



Un siècle de transport aérien en Espagne

Le 1^{er} septembre 1919, la première ligne régulière a été lancée par la société française « **Lignes aériennes Latécoère** »

L'héritage d'un pionnier



Pierre-Georges Latécoère

1883-1943

Entrepreneur français qui a fait prospérer l'héritage industriel de sa famille. Il a créé une usine d'avions (**Forges et Ateliers de Construction Latécoère, ou Société Industrielle d'Aviation Latécoère**) et a développé la **Société des Lignes Latécoère**, qui a mis en place une ligne aérienne régulière entre la France, l'Espagne, le Maroc et l'Amérique du Sud. Son enthousiasme et sa persévérance lui ont permis de créer la première ligne aérienne dédiée au transport de passagers et du courrier en Espagne, appelée « **Aéropostale** ».

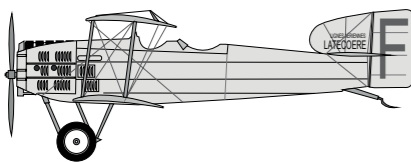


BRÉGUET XIV

Fabricant: Société des Ateliers d'Aviation Louis Bréguet (1916)

Breguet XIV fut l'avion le plus utilisé et l'un des meilleurs de son époque. Plus de 8 000 avions furent construits et grâce à l'utilisation du métal qui remplaçait le bois, la structure était plus légère et plus solide.

- Type: biplan / 2 équipiers
- Longueur: 8,9 m
- Envergure: 14,36 m
- Hauteur: 3,3 m
- Poids à vide: 1 238 kg
- Poids maximale: 1 765 kg
- Charge utile: 300 kg
- Moteur: Renault 12F / 12 cil.
- Puissance: 300 CV
- Vitesse maximale: 175 km/h
- Vitesse de croisière: 150 km/h
- Autonomie: 460 km
- Altitude maximale: 4 500 m



Objectif prioritaire

"Éviter le moindre retard, pour les passagers comme pour le courrier" -Latécoère

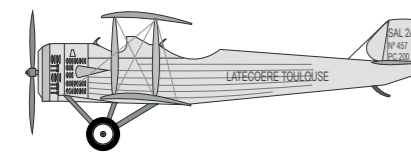


SALMSON 2A2

Fabricant: Latécoère Licence Salmson (1917)

Pierre-George Latécoère l'a utilisé pour des vols d'essai et comme avion de soutien pour les Lignes Aériennes Latécoère. C'était un avion très fiable, utilisé au cours de la 1^{ère} Guerre mondiale (1914-1918) pour des missions de reconnaissance.

- Type: biplan / 2 équipiers
- Longueur: 8,5 m
- Envergure: 11,75 m
- Hauteur: 2,9 m
- Poids à vide: 906 kg
- Poids maximale: 1 290 kg
- Charge utile: 230 kg
- Moteur: Salmson 9Za-g / 9 cil.
- Puissance: 260 CV
- Vitesse maximale: 188 km/h
- Vitesse de croisière: 135 km/h
- Autonomie: 500 km
- Altitude maximale: 4 500 m



Régulation aéronautique

La première réglementation en Espagne autorisant la ligne aérienne Toulouse-Casablanca, fut publiée par décret royal dans la **Gazette de Madrid** le 29 août 1919. Elle prévoyait des escales à Barcelone, Alicante et Malaga.



BCN ALC AGP

Les aéroports sont des aérodromes où des services commerciaux sont proposés en complément du transport de passagers, du fret et du courrier. Barcelone, Alicante et Malaga furent les trois premiers en Espagne.

Parmi ceux desservis par la ligne de l'Aéropostale, seul celui de Malaga se trouve toujours au même endroit. Il peut être considéré comme le plus ancien d'Espagne.



A chaque étape, il y avait un pilote chef d'escale, des pilotes, des mécaniciens, des pièces détachées de rechange et quatre avions, dont un toujours prêt à décoller.

Les pilotes chef d'escale étaient rémunérés entre 1 460 et 2 020 FRF (222,58-307,95€)

Les pilotes adjoint étaient rémunérés entre 1 310 et 1 870 FRF (199,71-285,08€)

TARIFS / Année 1919

	Passager			Kg de chargement		
	FRF	PTS	EUR	FRF	PTS	EUR
Toulouse-Barcelone	245	6 215	37,35	3 268	82 894	498,20
Barcelona-Alicante	310	7 863	47,26	4 128	104 708	629,31
Alicante-Malaga	325	8 244	49,55	4 393	111 430	669,71
Malaga-Rabat	256	6 494	39,03	3 354	85 076	511,31

L'escale de Tanger a été utilisée pendant le 1^{er} mois de fonctionnement de la ligne puis en 1921.



Malaga

Aérodrome El Rompedizo

Dotation: Pilotes: Bouisset et Albert Déjoberet
Réserve de carburant: 7.000 litres
Réserve de huile: 400 litres

Le consul français **Louis Marius Santri** effectua un vol avec le pilote Didier Daurat, de Malaga à Rabat, devenant de ce fait le 1^{er} passager de la ligne aérienne et de l'aéroport de Malaga.

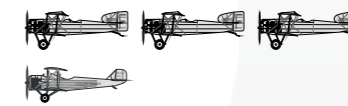
De l'Europe à l'Amérique du Sud

Cette ligne aérienne a par la suite pris de l'ampleur et a fini par relier Toulouse à Santiago, traversant régulièrement l'océan Atlantique et la cordillère des Andes. Un exploit pour l'époque.



EUROPE
LATIN AMERICA
MIDDLE EAST
NORTH AMERICA

aertecsolutions.com



Le matin du 1^{er} septembre 1919, trois avions Breguet XIV décollèrent de Montraudan. Ils transportaient des sacs de courrier et 500 exemplaires du journal local « **La Dépêche** ». