48m ²
Weight empty.....	1670kg
Total useful load.....	830kg
Total weight.....	2500kg
Power : 1 <i>Lorraine</i> engine.....	400 HP
Passengers carried.....	4
Speed.....	180kmh
Ceiling.....	4000m

AVION POSTAL LAT-16 à grand volume utile.

L'Avion **LAT-16** a été établi pour le transport aérien de la poste et des messageries, frets qui demandent un grand volume disponible pour un poids relativement faible. C'est ainsi que les coffres postaux contenus dans les ailes du **LAT-16** donnent un volume utile de deux mètres cubes et demi. Les deux cabines de passagers sont complètement séparées des coffres et placées au centre de gravité de l'avion; elles sont spacieuses; la visibilité y est parfaite.

Les réservoirs fixés dans l'aile sont largables en vol.

La charpente de l'avion est entièrement métallique.

Envergure.....	17*80
Longueur.....	12*80
Hauteur.....	3*50
Surface.....	48m ²
Poids à vide.....	1670kg
Charge utile totale.....	830kg
Poids total.....	2500kg
Puissance : 1 moteur <i>Lorraine</i>	400 HP
Voyageurs transportés.....	4
Vitesse.....	180kmh
Plafond.....	4000m

AVIÓN POSTAL LAT-16 de gran volumen útil.

El avión **LAT-16** ha sido realizado para el transporte aéreo de correos y paquetes, los cuales exigen un gran volumen disponible para un peso relativamente reducido. De esta forma los cofres postales contenidos en las alas del **LAT-16** dan un volumen útil de dos metros cúbicos y medio. Las cabinas de pasajeros están completamente separadas de los cofres y colocadas en el centro de gravedad del avión; son espaciosas y la visibilidad en ellas es perfecta.

Los depósitos fijados en el ala son largables en vuelo.

La armadura del avión es enteramente metálica.

Envergadura.....	17*80
Longitud.....	12*80
Altura.....	3*50
Superficie.....	48m ²
Peso en vacío.....	1670kg
Carga útil total.....	830kg
Peso total.....	2500kg
Potencia : 1 motor <i>Lorraine</i>	400 HP
Pasajeros transportados.....	4
Velocidad.....	180kmh
Techo.....	4000m

79, AVENUE MARCEAU. PARIS — USINE A TOULOUSE-MONTAUDRAN

Extrait de "L'Aéronautique", n° 67,
55, Quai des Grands Augustins, PARIS.





S^{té} Industrielle d'Aviation LATÉCOÈRE



THE LAT-17 FAST POSTAL AEROPLANE with four-passenger cabin.

Designed for aerial lines the traffic of which does not require the use of the twin-engined **LAT-15**, the **LAT-17** aircraft is a speedy machine, with stay masts, the size of the fuselage having been brought down to a limit compatible with a satisfactory accommodation.

The postal trunks have been enlarged upon to the maximum. The central wing section, which is of all-metal construction, as is also the whole of the armature, contains one mail trunk.

Span	14 ^m ,68
Length	9 ^m ,60
Height	3 ^m ,62
Area	36 ^m ² ,8
Weight empty	1150 ^{kg}
Total useful load	750 ^{kg}
Total weight	1900 ^{kg}
Power : 1 <i>Renault</i> engine	300 HP
Passengers carried	4
Speed	200 ^{kmh}
Ceiling	4000 ^m

AVION POSTAL RAPIDE LAT-17 avec cabine pour 4 passagers.

Étudié pour des lignes aériennes dont le trafic ne comporte pas l'utilisation de l'avion bimoteur **LAT-15**, l'avion **LAT-17** est un appareil de vitesse, monoplane haubané, où les dimensions du fuselage ont été réduites aux limites qu'impose une habitabilité satisfaisante.

Les coffres postaux ont été développés au maximum. La partie centrale de l'aile, de construction entièrement métallique comme d'ailleurs toute la charpente, renferme un coffre postal.

Envergure	14 ^m ,68
Longueur	9 ^m ,60
Hauteur	3 ^m ,62
Surface	36 ^m ² ,8
Poids à vide	1150 ^{kg}
Charge utile totale	750 ^{kg}
Poids total	1900 ^{kg}
Puissance : 1 moteur <i>Renault</i>	300 HP
Voyageurs transportés	4
Vitesse	200 ^{kmh}
Plafond	4000 ^m

AVIÓN POSTAL RÁPIDO LAT-17 con cabina para 4 pasajeros.

Estudiado para las líneas aéreas cuyo tráfico no exige el empleo del avión bimotor **LAT-15**, el avión **LAT-17** es un aparato de velocidad, monoplano con montantes tensores, en donde las dimensiones del fuselaje se han reducido a los límites que impone un habitabilidad satisfactoria.

Los cofres postales se han agrandado al máximo. La parte central del ala, de construcción enteramente metálica como lo es asimismo toda la armadura, contiene un cofre postal.

Envergadura	14 ^m ,68
Longitud	9 ^m ,60
Altura	3 ^m ,62
Superficie	36 ^m ² ,8
Peso en vacío	1150 ^{kg}
Carga útil total	750 ^{kg}
Peso total	1900 ^{kg}
Potencia : 1 motor <i>Renault</i>	300 Cab
Viajeros transportados	4
Velocidad	200 ^{kmh}
Techo	4000 ^m

79, AVENUE MARCEAU, PARIS — USINE A TOULOUSE-MONTAUDRAN

Extrait de "L'Aéronautique", n° 67.
35, Quai des Grands-Augustins, PARIS.





BREGUET XIV « LATECOERE »



Le n° 192 F-AFAQ ; mis en service en 1922, fut accidenté 6 fois au moins

180 appareils de ce type furent achetés des stocks de guerre et utilisés de 1919 à 1930 par les Lignes LATECOERE et repris par L'AEROPOSTALE.

Ils subirent des transformations : Un agrandissement des ouvertures d'aération du capot.
Un renforcement semi rigide des commandes de profondeur
Une peinture et immatriculation au sigle de la Ligne
Des coffres placés sous les ailes, pour le courrier.

Il avait une charge utile de 750 kg comprenant le pilote et un ou deux passagers suivant la version.

Il fut affecté sur les parcours suivant :

TOULOUSE via CASABLANCA équipage comprenant le pilote et un ou deux passagers.

CASABLANCA via DAKAR équipage comprenant le pilote, un mécanicien ou un interprète MAURE.





Mis en circulation en 1922 et détruit en 1927.



Photographe éditeur M FLANDRIN

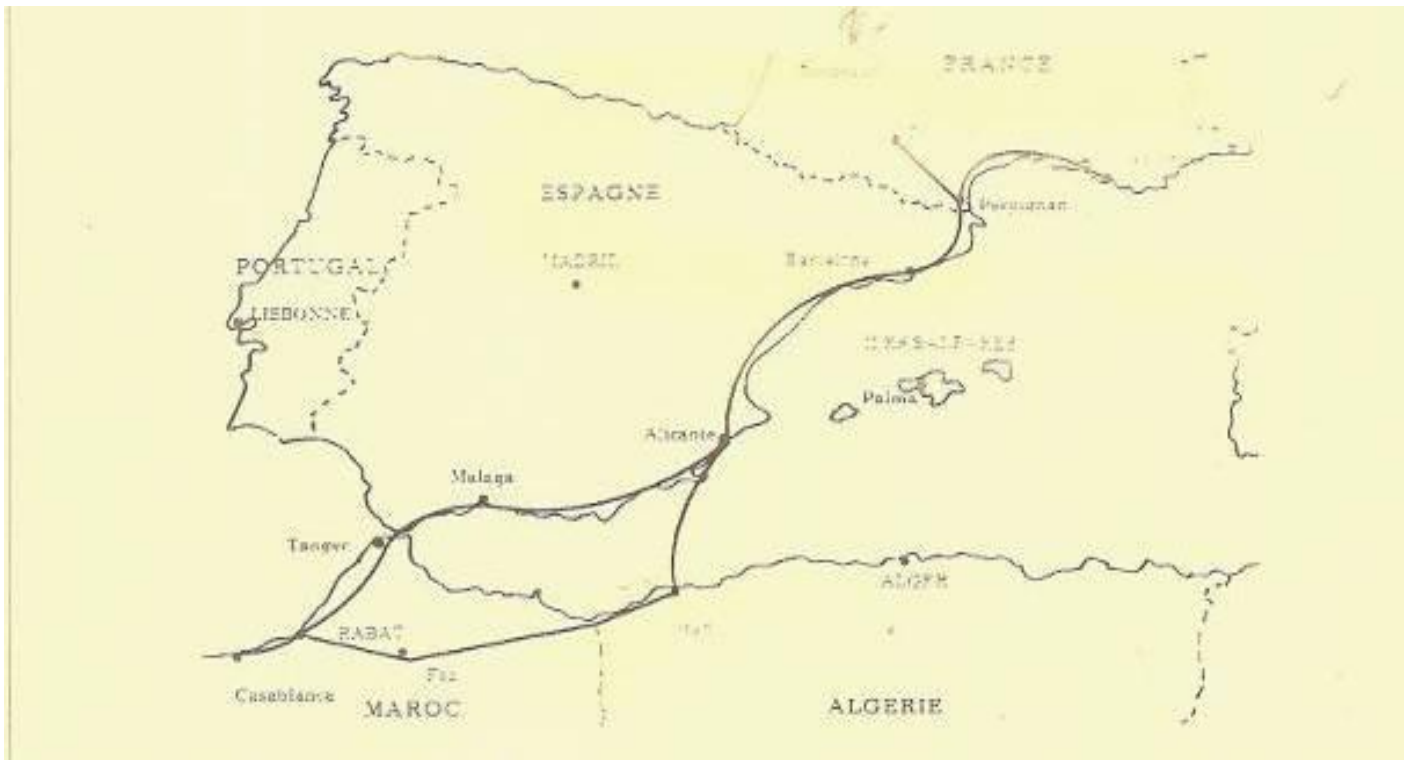
1° page de l'album « Voyage de M.MILLERAND » Président de la République Française.





LIGNE LATÉCOÈRE AU 31 DECEMBRE 1924

II-37



TOULOUSE via DAKAR : 1845 km en 13 heures.

1 ^o étape	Toulouse via BARCELONE	300 km en 2 h 30
2 ^{ème} étape	BARCELONE via ALICANTE	480 km en 3 h 30
3 ^{ème} étape	ALICANTE via MALAGA	505 km en 3 h 30
4 ^{ème} étape	MALAGA via CASABLANCA	480 km en 3 h 30





VILLES SURVOLÉES



Photographe FLANDRIN





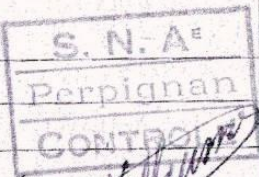

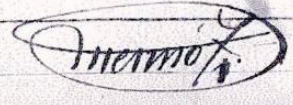
Photographe FLANDRIN





COPIE DE FEUILLE DE CARNET DE VOL.

Date: 1 / 10 / 24. Voyage de Perpignan à Toulouse
 Equipage: Visa

Noms et Qualités		Adresses		Nationalité	du S.N.Cé.	de la Douane.			
Mermoz Pilote		Toulouse		Français		 			
Point de Départ	Nombre de passagers	Chargement		Durée de l'essai des moteurs au sol	Régime maximum des moteurs		Heures		Point d'atterrissage
		Nature	Poids		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
Perpignan		Postes Colis.			1600	1450	7h15	8h45	Toulouse
Quantité de combustible emportée pour le voyage		Incidents			Observations du Pilote sur le Voyage.				
Essence	Huile	panne, casse, dommage aux tiers, etc.							
Etat de l'aéronef au départ: Bon				Signature du Pilote: 					





COPIE FEUILLE CARNET DE VOL.

Date: 20 / 1 / 25 Voyage de Perpignan à Toulouse
 Equipage: [blank] Visa: [blank]

Noms et Qualités		Adresses		Nationalité	du S.N.C.		des Et. Etrang.	
Mermoz Pilote		Barcelone		Fr	SAN. A° Perpignan CONTROLE		TOULOUSE [Stamp]	
Point de Départ	Nombre de passagers	Chargement		Durée de l'essai des moteurs au sol	Régime maximum des moteurs		Heures	
		Nature	Poids		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée
Perpignan	1				1350	1400	15h	3h
Quantité de combustible emportée pour le voyage		Incidents			Observations du Pilote sur le Voyage.			
Essence	Huile	panne, casse, dommage aux lieux, etc.			R N S			
Etat de l'aéronef au départ: Bon					Signature du Pilote: Mermoz			





Photos : FLANDRIN.





VILLES SURVOLEES



Photos FLANDRIN.





COPIE FEUILLE CARNET DE VOL.

Date: 20 | 6 | 25 Voyage de Malaga à Alicante
 Equipage Visa

Noms et Qualités		Adresses		Nationalité	du S.N.Cé.		de la Domane.	
Mermoz Pilote		Barcelone		FR.				

Point de Départ	Nombre de passagers	Chargement		Durée de l'essai des moteurs au vol	Régime maximum des moteurs		Heures		Point d'atterrissage
		Nature	Poids		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
Malaga	2	Porte 142000	133 ^{kg} / ₄₀		1100	1500	8 ^h 45	11 ^h 50	Alicante
							Durée du vol } 3 ^h 05		

Quantité de combustible emportée pour le voyage		Incidents panne, casse, dommage aux tiers, etc.	Observations du Pilote sur le Voyage.
Essence	Huile		
			R. H. S.

Etat de l'aéronef au départ: Bon Signature du Pilote: Mermoz





COPIE FEUILLE DE CARNET DE VOL.

Date: 24 / 7th / 25 Voyage de Alicante à Malaga
 Equipage Viva

Noms et Qualités		Adresses		Nationalité	du S. N. C.	de la Douane.	
Vermoz		Barcelona		ES			

Point de Départ	Nombre de passagers	Chargement		Durée de l'essai des moteurs au sol	Régime maximum des moteurs		Heures		Point d'atterrissage
		Nature	Poids		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
Alicante					1400	1500	11 ^h 30	16 ^h 55	Malaga
							Durée du vol 5 ^h 25		

Quantité de combustible emportée pour le voyage		Incidents panne, casse, dommage aux tiers, etc.	Observations du Pilote sur le Voyage.
Essence	Huile		
			R. A. S.

Etat de l'aéronef au départ: V

Signature du Pilote: Vermoz





TOULOUSE VIA BARCELONE EN HIVER 4H30 DE VOL POUR 350 KM

L'avion roule lentement vers le milieu du terrain, face au vent. Sur un signe du pilote, les 4 hommes lâchent les bords d'aile. Les 300 chevaux surgissent, le Breguet roule et s'enlève sur un coup de rafale.

Sans radio, sans météo, le pilote est seul pour livrer un combat corps à corps avec les éléments climatiques.

Direction Castelnaudary et Carcassonne au cœur d'un océan de pluie et de vent, à quelques mètres des arbres, des toits, et des poteaux électriques. L'avion colle la route de Narbonne par la voie ferrée, par le canal du midi. Lézignan, les Corbières passent, arrive Narbonne. L'avion longe le rivage, laissant derrière lui les étangs de Sigean, de Leucate et de Saint Laurent de la Salanque.

La tramontane descend de la montagne, souffle avec force. Le ciel est noyé jusqu'au sol par la pluie. Survolant le Canet Plage, St Cyprien, Angeles. A Collioure, la côte devient abrupte, Banyuls, Cerbère, Port-Bou, villages aux roches dentelées que la mer rugissante frappe sans cesse : » la Cote Vermeille. »

Llansa, les derniers contreforts pyrénéens. Le Breguet XIV danse comme un gros insecte. Le cap Creus est passé. Le massif des Cadaques apparaît. La cote revient vers l'intérieur des terres. La baie de Rosas. La partie est jouée, Palamos, San Feliu de Guixols, Blanes, Mataró, Badalona, Barcelone, survole le port, frôle le Montjuich.

L'avion coupe droit sur Prat de Llobregat. L'avion se pose sur un terrain marécageux, roule vers le hangar ou le chef de poste et les mécanos l'attendent.

Ainsi prend fin le premier tronçon du courrier TOULOUSE via CASABLANCA.

Tiré du livre de Gaston VEDEL « Le pilote oublié »"





COPIE FEUILLE DE CARNET DE VOL.

Date: 25 septembre 25 Voyage de Malaga à Alicante
 Equipage Visa

Noms et Qualités	Adresses	Nationalité	du S. N. C.	de la Douane.
Mermoz Pilote	Barcelone	Spa		

Point de Départ	Nombre de passagers	Chargement		Durée de l'essai des moteurs au sol	Régime maximum des moteurs		Heures		Point d'atterrissage
		Nature	Poids		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
Malaga	1	Poste aérographes					6 ^h 05	9 ^h 55	Alicante
							Durée du vol } 3 ^h 50		

Quantité de combustible emportée pour le voyage		Incidents panne, casse, dommage aux tiers, etc.	Observations du Pilote sur le Voyage.
Essence	Huile		

Etat de l'aéronef au départ: Bon

Signature du Pilote: Mermoz



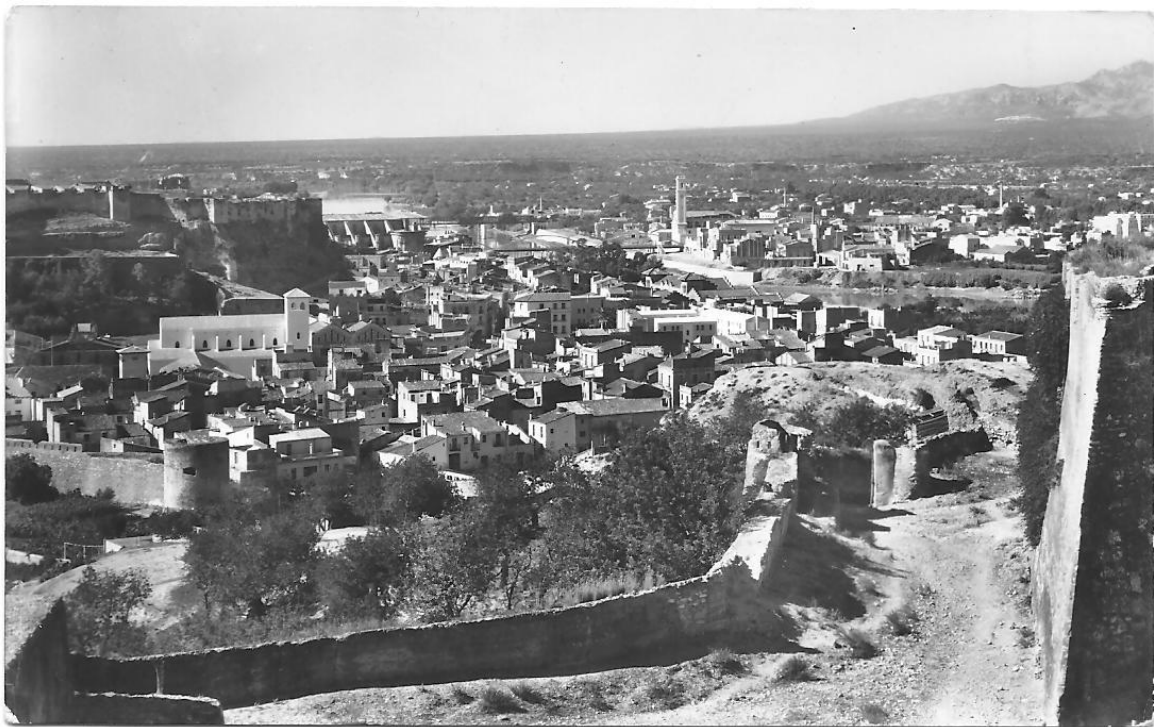


LIGNE AERIENNE : TOULOUSE - CASABLANCA

II-48



N.º 35. TARRAGONA. — Vista aérea del Puerto y la Ciudad. — Vue aérienne du Port et de la Ville. Aerial view of the port and the City. *Edte. Imarf.*

