

LETTRE D'INFORMATIONS

4^{ème} TRIM 2024 - ANNÉE 2025

ACTUALITÉS

La journée académique 2025
Instant insolite

AVANCEMENT DU PROJET

Le fuselage
La motorisation de l'avion
La cabine de pilotage
Les ailes
La maquette à l'échelle 1:5
Les outillages

LES PERSPECTIVES POUR 2026

LES ÉVÉNEMENTS

Les journées du patrimoine
Des étoiles et des ailes
Rassemblement international
d'hydravions à Biscarrosse

LES GRANDES FIGURES

Beppo de Massimi

UNE PAGE D'HISTOIRE

Les lignes aériennes Latécoère

6



UN PROJET DÉVELOPPÉ PAR



AVEC LE SOUTIEN



POUR LE COMPTE DE





Chers adhérent(e)s, chers amis

2026 : Le projet LATÉ-28 prend son envol

Le rideau se lève aujourd'hui vers sa concrétisation avec la livraison dans l'atelier d'assemblage des premières pièces réalisées en cours de l'année scolaire 2024- 2025 et du début de l'année scolaire 2025-2026. Certaines ont été finalisées et livrées en fin d'année comme les établis, trois couples du fuselage, les volants, l'hélice, les serrures de la porte du coffre à bagages et les pièces métalliques fabriquées au Cercle des Machines Volantes.

2026 sera donc l'année du début de l'assemblage d'une partie du fuselage. Le projet entre désormais dans la phase concrète de la construction de cet avion mythique. Les plans de charges pour l'année scolaire 2025-2026 ont été distribués dans tous les établissements pour poursuivre sans relâche la réalisation des pièces avec l'ensemble des nouvelles promotions.

Le mercredi 17 décembre 2025, une centaine d'élèves et étudiants de 13 établissements d'enseignement professionnel et technologique (Bac Pro et BTS) et de l'IUT GMP TA de l'académie de Toulouse ont été accueillis à L'Envol des Pionniers pour présenter les ouvrages réalisés à ce jour, en présence du recteur Karim Benmiloud et des membres de l'association.

Grand moment inscrit comme une nouvelle étape d'un long chemin qui s'annonce prometteur d'échanges et de partage entre tous, engagés dans un projet porteur de symboles du passé vers le futur pour raconter la fabuleuse histoire de ce patrimoine exceptionnel.

Le projet LATÉ-28 est présent désormais au cœur du grand public qui découvre pas à pas son rôle majeur dans le monde éducatif et son intérêt pour les élèves de s'engager dans un tel projet.

L'association LATÉ 28 a ainsi participé aux événements proposés à L'Envol des Pionniers comme la nuit des musées, les journées du patrimoine en septembre et le Festival des Etoiles et des Ailes en novembre à L'Envol des Pionniers.

L'année 2026 sera à nouveau une année fructueuse et riche dans la poursuite d'un projet fédérateur où tous les métiers s'élancent vers un seul but, réaliser la reproduction du LATÉ-28 pour 2029.

ACTUALITÉS

LA JOURNÉE ACADÉMIQUE

Plus de 60 lycéens de 13 lycées issus de 10 établissements technologiques et professionnels ont été accueillis à l'Envol des Pionniers mercredi 17 décembre 2025 pour la troisième fois depuis la prise en charge du projet de reconstruction de l'avion par l'association LATÉ 28.



Le nouveau recteur Karim Benmiloud de l'académie de Toulouse, informé dès son arrivée à Toulouse de cette initiative de Toulouse-Métropole, était présent à cette journée.



Pour lui, ce projet est extraordinaire par son aspect historique et patrimonial placé au cœur de l'histoire de Montaudran mais aussi par sa durée qui est exceptionnelle et qui va concerner plusieurs promotions dans chaque lycée engagé dans l'aventure. Il a souligné l'importance pédagogique qui associe formation, histoire et innovation. Grâce à ce projet, les élèves s'approprient les savoir-faire liés à la mécanique, à la chaudronnerie, au bois, au numérique et à

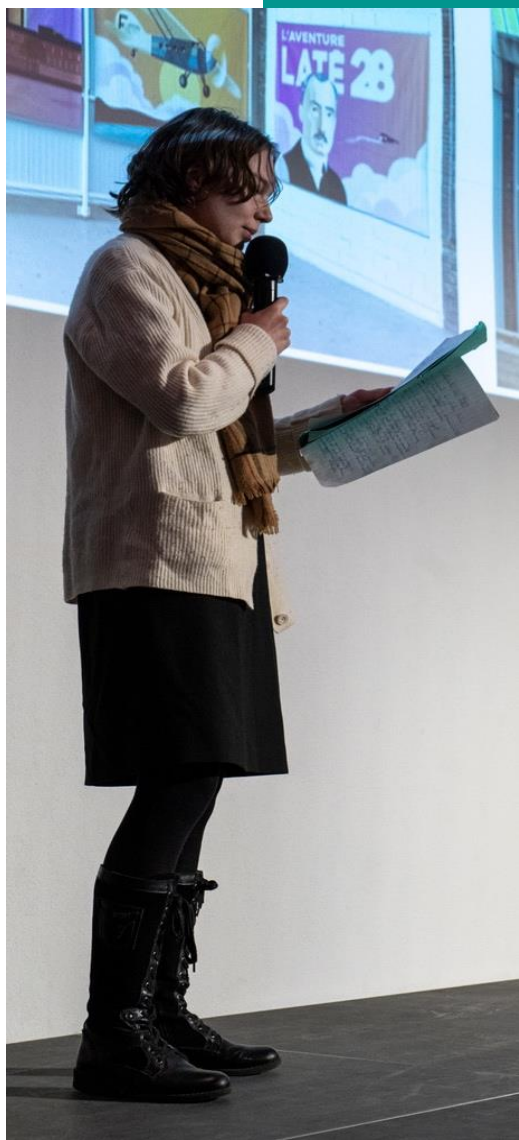
Tous les supports logistiques nécessaires pour la mise en œuvre du projet.

Le recteur a découvert les nombreuses pièces fabriquées et installées dans le hall d'assemblage. Il a fait part de son admiration aux élèves et professeurs présents ce jour-là.



EN PARTENARIAT AVEC





Quand les élèves témoignent de leur implication dans l'aventure, Décembre 2024.

« Les hommes animés par leurs désirs ardents, nourris par leur souffle de vie, s'abandonnent corps et âme à la quête de la connaissance pour réaliser l'impossible. Guidés par leur soif de découverte qui fait jaillir une explosion d'idée innovante et virtuose, ils sont décidés à emprunter un chemin tumultueux où les forces de la nature se déchaînent, où seule la persévérance et la constance sont les mères de sûreté.

La force qui réside dans ces hommes est telle qu'ils arrivent à braver l'insurmontable avec audace et rectitude, poussés par leurs ambitions qui les mènent au ciel. De leur cœur naît la hauteur, de la hauteur naît la vitesse. Ils sont subjugués par leurs exploits, leurs souffles sont haletants, leurs pores se dilatent, leurs yeux sont écarquillés.

Enfin la création est née. C'est le fruit des luttes et d'acharnement incessant qui ont permis de concevoir et de voler sur le Laté -28. C'est grâce à chaque entité qui ont permis de façonner ce corps qui fonctionne avec l'énergie de l'unisson. Cette cohésion qui est animée par un désir ardent et une volonté insatiable qui fait naître un dénouement créateur porteur d'une étincelle d'espoir. »

Discours prononcé par **Mathilde Heblès**, élève au Lycée Stéphane Hessel qui a contribué à la réalisation des bâches exposées dans l'atelier d'assemblage

AVANCEMENT

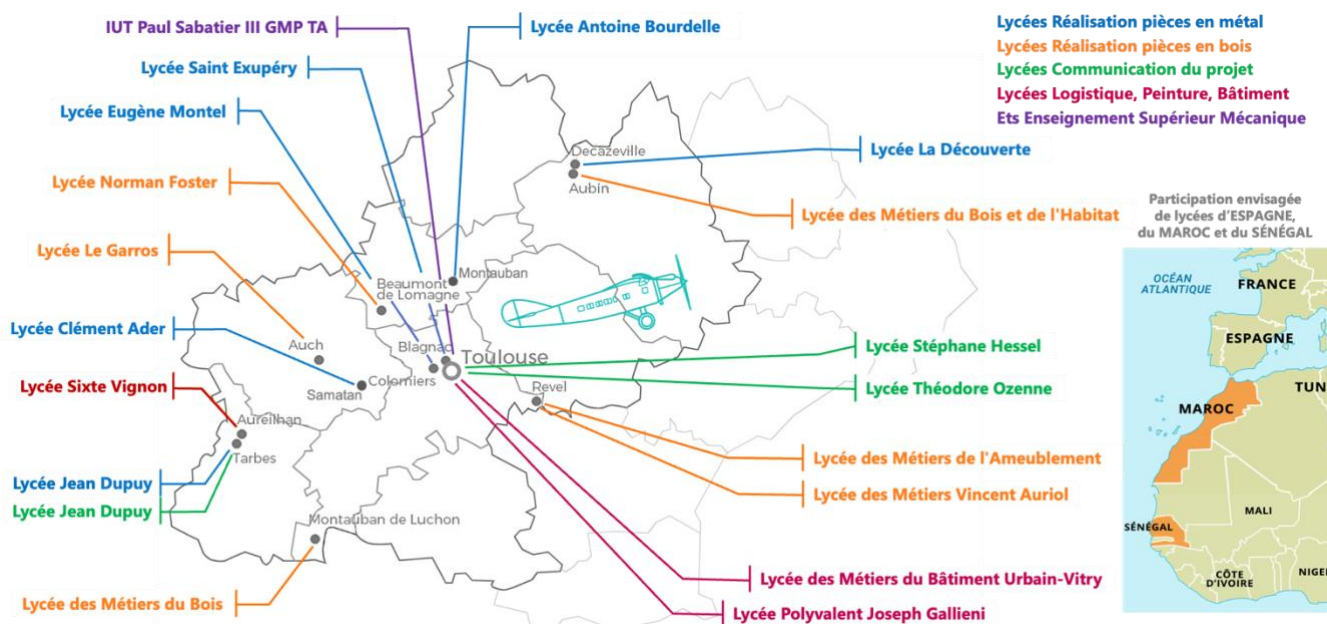
LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ENGAGÉS DANS LE PROJET

À ce jour 16 lycées et établissements supérieurs de l'académie de Toulouse sont engagés dans le projet. Deux nouveaux établissements ont rejoint le projet au cours de l'année scolaire 2024-2025.

- Le lycée Clément Ader de Samatan dans le Gers
- l'IUT Génie Mécanique de l'Université Paul Sabatier.

Plusieurs filières dans les établissements présentés ci-dessous participent à la réalisation de pièces en bois, en métal et ainsi qu'à des activités de communications, de transport, de peinture et du bâtiment.

C'est environ 150 élèves et étudiants qui participent chaque année au projet.



Il est aussi envisagé d'impliquer des lycées d'Espagne, du Sénégal et du Maroc (pays sur la ligne de l'Aéropostale).

Tous ces lycées sont encadrés par Stéphane Rivola DDFPT (Directeur Délégué aux Formations Professionnelles et Technologiques) du lycée d'Auch et chargé de mission en tant qu'inspecteur d'académie du rectorat de Toulouse, chef d'orchestre de cette aventure et Alain Gaboriaud, Chef du projet de l'association LATÉ 28 qui suivent le bon déroulement du projet et apportent toute leur expertise technique pour réaliser l'avion.

Les activités sont réalisées en étroite collaboration avec Frédéric Collinot et Georges Orfanos du CMV (Cercle des Machines Volantes à Compiègne) qui construisent un LATÉ-28 volant. Des échanges très fructueux, techniques et de fourniture de matériels, assurent la bonne marche des deux projets.

De nombreux déplacements en septembre et octobre 2025 ont permis de récupérer un ensemble de pièces finalisées et de rencontrer les équipes responsables dans chaque lycée.

EN PARTENARIAT AVEC



LE FUSELAGE

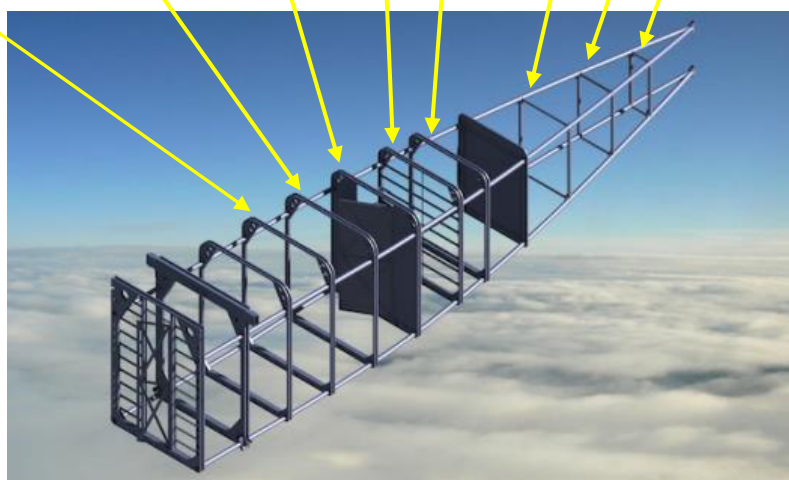
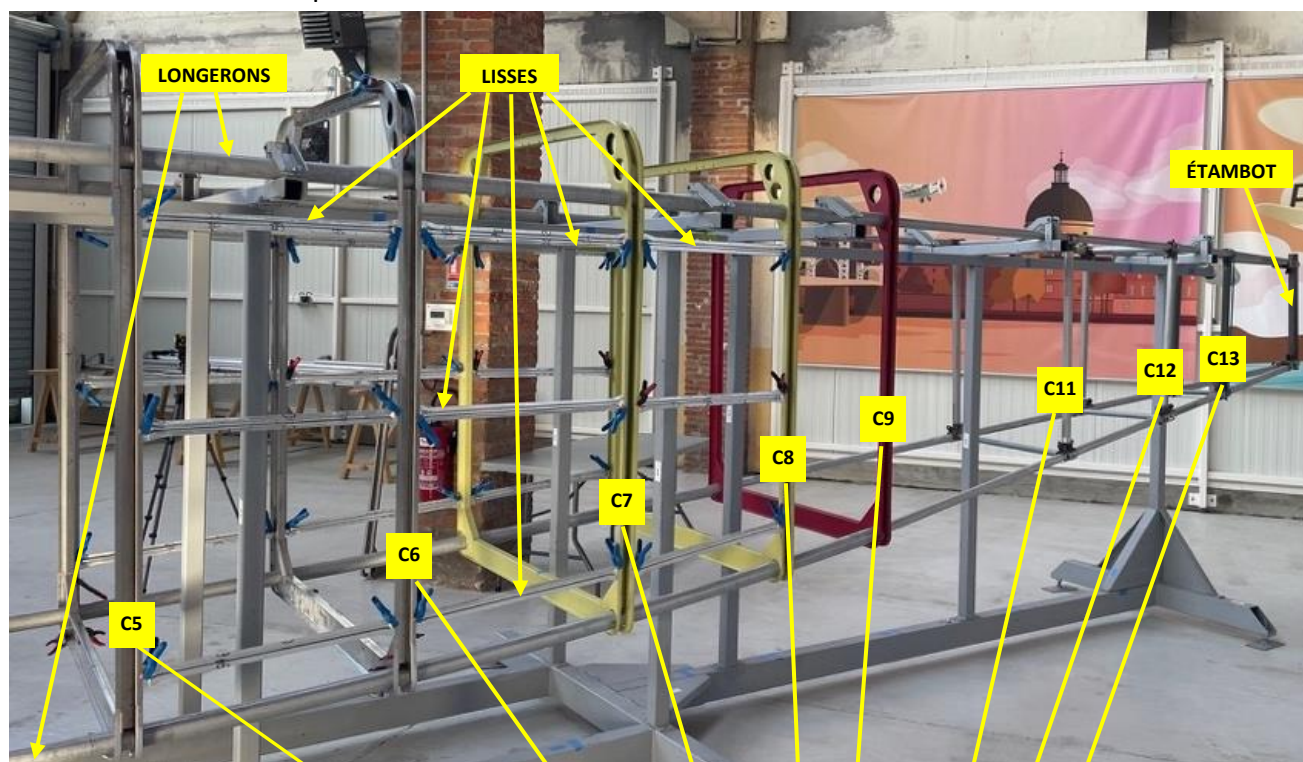
LES COUPLES

