

Pierre Georges LATECOERE 1883-1943 – partie I

par Filip Van der Haegen



Voici, le timbre paru en France le 16 juillet 2013 et dédié à Pierre-Georges Latécoère.

M. Latécoère était propriétaire d'une usine aéronautique à Montaudran (Toulouse) où, lors de la Première Guerre mondiale, a été construit plus de 1000 avions de reconnaissance pour le compte de l'Armée française.



Vue de l'usine et de l'atelier

Le cessez-le-feu a donc eu un impact important sur les commandes de Latécoère. Mais il n'a pas jeté l'éponge. Son rêve était de relier par avion la France aux colonies Françaises du Nord de l'Afrique et de développer une ligne de courrier aérien régulière.

Au Maroc, l'armée française utilisait des avions depuis 1912 pour des vols de reconnaissance. Il y avait donc une infrastructure locale.

Latécoère a immédiatement commencé à travailler. Le 25 décembre 1918, il embarque à bord d'un Salmson A2 de Toulouse à Barcelone pour discuter du survol du continent espagnol. Il emportait également 2 courriers : 1 grande enveloppe du consul d'Espagne à Toulouse et le journal "la dépêche du midi" du 25 décembre.

Le Maghrebophila



La route cartographiée



Latécoère et le pilote Cornemont pour leur départ



Départ de Toulouse



À leur arrivée à Barcelone

La deuxième étape consistait à étendre la ligne aérienne à Casablanca (Maroc) via Barcelone, Alicante et Malaga. Le 3 mars 1919, Pierre Georges et le pilote Lemaître quittent Toulouse en direction du Maroc sur leur Salmson 2A2 N° 457.



Le lendemain, ils ont atteint Casablanca après une escale à Rabat.

Latécoère était conscient que s'il voulait réussir, il aurait besoin de la pleine coopération des autorités locales. Le Général Résident Hubert Lyautey pourrait se ranger à l'idée de Latécoère, surtout si ce dernier le convaincait en lui remettant le journal "Le temps", paru la veille à Paris et un bouquet de violettes de Toulouse (caractéristique de cette ville) à la femme de Lyautey.

Le Maghrebophila



À leur escale intermédiaire à Rabat



Le Maréchal Lyautey

Le lendemain, Lyautey avait déjà donné l'ordre de signer un contrat de transport de courrier via les Lignes Aériennes Latécoère (LAL). Il a également accordé une subvention d'un million de francs français pour soutenir le projet.

Le 12 mars 1919, le vol de retour est lancé. M. Jean Walter, directeur général de la poste marocaine) a remis à Latécoère un courrier contenant 50 lettres (*) portant un cachet spécial à l'encre rose.

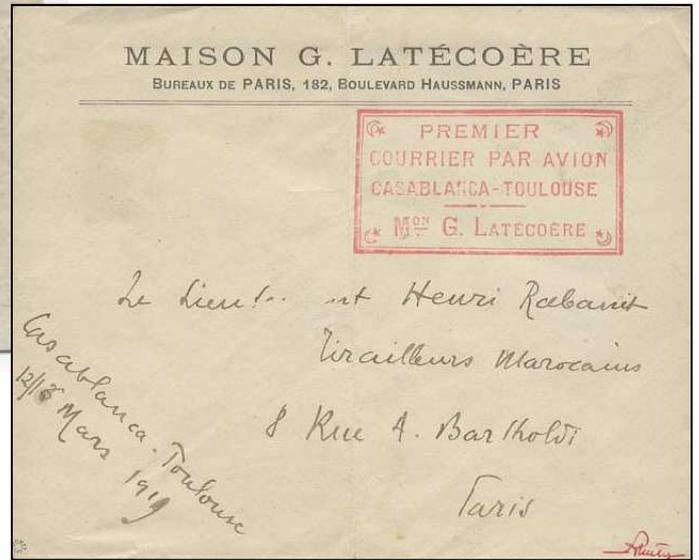


(*) La plupart des catalogues parlent de 20 lettres. Cependant, des recherches personnelles ont déjà permis de mettre au jour 47 pièces.

Quelques exemples de lettres transportées :



Le Maghrebophila



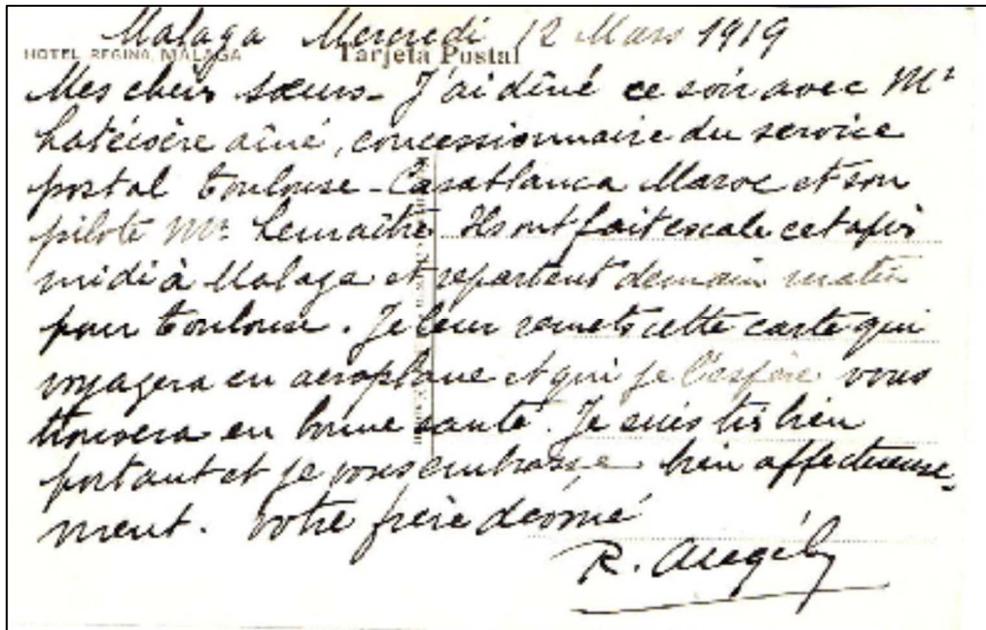
Le voyage de retour a suivi le même itinéraire que celui du voyage aller, avec une nuit à l'hôtel Regina à Malaga.



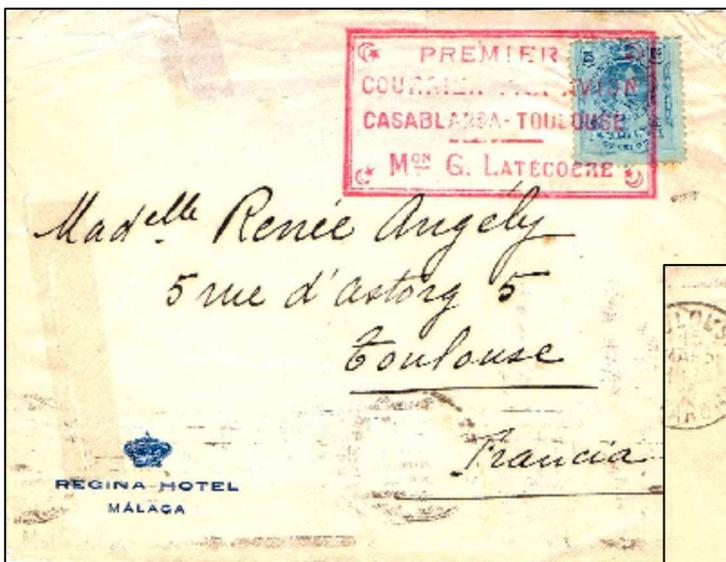
Le Maghrebophila

Un événement fortuit donnera lieu à une pièce exceptionnelle de l'histoire de la poste aérienne espagnole.

Le Français R. Angely a également séjourné à l'hôtel ce soir-là. Il entendit Latécoère et son pilote parler français, leur demanda ce qu'ils faisaient là-bas et, après qu'ils eurent expliqué leur histoire, il leur demanda s'il pouvait envoyer un billet à ses sœurs de Toulouse. Cela a été autorisé et M. Angely a écrit ce qui suit:



Voilà, l'enveloppe de l'hôtel qui a contenu la carte, affranchie d'un timbre de 25 centavos. N'ayant pas le temps d'apporter la lettre à la poste, Latécoère a donc apposé le timbre spécial rose (qu'il avait amené du Maroc) sur le timbre et également au verso.



Le Maghrebophila

Cette lettre est la première lettre espagnole transportée à l'étranger par avion.