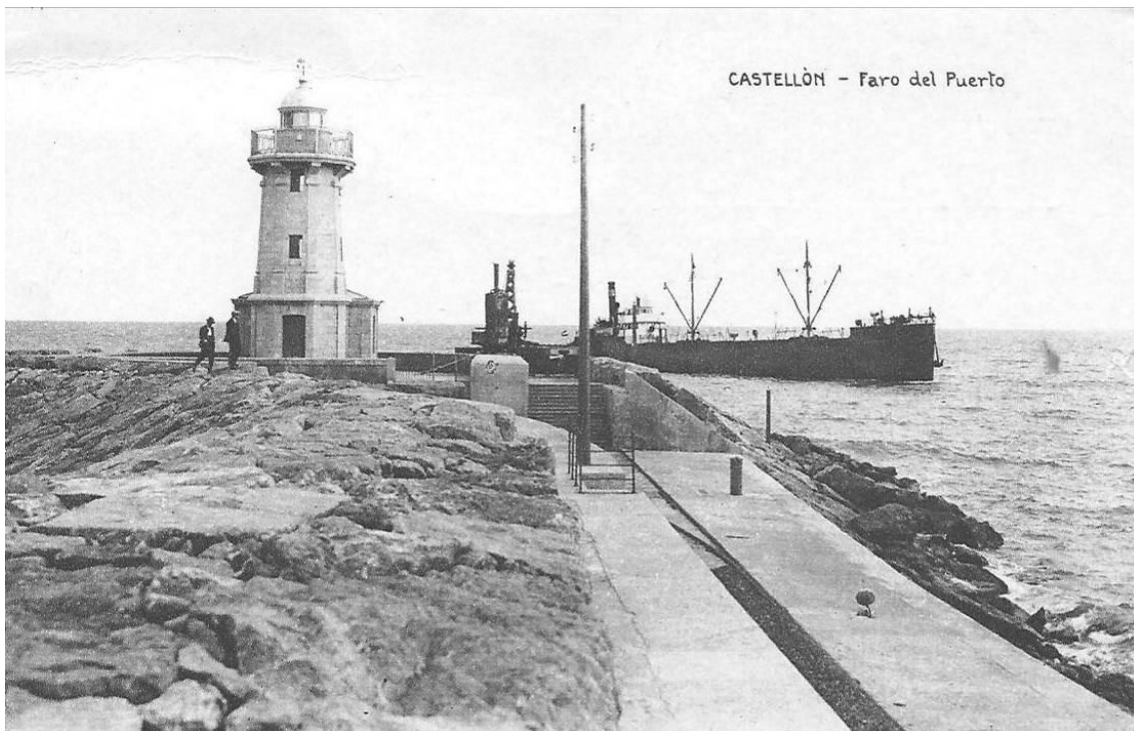


TORTOSA.





VILLES SURVOLEES.





Photographe FLANDRIN.

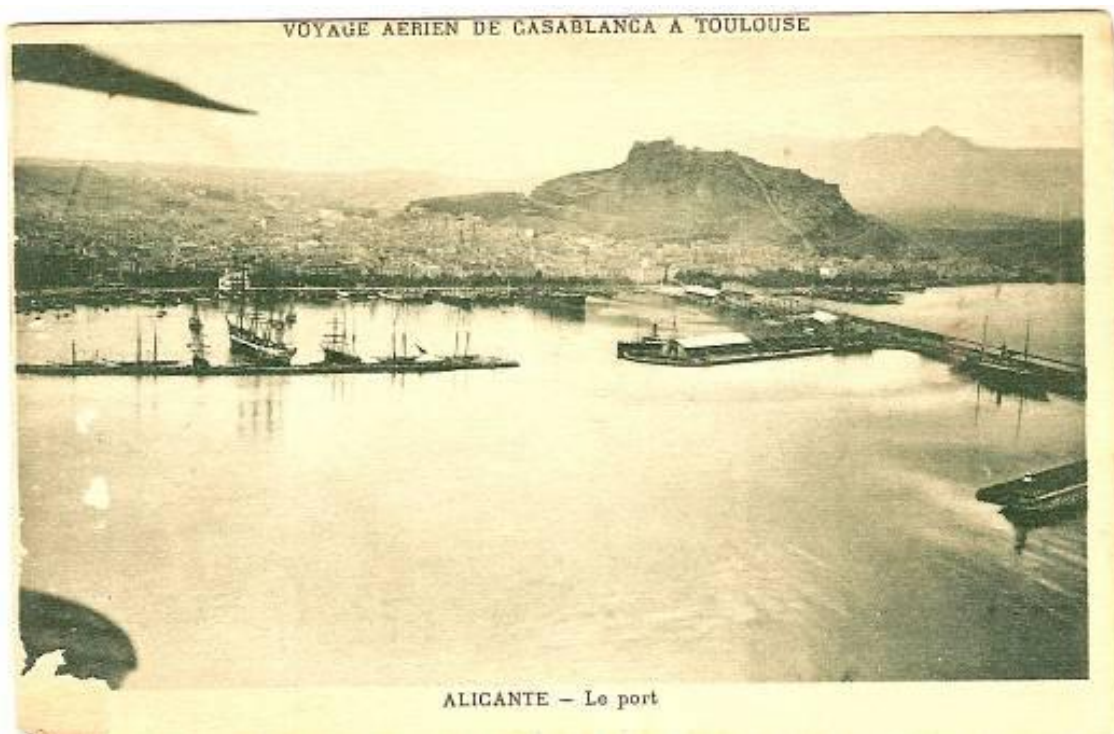


GANDIA





VILLES SURVOLÉES



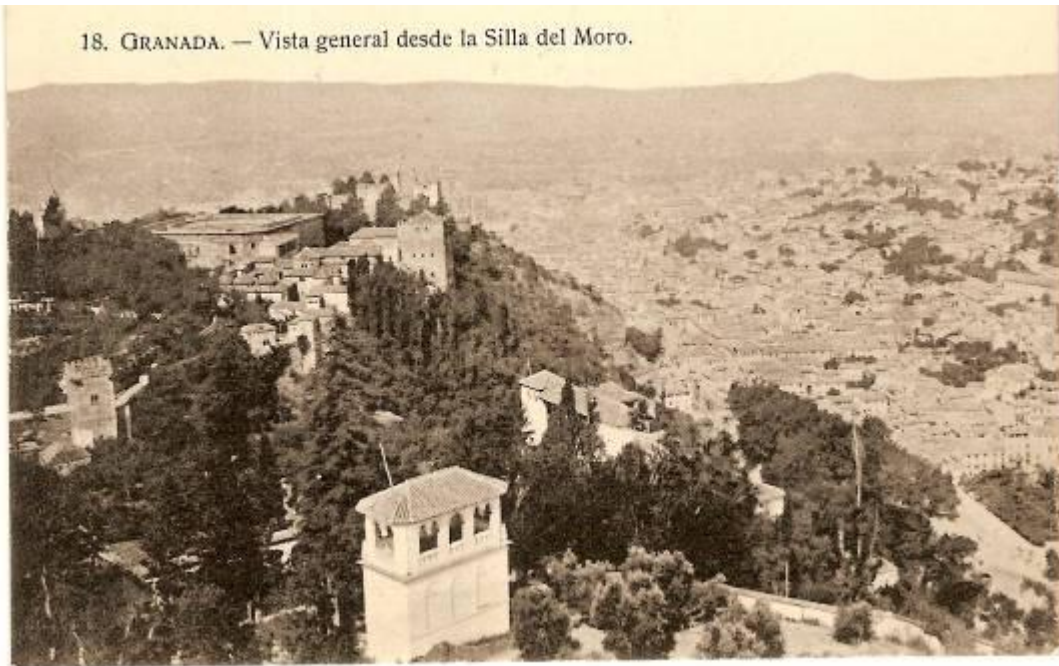


VILLES SURVOLÉES





18. GRANADA. — Vista general desde la Silla del Moro.



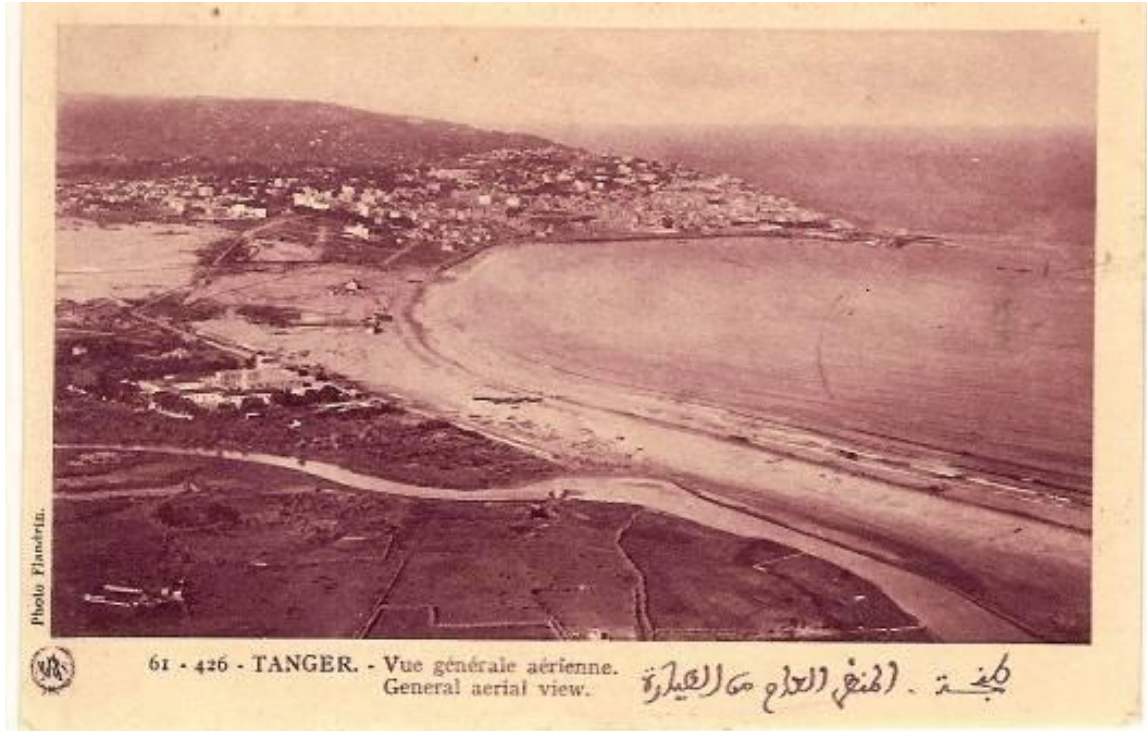


VILLES SURVOLÉES





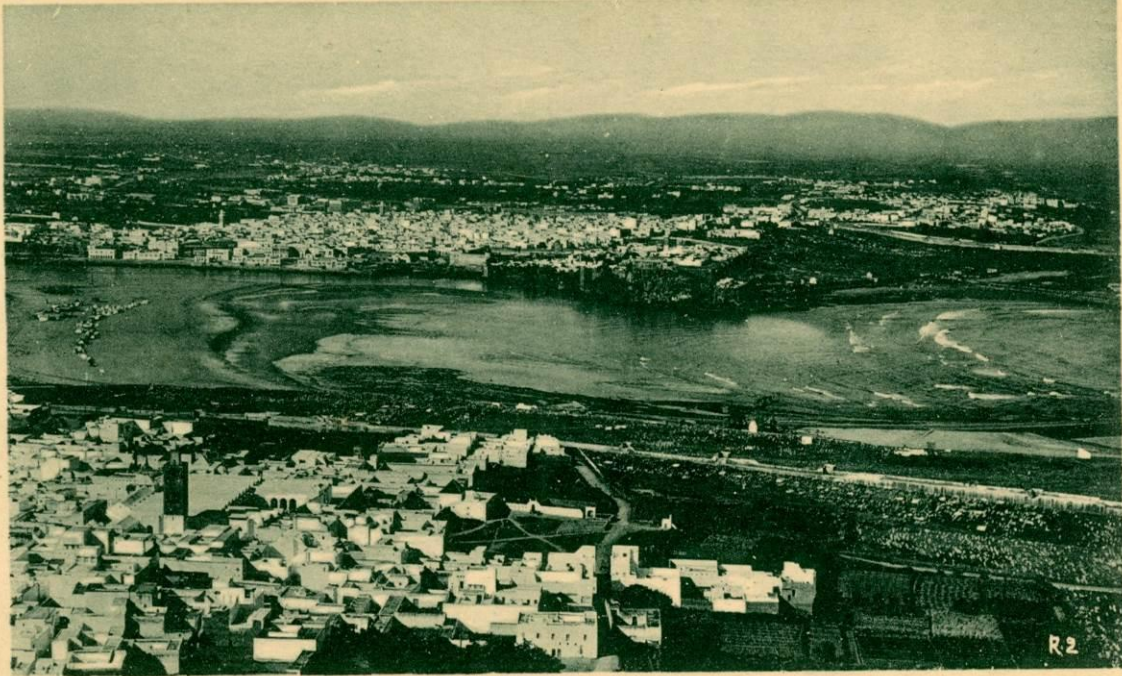
VILLES SURVOLÉES





VILLES SURVOLÉES

VOYAGE AÉRIEN DE CASABLANCA A TOULOUSE



RABAT — Vue générale



16. CASABLANCA - La Ville Indigène et le vieux Port, vus en avion

Photo Mandrin





COPIE FEUILLE CARNET DE VOL.

DATE: 16/11/24

VOYAGE DE CASA

ÉQUIPAGE.			VISA.					
NOMS ET QUALITÉS.	ADDRESSES.	NATIONALITÉ.	no S. N. Ad.		DE LA DOUANE.			
Mermoz	Casa	FR	no S. N. Ad. 100		DE LA DOUANE.			
POINT DE DÉPART.		CHARGEMENT.	DURÉE DE L'ESSAI des moteurs au sol.	RÉGIME MAXIMUM DES MOTEURS		HEURES		POINT D'ATTELDISSAGE.
Casa				NATURE.	POIDS.	au sol.	en l'air.	
QUANTITÉ DE COMBUSTIBLE emportée pour le voyage.		INCIDENTS Panne, casse, dommage aux tiers, etc.			OBSERVATIONS DU PILOTE SUR LE VOYAGE.			
Essence.	Huile.							
État de l'aéronef au départ:					Signature du Pilote: Mermoz			





COPIE FEUILLE CARNET DE VOL.

CARNET DE ROUTE 197

Avion-Hydravion.

breguet XIV rebout mars 1928

Nationalité: Française Marques d'immatriculation: AFAV
 Certificats { de navigabilité N° 1001 en date du 22 Janvier 1923
 d'immatriculation N° 1001 en date du 22 Janvier 1923
 Désignation de l'Aéronef: Commercial Port d'attache: Toulouse