Huit couples ainsi que l'étambot ont été réalisés et assemblés avec les longerons sur le gabarit d'assemblage dans l'atelier de Montaudran.

- 2 couples (C4 et C5) ont été réalisés par le lycée St Exupéry de Blagnac.
- 3 couples (C7, C8 et C9) ont été réalisés par le lycée Jean Dupuy de Tarbes, dont deux ont été rivetés par le lycée St Exupéry.
- 3 couples arrière (C11, C12 et C13) ont été préassemblés par l'association LATÉ 28.

Une peinture anti-corrosion (verte) et finale (rouge bordeaux) a été effectuée, sur certains couples par le lycée Sixte Vignon (Aureilhan).

Des lisses fabriquées par l'association LATÉ 28 et percées par le lycée St Exupéry de Blagnac ont été assemblées entre les couples.



EN PARTENARIAT AVEC

LES 48 FERRURES CENTRALES, LES 16 FERRURES ARRIÈRE ET L'ÉTAMBOT

Les ferrures préassemblées, fournies par le Cercle des Machines Volantes et destinées à relier les couples aux longerons ont été soudées au laser par le lycée la Découverte à Decazeville. Ce travail a permis de fournir les 64 ferrures nécessaires aux cadres avant et arrière, un ensemble indispensable à la cohérence structurelle du fuselage.



Ferrures partie centrale du fuselage

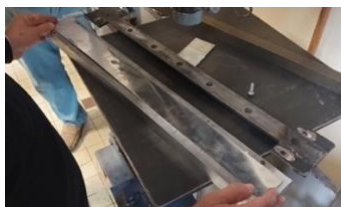


Ferrures et étambot de la partie arrière du fuselage

LES LISSES

Stéphane Rivola et Alain Gaboriaud ont formé 220 lisses de différentes tailles au CMV de Compiègne le week-end du 11 Novembre 2025.

Les lisses sont réalisées à partir de plaques d'aluminium découpées à la longueur et à la largeur adéquat, puis grâce à des gabarits et une presse elles ont été formées manuellement. Ce fut un travail fastidieux et méticuleux mais fort réussi ! (un grand merci au CMV pour nous avoir permis de réaliser ce travail)



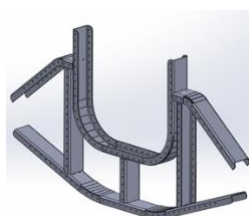
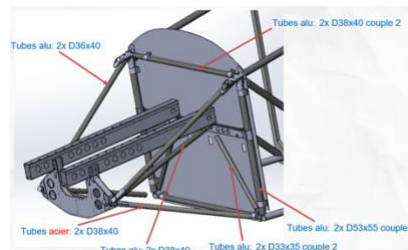
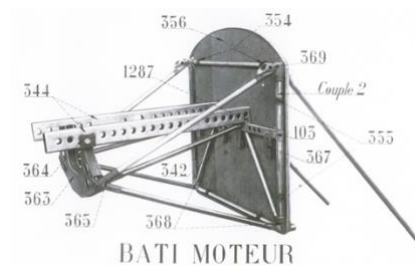
EN PARTENARIAT AVEC



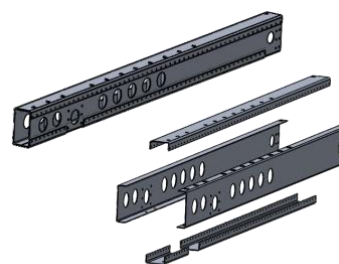
LE BÂTI MOTEUR

Le bâti moteur est conçu et réalisé par le lycée la Découverte de Decazeville.

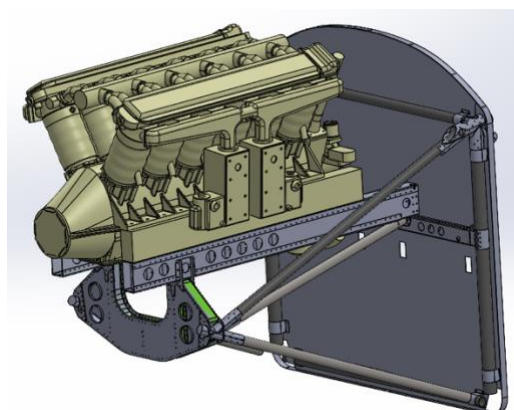
L'année écoulée a permis aux étudiants de réaliser sa conception en CAO.



Couple 1



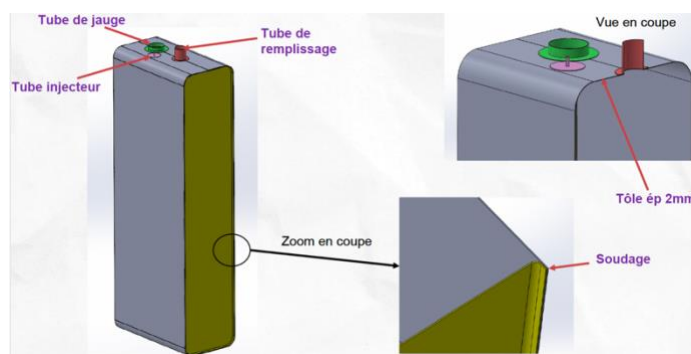
Longerons



Assemblage du moteur sur le bâti

LES RÉSERVOIRS D'ESSENCE

Les réservoirs d'essence sont conçus et réalisés par le lycée la Découverte de Decazeville. L'année écoulée a permis aux étudiants de réaliser leur conception en CAO.