Le vol retour a été un peu moins fluide. En raison du mauvais temps, Lemaître a dû atterrir près de Perpignan. Latécoère prit le sac de courrier avec lui et partit pour Toulouse en train. Il a laissé des lettres pour cette ville sur place et, en train de nuit, il s'est rendu à Paris.

Le lendemain (15/03), il a posté la correspondance au bureau de poste situé rue de Grenelle (75007) et s'est rendu au ministère des Postes pour lui remettre des envois postaux ainsi que le cachet prouvant que sa compagnie aérienne avait effectivement un potentiel.

La ligne aérienne internationale France - Maroc était un fait. Ce serait la base de la future ligne sud-américaine.



Dans la maison située 79 bis rue de Marceau à Paris, une plaque commémorative a été réalisée pour rendre hommage à Pierre Latécoère et à son idée lumineuse.

Dans un prochain numéro, nous soulignerons les développements futurs de la ligne Latécoère.

(à suivre)

Pierre Georges LATECOERE 1883-1943 – partie II

par Filip Van der Haegen

Dans le Maghrebophila N°24, nous avons parlé du début de la ligne aérienne Latécoère. Après le vol d'essai réussi en mars 1919, les mesures nécessaires sont prises pour mettre en place une liaison aérienne régulière entre Toulouse et Casablanca. Un contrat de convention a été établi avec le gouvernement français dans lequel les points suivants ont été déterminés :

Distances

Toulouse- Barcelone 380 km

Barcelone – Alicante 480 km

Alicante – Malaga 505 km

Malaga – Rabat 390 km

Temps de vol maximum

Toulouse – Alicante 20 heures

Alicante – Rabat 20 heures

Fréquence

8 vol par mois

Uniquement pour le transport du courrier et personnes - pas de bien.

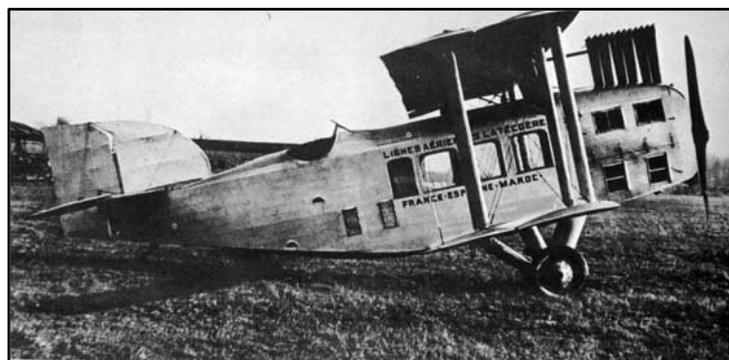
De vloot

30 Salmson 2A2

32 Breguet XIV A2
Emprunté à l'Etat



Salmson 2A2



Breguet XIV

Le Maghrebophila

Parmi le personnel recruté, nous trouvons des noms connus comme Dieudonné Costes, Didier Daurat, Raymond Vanier.

Didier Daurat sera responsable à partir de 1920 de l'exploitation de la ligne.

A partir du 13 juillet 1920, la ligne est prolongée de Rabat à Casablanca.



Les tarifs postaux entre France et le Maroc étaient les suivants :

	0 – 20 gr	20 – 100 gr	100- 200 gr
À partir de 13/10/1919	1.25 Fr	2.50 Fr	3. 75 Fr
À partir de 01/02/1921	0.75 Fr	1.75 Fr	+ 1.00 Fr/100 gr
À partir de 16/01/1922	0.50 Fr	1..00 Fr	+ 0.50 Fr/100 gr

Au cours des premiers mois, peu de courrier a été transporté. Avant 1919, ce ne fut que 9000 objets, Pour 1920, ce fut 182.000 objets, en 1921 environ 327.000. La grande croissance vint à partir de 1922, où environ 1 400 000 lettres ont été transportées.

Voici deux exemples de la première période :

Lettre de Rabat vers la France

Novembre 1919

Tarif de surface : 0.15 Fr/20 gr

Surtaxe aérienne : 1.25 Fr

Les deux lettres portent L'étiquette "Par Avion" imprimée sur ce que l'on appelle "Papier Solferino".