Description de l'Aéronef.

Constructeur: Clément et Béchague Type de l'Aéronef: Br. Lat. Torpedo N° de série: 197
 Envergure: 14^m 36 Longueur: 9^m 20 Hauteur: 3^m 30 Surface portante: 52 m²
 Poids à vide: 1230 k. en charge: 1903 k. Tonnage utile: 335 k.
 Équipage obligatoire: un pilote Nombre de places pour passagers: deux
 Combustible { Contenance des réservoirs d'essence: 200 l. d'huile: 17 l.
 Heures de vol à pleine puissance au sol:
 Marque et type des moteurs: Renault 12 CV Régime normal: 1.600 t/m Puissance globale: 200 H
 Propulseurs: Hélice tractive Dispositifs d'atterrissage ou d'amerrissage: 2 roues biquille
 Licence pour appareil de C.S.F. accordée le
 Type de l'appareil de C.S.F.

Propriétaire:

Nom et prénoms: Latécoère
 Adresse: 186 Boulevard Hausmann
 Nationalité: Française
 Paris

Fait à Paris le 4 Mars 1924
 Le Directeur du Service de la Navigation Aérienne,
 Pour le Directeur
 P. O. Le Contrôleur


(1) Tourisme, commercial ou Etat.
 (2) Réduction faite du poids du combustible, de l'équipage et des instruments de bord.





AÉRODROME DE CASABLANCA



Photo FLANDRIN





ROYAUME DU MAROC « PAYS DU COUCHANT EXTRÊME »



Le Maroc est un pays monarchique, situé sur le haut de l'Afrique du Nord, entre l'Algérie et la Mauritanie. Ses côtes sont bordées à la fois au nord par la Méditerranée, et à l'ouest par l'Atlantique.

Ce dernier lui confère un climat qui offre des paysages variés, favorisant l'agriculture et l'élevage.