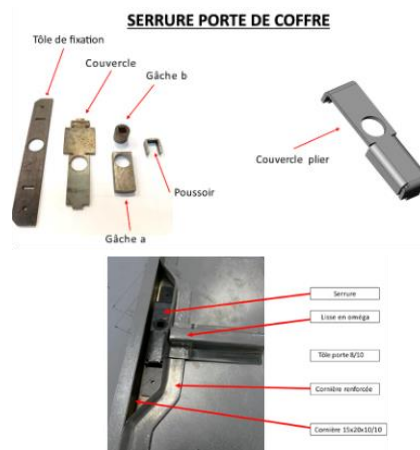
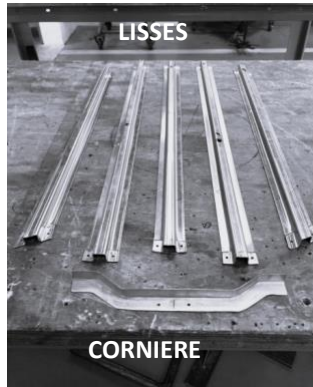


EN PARTENARIAT AVEC



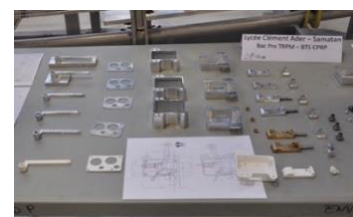
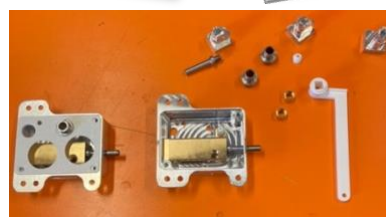
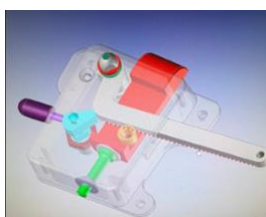
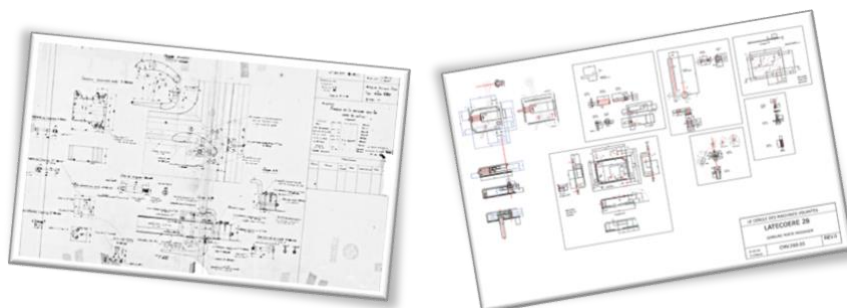
LA PORTE DU COFFRE ET SA SERRURE

Le lycée Eugène Montel de Colomiers est en cours de finalisation de la porte du coffre et de sa serrure



LA SERRURE DE LA PORTE CABINE

Le lycée Clément Ader de Samatan dans le Gers a conçu et réalisé plusieurs exemplaires de la serrure de la porte cabine à partir du plan d'origine.



EN PARTENARIAT AVEC



LA MOTORISATION DE L'AVION

LE MOTEUR

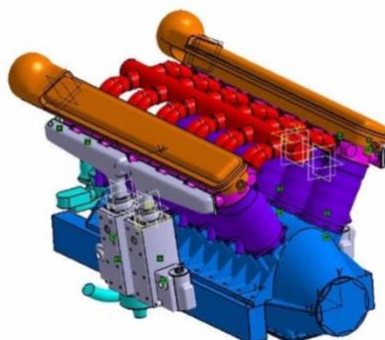
Afin d'éviter d'installer un moteur dans le LATÉ-28 non volant, une reproduction du moteur Renault 450 Ch du Potez 25, très proche de celui du LATÉ-28, sera réalisée (en matière plastique, impression 3D, strato-conception et modelage pour certaines parties).

L'IUT Paul Sabatier III GMP TA a réalisé :

- le relevé par scan 3D laser et par mesures centimétriques, du moteur Renault situé sur le site de l'envol des pionniers, sans démontage de pièces,



- un modèle CAO 3D du moteur.



Au premier trimestre de l'année 2025-2026, l'IUT a réalisé la partie haute du moteur par impression 3D et strato-conception (pièces de couleurs gris, mauve, rouge et marron sur la CAO) et a été livrée au lycée Jean Dupuy de Tarbes en charge de réaliser la partie basse (en bleu sur la CAO), l'assemblage et la finition du moteur



EN PARTENARIAT AVEC



L'HÉLICE

Le lycée Le Garros à Auch a réalisé l'hélice à partir d'un madrier lamellé-collé de 500 kg et de dimensions : 5 mètres de longueur, 42 cm de largeur, 32 cm d'épaisseur fourni par la société LAMECOL (Canejan-33).



L'hélice a été réalisée grâce à une machine d'usinage Biesse Rover C - 5 axes et a permis d'obtenir une pièce de 4,05 m et de 51 kg.



Ébauche



Demi-finition



Finition

Stéphane Rivola et Alain Gaboriaud (en tant qu'apprenti !!) ont poncé, teint et vernis l'hélice.



Ponçage



Teinture



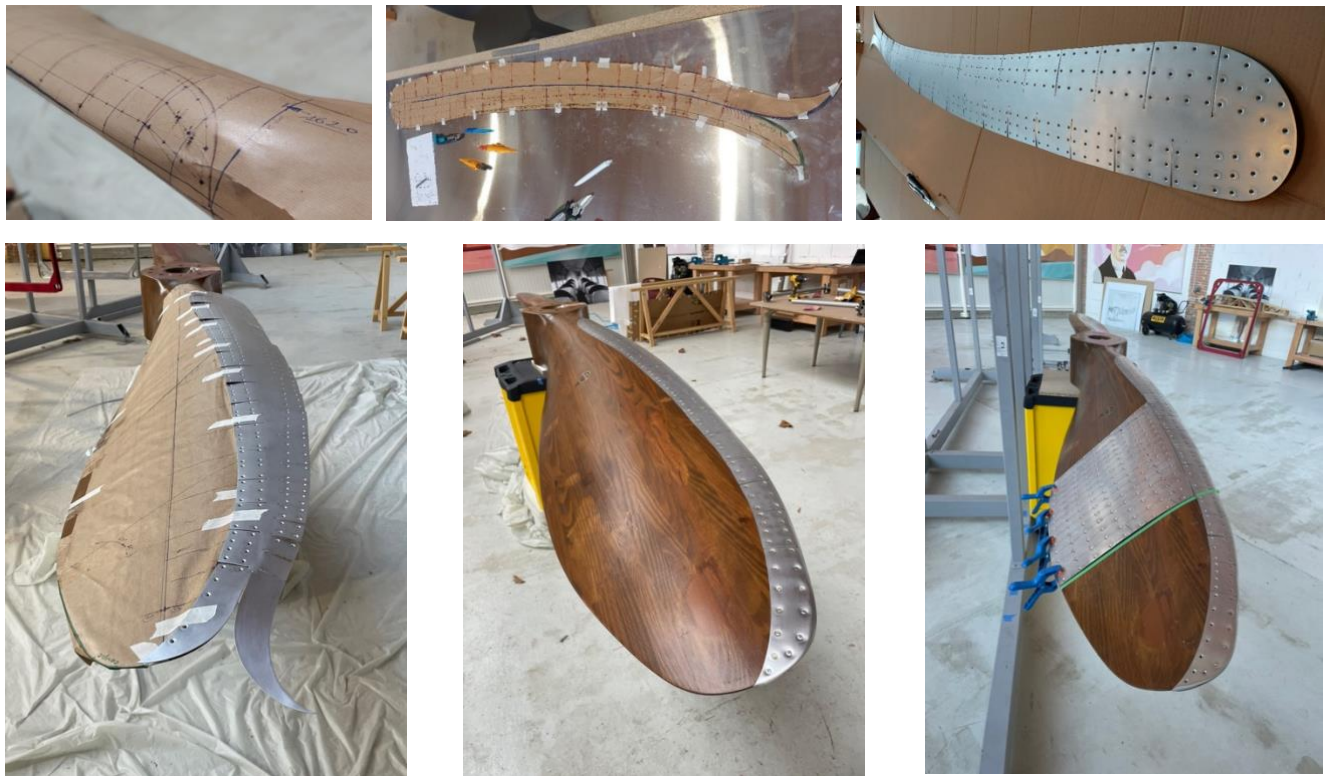
Vernis

EN PARTENARIAT AVEC



L'HÉLICE (suite)

Puis le blindage en aluminium du bord d'attaque d'une des pales de l'hélice a été réalisé à l'aide d'un patron d'une précision de haute couture. 6 jours ont été nécessaires pour obtenir le résultat. Le blindage du dessus de la pale est en cours de réalisation

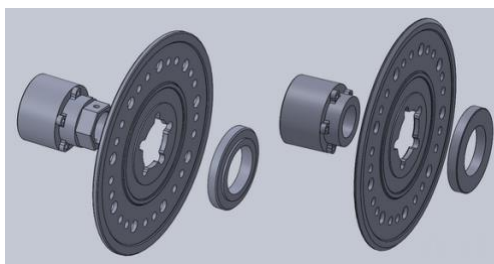


LES MOYEURS ET L'ARBRE DE L'HÉLICE

Le lycée Clément Ader de Samatan a conçu et réalisé une première version des moyeux de l'hélice ainsi que l'arbre permettant de fixer et d'entraîner en rotation l'hélice.