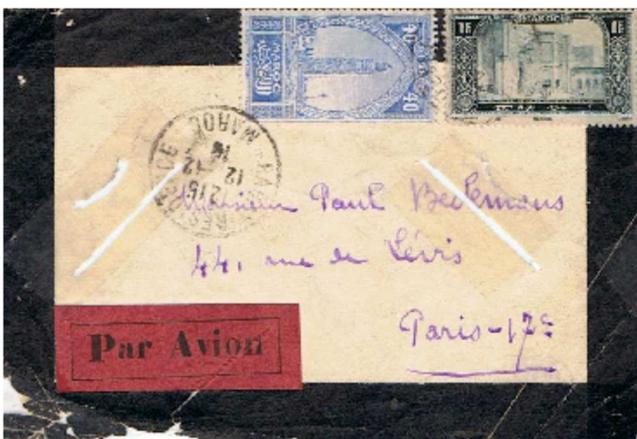


Lettre de Rabat vers la France

Décembre 1919

Tarif de surface : 0.15 Fr/20 gr

Surtaxe aérienne : 1.25 Fr



Le Maghrebophila

Quelques exemples pour la période 1920 – 1922:

Lettres de Casablanca vers la France

Mars 1920

Par avion à partir de Rabat

Tarif normal : 0.15 Fr/20 gr

Surtaxe aérienne : 1.25 Fr



A partir de 1920, l'étiquette Guynemer est utilisée et l'utilisation de l'étiquette rouge "Par Avion" est réduite.



Lettre de France vers Casablanca

Mai 1921

Tarif normal : 0.25 Fr/20 gr (depuis 01/04/1920)

Surtaxe aérienne: 0.75 Fr/20 gr (depuis 01/02/1921)

Lettre de Casablanca vers la France

Décembre 1921

Tarif normal : 0.25 Fr/20 gr

Surtaxe aérienne : 0.75 fr/20 gr

Étiquette Guynemer oblitérée avec les timbres.



Le Maghrebophila

Le 6 avril 1922, la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA) effectue un vol d'essai entre Casablanca et Mogador via Saffi.

Ce fut considéré à l'époque comme la première section de la future ligne Casablanca - Dakar. Le départ a eu lieu en présence du président français Millerand, qui visitait l'Afrique du Nord à l'époque. La correspondance est toujours affranchie par un timbre bleu de 75 ct de la poste aérienne, qui couvre à la fois le port normal et la surtaxe aérienne.



Le 3 mai 1923, le vol d'essai Casablanca - Dakar a eu lieu sur ordre du CGEA.

Trois Breguets XIV ont quitté Casablanca à 4h15 en direction de Casablanca. Les pilotes étaient Delrieu, Hamm et Cueille, les mécaniciens étaient Bonaard et Lefroit. Les passagers étaient le Capitaine Roig, chef de mission et Mr Louis, rédacteur en chef du journal "Vigie Marconaine".

Le même jour, ils atteignent Cap Juby, après une escale à Agadir. Le 4 mai, la route Cap Juby - Villa Cisneros - Port Etienne a été achevée. En fin d'après-midi du 5 mai, Ceuille atterrit avec Roig et Louis à bord (ensemble avec le courrier) à Dakar. Les deux autres avions ne sont arrivés à Dakar que le lendemain, en raison de la panne d'essence de l'avion piloté par Hamm près de Villa Cisneros.

La correspondance provenant de Casablanca se composait d'environ 250 objets, dont la plupart portent un cachet spécial à l'encre rouge.



Le Maghrebophila

Le 12 mai, le vol de retour a commencé, mais après une escale à Saint Louis, il y a eu quelques difficultés. L'avion de Cueille, avec Bonnard et Louis à son bord, dû retourner à Dakar, et les trois hommes retournèrent par bateau à Casablanca.

Les deux autres Breguets atteignent Cap Juby le 14 mai et y restent jusqu'au 21 mai.

L'avion, piloté par Hamm, a atterri à Casablanca le 21 mai à 21h15.

Delrieu et Roig sont arrivés à Casablanca le 22 mai à 7h30 avec le courrier.



Les lettres ci-dessus portent un cachet rond de la Mairie de Dakar.

La correspondance destinée à la France porte le cachet d'arrivée toulousain du 24 mai à 4h30 du matin.

Il n'y avait pas de surtaxe aérienne pour le vol de retour.



Arrivée de Delrieu et Roig à Casablanca