Sa population est islamisée, à dominante arabe, malgré la présence de berbères.

A la suite de querelles successives, et de l'effondrement de son économie, une grande partie du pays est sous protectorat français et le reste revient à l'Espagne en 1912 (traité de Fès).

LYAUTEY, Résident général, entreprend la pacification du pays. Aussi de nombreux français émigrent vers ce pays prometteur.

Capitale : RABAT.





CASABLANCA

II-61



La rue des bureaux LATECOERE



L'hôtel EXCELSIOR, les pilotes séjournèrent dans l'attente de leur affectation ou d'un logement.





CASABLANCA



Une bonne bière entre copains à la table d'une brasserie.



RICH - BAR, autres lieu de rendez vous entre pilotes.





La rue des bureaux LATECOERE.



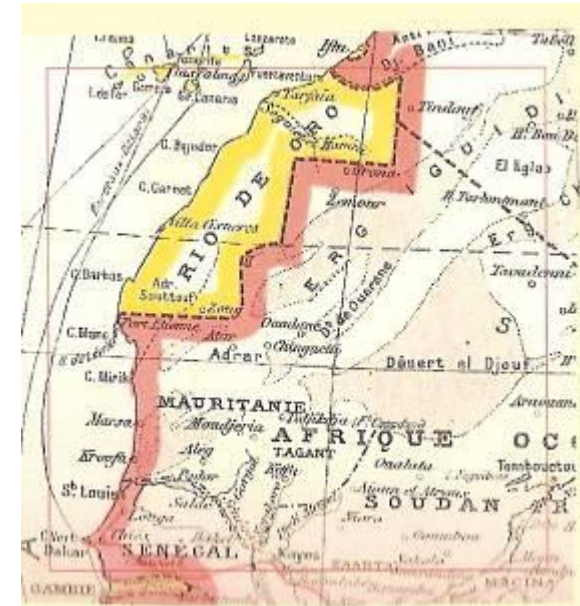
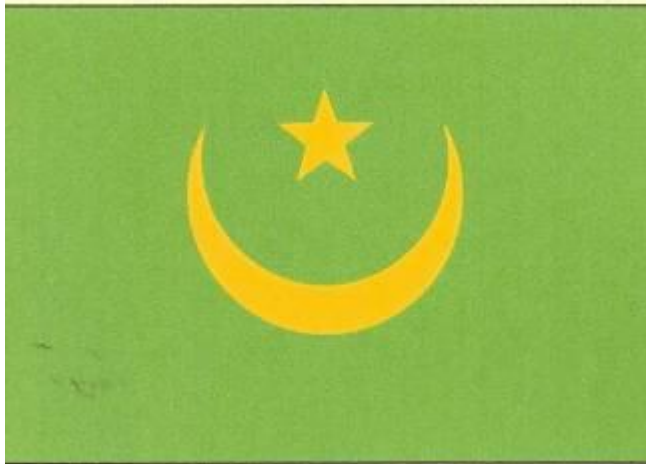
Breguet XIV
n° 149 F-AECT

Le Breguet de cette CPA participa à la seconde mission ROIG, Rio – Pernambouc/Recife (Brésil).
Le 7 mars 1925, au matin décolle de Bahia avec le Breguet de VACHET.
Une panne de moteur l'oblige à se poser sur une plage, l'appareil capote causant de fortes avaries à l'avion et blessant l'équipage : HAMM, Prince MURAT et GAUTHIER.





LA MAURITANIE



Une immense plaine basse de 835 000 km², quasi sablonneuse et de climat saharien.

Le pays est bordé au nord ouest par le territoire espagnol du Rio de Oro, au sud par le fleuve du Sénégal, par l'Atlantique sur ses côtes, au nord par l'Algérie et par le Soudan (Mali de nos jours) à l'est et sud est.

Sa population est évaluée à 300 000 habitants. En bordure du Sénégal, des cultivateurs de races noires et le reste du pays peuplé par des maures, mélange de berbères et d'arabes, éleveurs nomades à l'intérieur des terres et pêcheurs sur les côtes.

Il n'y a pas de chemin de fer ni de routes, seulement des pistes caravanières. La population étant en grande partie nomade, peu de villes ont été construites. Les agglomérations les plus importantes sont : Kaedi, Atar Uakchott.





Protectorat Français en 1903, puis Colonie en 1920.



Port Etienne, escale de la Ligne





LES MAURES



Les Maures, jaloux de leurs traditions. Ils éprouvent d'instinct une antipathie pour l'étranger.



Dans le dessert, ceux sont d'invisibles guetteurs qui surprennent l'équipage avec cruauté et cupidité pour s'attribuer les biens et les personnes. Les prisonniers étaient libérés moyennent une rançon





FARMAN F 70 LIMOUSINE



Constructeur : FARMAN

Type : biplan en bois au revêtement entoilé

Longueur : 10,10 m

Envergure : 14,90 m

Poids total en charge : 2 050 kg

Vitesse de croisière : 150 km/h

Autonomie : 400 km

Plafond : 4 800 m

Moteur : Renault 12fe 300 cv, 12 cylindres en ligne, refroidi par eau.

Commentaire : 4 exemplaires furent achetés en 1923 à la Cie du réseau TRANSAFRICAIN.

Ils jouèrent de rôle de « camion et d'autobus » sur la Ligne.