Moyeux et arbre du moteur Hispano-Suiza



Conception d'un prototype des moyeux



Prototype des moyeux et arbre d'entraînement

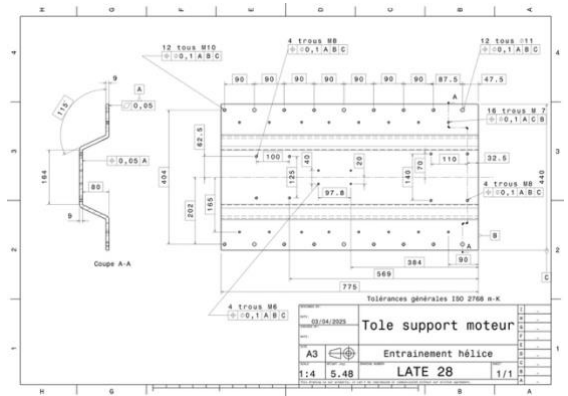
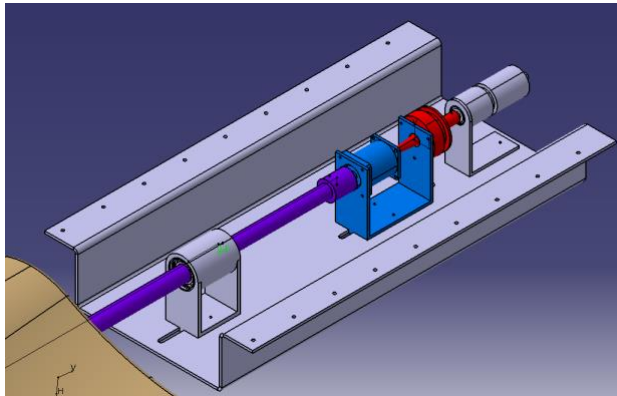
EN PARTENARIAT AVEC



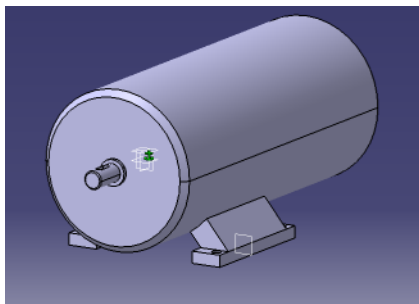
LA MOTORISATION DE L'HÉLICE

Un système de motorisation sera installé dans le moteur factice afin de faire tourner l'hélice.

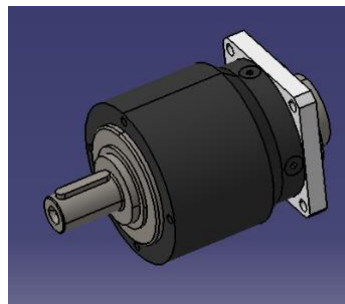
Ce système sera réalisé par le lycée Jean Dupuy de Tarbes. A ce jour la conception électrique et mécanique a été réalisée et se constitue des éléments suivants :



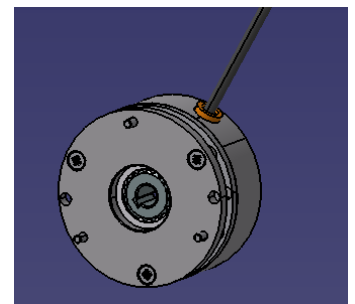
Structure globale intégrée dans le moteur factice



Moteur asynchrone



Réducteur



frein

EN PARTENARIAT AVEC



LA CABINE DE PILOTAGE

LES VOLANTS

La cabine de pilotage est équipée de deux volants (un volant sur la photo ci-dessous)



Les volants ont été réalisés en aluminium par le Cercle des Machines Volantes et ponçés par le lycée d'Auch avant habillage en bois



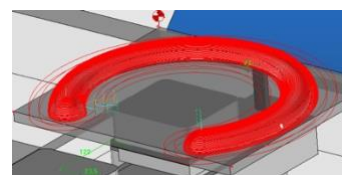
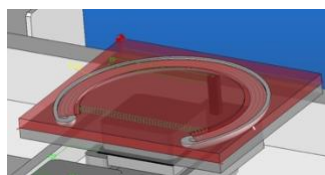
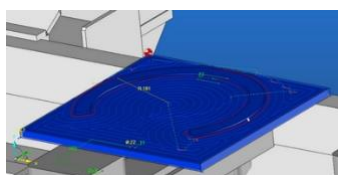
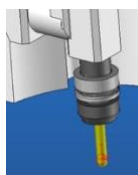
L'habillage en bois a été réalisé par le lycée des métiers du bois et de l'habitat d'Aubin (Aveyron). Plusieurs étapes ont été réalisées :



Réalisation d'une maquette numérique



Choix du procédé de fabrication et d'assemblage



Simulation des usinages à partir d'un outil (WoodCam)



Usinage sur centre Commande Numérique, assemblage, collage et finition

EN PARTENARIAT AVEC



LES AILES

LES NERVURES NORMALES ET TRONQUÉES

14 nervures tronquées ont été fabriquées par le lycée Sixte Vignon d'Aureilhan et livrées à l'atelier d'assemblage de Montaudran en octobre 2024

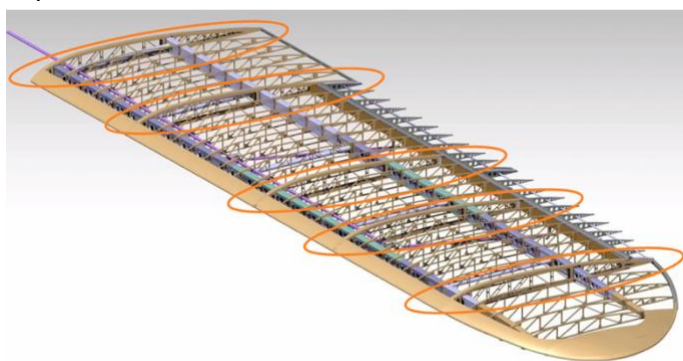


5 nervures normales ont été fabriquées par le lycée Norman Foster de Beaumont de Lomagne et livrées à l'atelier d'assemblage de Montaudran en décembre 2024



LES NERVURES CAISSONS

Claude Andrieu, membre de l'association LATÉ 28, a réalisé 4 nervures caissons, sachant qu'il y en a 5 par aile.



EN PARTENARIAT AVEC



LA MAQUETTE DU LATÉ-28 À L'ÉCHELLE 1:5

Les élèves de la formation bac pro technicien modelleur du lycée Jean Dupuy de Tarbes poursuivent la réalisation de la maquette de l'avion à l'échelle 1:5. Elle sera finalisée dans le courant de l'année scolaire 2026-2027.

De nombreux éléments et sous-systèmes ont déjà été réalisés et l'assemblage a débuté



Toilettes et volant



Bagages



Réservoirs largables



Train d'atterrissage



Couple et hélice



Couples et Nervures d'aile



Assemblage fuselage sur bâti



Bâti moteur

EN PARTENARIAT AVEC



LES OUTILLAGES

LES ÉTABLIS ET LES TRÉTEAUX

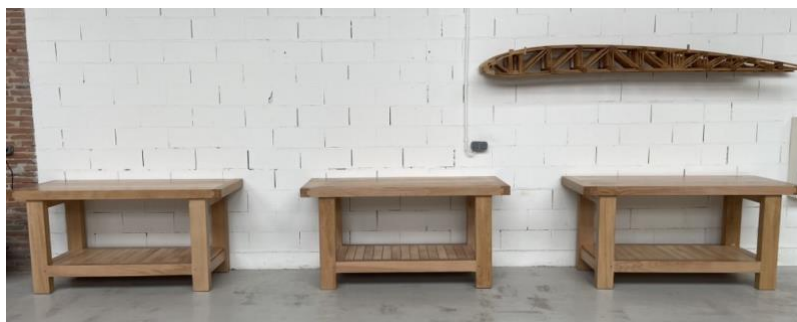
3 établis massifs en frêne ainsi que 8 tréteaux ont été fabriqués par le Lycée des métiers du bois et de l'habitat à Aubin.



6 tréteaux ont été fabriqués par le lycée Norman Foster de Beaumont de Lomagne pour le CMV Compiègne.



Les 3 établis et les 8 tréteaux ont été livrés par le lycée Gallieni à l'atelier d'assemblage de Montaudran et les 6 autres tréteaux au CMV de Compiègne.



EN PARTENARIAT AVEC



LES PERSPECTIVES 2026

Les principales activités vont concerner :

LE FUSELAGE

Le lycée Saint Exupéry de Blagnac

- Finalisera les couples 4bis, 5, 6, 7, 8
- Percera les lisses, les ébavurera, les assemblera 2 à 2 dans le but de réaliser une trempe pour les durcir.
- Participera à l'assemblage du fuselage avec l'association LATÉ 28

Le lycée Gallieni de Toulouse

- Assurera des transports de matériels et de matériaux dans la région mais aussi entre Toulouse et Compiègne (CMV).
- Réalisera la peinture des couples et d'autres éléments du fuselage.

Le lycée Eugène Montel de Colomiers

- Finalisera la porte coffre
- Réalisera le couple 10
- Assemblera la porte coffre entre le couple 9 et le couple 10
- Réalisera la porte cabine

Le lycée Jean Dupuy de Tarbes

- Fera un traitement de surface (type zingage bichromaté) des ferrures de la partie centrale, de la partie arrière et de l'étambot
- Réalisera une trempe des 220 lisses pour les durcir
- Concevra et réalisera les 53 traverses de plancher



Le lycée La découverte de Decazeville

- Réalisera le bâti moteur
- Réalisera les réservoirs d'essence

Le Lycée Le Garros d'Auch

- Concevra et réalisera les 22 cadres en acajou des hublots des deux avions.



EN PARTENARIAT AVEC

LA MOTORISATION DE L'AVION

L'association LATÉ 28 et le lycée Le Garros d'Auch

- Réaliseront le blindage de la deuxième pale de l'hélice



Le lycée Jean Dupuy de Tarbes

- Réalisera la motorisation électrique de l'hélice,
- Finalisera le moteur factice

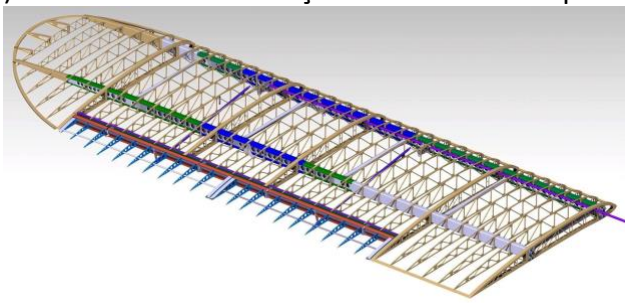
Le lycée Clément Ader de Samatan

- Réalisera la version définitive des moyeux et de l'arbre d'entraînement de l'hélice

LES AILES

Le lycée Jean Dupuy de Tarbes

- Concevra et démarrera la réalisation des 46 nervures d'ailerons en aluminium (en bleu sur l'image) des 2 ailes seront conçues et réalisées en partie



Le lycée des métiers du bois et de l'habitat d'Aubin

- Concevra et réalisera des gabarits pour la réalisation des nervures qui restent à fabriquer

L'association LATÉ 28

- Claude Andrieu poursuivra la réalisation des nervures caisson

LA MAQUETTE DU LATÉ-28 À L'ÉCHELLE 1 :5

Le lycée Jean Dupuy de Tarbes

- Poursuivra la réalisation de la maquette (objectif final : 2027)

EN PARTENARIAT AVEC

LES ÉVÉNEMENTS

JOURNÉE DU PATRIMOINE À L'ENVOL DES PIONNIERS 21 ET 22 SEPTEMBRE 2024



MEETING DES ÉTOILES ET DES AILES À CARCASSONNE 21 ET 22 SEPTEMBRE 2024



RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL D'HYDRAVIONS À BISCARROSSE 31 MAI ET 1^{ER} JUIN 2025

Une conférence sur la reconstruction du LATÉ-28 a attiré une soixantaine de personnes



EN PARTENARIAT AVEC

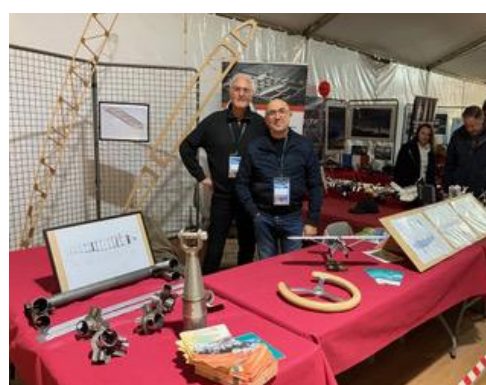


JOURNÉES DU PATRIMOINE À L'ENVOL DES PIONNIERS 21 SEPTEMBRE 2025



FESTIVAL DES ÉTOILES ET DES AILES À L'ENVOL DES PIONNIERS 21 ET 22 NOVEMBRE 2025

Les visiteurs ont montré beaucoup d'intérêt à ce projet et vont pas à pas suivre son évolution



EN PARTENARIAT AVEC



LES GRANDES FIGURES

BEPPO DE MASSIMI

BEPO DE MASSIMI L'HOMME AVEC QUI TOUT DEVIENDRA POSSIBLE



Imaginez deux hommes en 1907 à Paris sur les bords de la Seine, à la recherche d'un livre ancien sur Napoléon Bonaparte chez un bouquiniste... Ils tentent l'un et l'autre de marchander le prix mais l'un des deux remporte l'objet de la convoitise.

Pierre Georges Latécoère vient de rencontrer Beppo de Massimi qui devant sa mine déconcertée, l'invite à boire un verre.

il n'en fallait pas davantage pour sceller une indéfectible amitié sans laquelle l'aventure industrielle de Latécoère n'aurait pas connu le même destin. Quand il sentira la fin approcher en 1943, c'est à lui que Pierre Georges Latécoère confiera les dernières consignes pour le futur de son entreprise

EN PARTENARIAT AVEC



PRODIGIMA



BEPO DE MASSIMI : Un aristocrate italien au service de la France...

Né le 3 août 1875 au sein d'une famille d'aristocrates italiens, licencié ès lettres, raffiné et aux relations choisies, le Marquis Beppo de Massimi a huit ans de plus que Pierre Georges Latécoère. Venant en France en récompense de ses études, il s'y installera définitivement et créera une entreprise d'émaillage (il obtiendra même deux brevets) et traduira de nombreux textes d'italien en français et de français en italien.

Il n'hésite pas une seconde à s'engager sous les couleurs de son pays d'adoption le jour de la déclaration de guerre. Escrimeur et cavalier aguerri, il est un sportif convaincu et choisit l'aviation comme champ d'expérimentation qu'il exercera au sein de l'escadrille de reconnaissance C-227 au poste de lieutenant observateur de l'armée française dans une unité chargée de recruter pour créer une « arme aérienne ». Il se retrouvera dans l'Escadron d'un certain Didier Daurat. Sa détermination et sa bravoure seront hautement récompensées par une croix de guerre, plusieurs palmes et une légion d'honneur. Il sera alors naturalisé français.

BEPO DE MASSIMI : Un diplomate lié à la création de la ligne...

En automne 1917, à l'occasion d'une permission, il revoit Pierre Georges Latécoère à Paris qui lui confie alors son rêve secret de relier par voie aérienne l'Europe à l'Amérique du Sud. Cette idée plait à Beppo de Massimi. Industriel aux idées folles pour l'un et négociateur habile et fin diplomate pour l'autre, ils vont ensemble désormais se vouer sans relâche à fonder la société des Lignes aériennes Toulouse-Casablanca-Dakar et au-delà si possible. Non seulement l'aventure envisagée va engendrer des problèmes techniques et physiques, mais elle va devoir livrer une bataille administrative et politique.

Pierre Georges Latécoère s'acharnera et la boutade prononcée à l'époque « j'ai refait tous les calculs, ils confirment l'opinion des spécialistes : mon idée est irréalisable ; il ne me reste qu'une seule chose à faire : la réaliser » sera gravée à jamais dans sa vie.

Entre novembre 1918 et février 1919, les futurs patrons de la Ligne vont alors engager une partie très serrée en multipliant les entrevues auprès des autorités ministérielles de l'époque.

Sachant d'avance où vont se faire jour les premières grosses difficultés, Beppo de Massimi va s'installer à Madrid en qualité d'administrateur, Directeur Général de la Société des Lignes Aériennes Latécoère. En dépit de l'opposition d'une partie importante de l'opinion espagnole hostile à tout ce qui est Français, favorable à tout ce qui est allemand, Beppo de Massimi arrache les autorisations indispensables au survol du territoire Espagnol et à la mise en place des bases d'entretien et de réparation de Barcelone, Alicante, Malaga, vitales pour l'exploitation de la Ligne projetée.

Plus que jamais, Beppo de Massimi joue les rassembleurs à compter du 1^{er} janvier 1919. Parmi eux, Louis Delrieu, victorieux d'un zeppelin au-dessus des lignes ennemies, le commandant Jean Dombay, membre de la célèbre escadrille des Cigognes dirigée par Georges Guynemer, et Raymond Vanier as de la chasse. Et le 16 juillet, il recrute un jeune homme taciturne et discret qu'il avait connu à Chalons-sur-Marne alors qu'ils servaient au sein de l'escadrille C-227. Il s'appelle Didier Daurat qui obtient son brevet de pilote le 16 décembre et se lance un nouveau défi à la mesure de ses exigences et de sa conscience professionnelle. Sans tarder, Beppo de Massimi lui commande de devenir chef de l'aéropole de Malaga qui sera un relais efficace, doté d'un atelier de réparation et de pièces de rechange pour les avions.

Pierre Georges Latécoère ne souhaite pas s'arrêter en si bon chemin et convoite alors le Maroc comme simple relais vers Dakar et pourquoi pas vers l'Amérique du Sud ?

EN PARTENARIAT AVEC



Beppo de Massimi a parfaitement reçu le message et dès que le tronçon Toulouse-Casablanca fonctionne régulièrement, il va obtenir les autorisations de survol du Rio de Oro avec utilisation des bases de Cap Juby et Villa Cisneros.

De nombreux recrutements de pilotes et mécaniciens sont effectués et c'est l'époque où la Ligne va traverser une période funeste avec un grand nombre de pertes humaines dues aux conditions météorologiques et à la faiblesse des moteurs souvent. Beppo de Massimi et Pierre Georges Latécoère sont conscients de la gravité de la situation et Pierre Georges Latécoère va dès le mois d'octobre 1920 nommer Didier Daurat comme directeur d'exploitation. Entre avril et septembre 1927, Pierre Georges Latécoère est contraint de modifier le cadre juridique de la Ligne qui avait le tort aux yeux des pouvoirs publics, de confondre son existence et sa raison sociale avec celles d'autres sociétés aux intérêts différents si ce n'est contradictoires. La partie de la ligne « volante » est alors baptisée Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA) créée le 11 avril 1927 dont Beppo de Massimi sera membre du conseil d'administration. Les ateliers de construction seront placés sous le nom « la société industrielle d'aviation Latécoère (SIDAL). A partir de cette époque, l'aérodrome et les usines, la CGEA et la SIDAL seront plus unis que jamais à Toulouse Montaudran.

Alors que la ligne connaît des difficultés, Beppo de Massimi engage Joseph Roig qui sera l'homme désigné pour défricher la ligne de Casablanca à Dakar. Le pari est d'envergure. Le 3 mai 1923, la mission baptisée « Roig Casa-Dakar » à laquelle participe le diplomate, se tient prête au départ. Le Raid est un vrai succès et Beppo de Massimi le déclare à la presse en annonçant déjà l'extension du projet en Amérique du Sud et une ligne France Espagne Algérie et Tunisie. La ligne Casablanca-Dakar sera inaugurée le 1^{er} juin 1925. D'une longueur de 2850 km elle

porte alors à 6030 km le développement total du réseau aérien exploité par la Compagnie Latécoère. Un certain Jean Mermoz sera affecté à la ligne Casa-Dakar au début de l'année 1926 et à la fin 1926 un nouveau pilote apparaît, Antoine de St Exupéry engagé à la CGEA par Beppo de Massimi à la suite de leur rencontre le 12 octobre 1926. Séduit par sa culture et son intelligence, il lui annonce en effet ce jour-là qu'après avoir subi les épreuves, il sera admis à piloter. Son discernement lui a également fait pressentir le rôle plus important qu'il aura en qualité de médiateur et de diplomate, notamment lors de son séjour à Cap Juby en qualité de chef d'aéropôle d'octobre 1927 à la fin 1928. St Ex lui dédiera plus tard son livre « le Petit Prince » - en écrivant « à l'homme qui m'a donné la vie que je rêvais d'avoir ».

Au cours de cette même année, Pierre Georges Latécoère se rend en Amérique du Sud où il rencontrera Marcel Bouilloux Lafont auquel il cédera le 11 avril 1927, 93% des parts de la CGEA. Le 30 septembre 1927 naît alors la Compagnie Générale Aéropostale où Beppo de Massimi devient seulement actionnaire jusqu'à la liquidation totale de l'entreprise en 1933.

La société Air France voit le jour le 30 août et consacrée au Bourget le 7 octobre 1933. Elle est le fruit d'une fusion de quatre entreprises de transport aérien et des actifs de la Compagnie Générale Aéropostale.

Le diplomate créera enfin en 1935 la compagnie Air Bleu à l'initiative de Didier Daurat, nommé directeur d'exploitation, avec pour actionnaire principal Louis Renault via la Société des avions Caudron. Le nom Air Bleu a été choisi pour concurrencer Air France et pour évoquer la rapidité d'acheminement du courrier, comparée à celle du « pneumatique » imprimé sur papier bleu.

Le 10 juillet 1935, la compagnie inaugure d'abord avec six avions et plus tard avec douze, un service postal quotidien sur un réseau de quatre lignes : le Bourget-Arras-Lille, le Bourget-Rouen-Le Havre, le Bourget-

EN PARTENARIAT AVEC



Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux, le Bourget-Nancy-Strasbourg. Elles seront complétées par deux autres lignes : Le Bourget-le Mans-Angers-Nantes, et le Bourget- Bourges-Limoges-Toulouse. Un soutien financier sera assuré par Air France en 1937 et permettra d'ouvrir une autre ligne Le Bourget-Bordeaux-Pau. A partir du 3 septembre 1939, Air Bleu sera intégré à Air France et la guerre mettra malheureusement fin à la compagnie.

Dès lors, Beppo de Massimi décide de se retirer dans sa propriété de Voisins dans la commune française de Saint Ay dans le département du Loiret où il décèdera le 29 juin 1961.

Le destin de Beppo de Massimi est lié à jamais à celui de Pierre Georges Latécoère. De tempéraments différents mais complémentaires, les deux amis chemineront inlassablement sur la voie des airs pour créer ce lien si précieux entre les hommes que l'on a nommé la LIGNE.

Beppo de Massimi, un homme sans l'action duquel elle n'aurait peut-être pas existé.

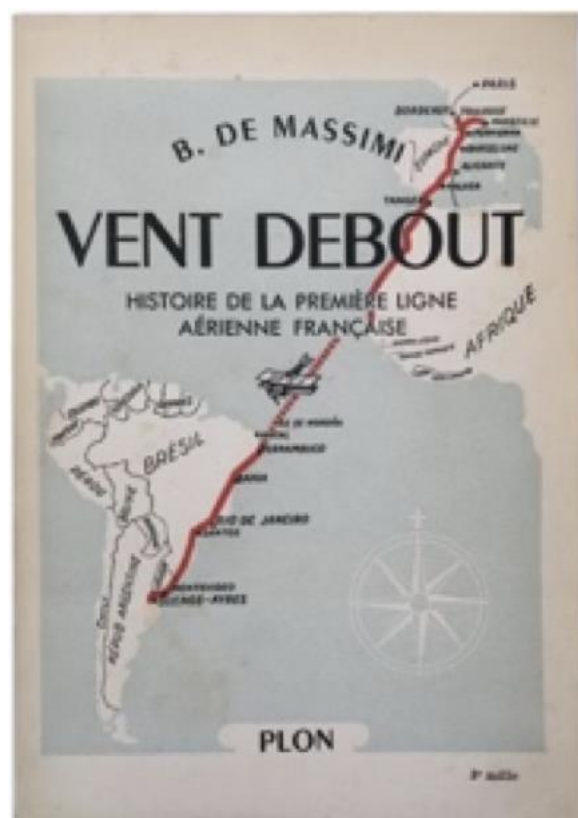
Il est l'auteur de l'ouvrage :

" Vent debout" :

Histoire de la 1ère ligne aérienne française. Éditions Plon (Paris, 1949) 385 pages

Dédicace de ce livre :

A Pierre Georges Latécoère, ce livre qui rappelle l'une des œuvres dont il fut le créateur et le principal artisan » B.M.



Beppo de Massimi a écrit ce livre pour que ne soit pas oubliée l'œuvre de Pierre Georges Latécoère et rappeler aux lecteurs la très grande estime qu'il avait pour cet homme visionnaire.

Il pensait le faire paraître en 1939 mais les événements ne lui en laissèrent pas le temps et il ne fut édité qu'en 1949 après le décès de son grand ami. Il a été réédité avec le concours de sa petite fille Claude de Massimi, de l'association Air Aventures et Pierre Jarrige ancien Pilote et fin connaisseur de l'histoire aéronautique.

Ce livre est aussi une « ode » au courage et à l'abnégation de tous ceux nombreux (pilotes, mécaniciens, radios, marins, ingénieurs, dessinateurs) qui ont participé à la réalisation de ce projet, sans oublier les personnages politiques et diplomatiques qui, à différents niveaux, l'ont permis également.

EN PARTENARIAT AVEC



UNE PAGE D'HISTOIRE

La ligne... de Toulouse vers l'Afrique...

« ...On écrit tous les jours, il conviendra d'assurer nous aussi notre service à la même cadence

Pierre Georges Latécoère

Depuis le 01 janvier 1919, l'ami fidèle de Pierre Georges Latécoère (PGL), Beppo de Massimi joue les rassembleurs autant auprès des pilotes d'avion et mécaniciens de la première guerre mondiale que des autorités politiques des pays traversés par les Lignes Aériennes Latécoère (LAL) de Toulouse à Rabat.

Tour à tour certains pilotes, As de la chasse, tels que Pierre Beauté, Dieudonnée Costes, Louis Delrieu, Jean Dombray, Georges Guynemer, Raymond Vanier, Didier Daurat sont recrutés pour servir aux Lignes Aériennes Latécoère ainsi que des mécaniciens.

Le courrier par avion entre la France et le Maroc se développe considérablement dès les premiers mois d'exploitation. Hélas la fatalité est au rendez-vous. Le 02 octobre 1919 le pilote Jean Rodier et le mécanicien François Marty-Mahé se perdent en mer au large de Port Vendres. Ce sont les premières victimes de la Ligne. Le 05 Octobre Charles Genthon et Léo Bénas, à la nuit tombante, pris dans une tempête sont contraints de se poser dans un champ proche de Valence ; l'avion heurte un sol caillouteux et les 2 hommes meurent carbonisés.

Massimi et Latécoère sont conscients de la gravité de la situation et de l'avenir de la Ligne. Il est urgent de resserrer les troupes, et

de regonfler leur moral. Marcel Moine, chef du bureau d'études est sollicité pour

améliorer le matériel volant. Didier Daurat, chef d'aéropôle à Malaga est désigné pour remplacer Pierre Beauté en tant que Directeur d'exploitation de la Ligne. C'est Daurat qui encaisse de plein fouet la kyrielle d'accidents qui va suivre et Daurat met au point un règlement rigoureux que doivent suivre les pilotes.

Le 06 mai 1920, PGL demande et obtient une prolongation de la Ligne France/Maroc vers le Sénégal avec escales à Mogador, Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port Etienne, St Louis et Dakar. Ce prolongement assure à la France le transport de la majeure partie du courrier postal vers l'Afrique du Sud. Les avions utilisés sont de types Bréguet XIV et Salmson 2A2 ; ils ont une autonomie en carburant réduite à 5 heures de vol, des pannes moteurs fréquentes. Des zones de dépannages et des Aéropôles, sont alors créées et dirigées par des pilotes...

En 1921 PGL modifie le cadre juridique de la Ligne, la partie ateliers de construction est séparée de la partie exploitation. La première devient la Société Industrielle d'aviation Latécoère (SIDAL) et la seconde la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA).

EN PARTENARIAT AVEC



La Ligne coûte cher et PGL est lourdement endetté. Il vend alors en 1922 une partie de ses usines de Bagnères de Bigorre au profit de la Ligne.

En 1922 outre près de 1 500 000 lettres, 920 passagers ont pris place dans les avions des LAL et de la CGEA entre la France et l'Afrique.

À suivre...

EN PARTENARIAT AVEC



Ont participé à ce numéro :

Éliane Moreau, Claude Moreaux,
Alain Gaboriaud, Romain Gaboriaud

Crédits Photos :

Alain Gaboriaud, Éliane Moreaux, Romain Gaboriaud,
Pierre Dumaitre, Stéphane Rivola

Prochain numéro (7) au deuxième semestre 2026

EN PARTENARIAT AVEC

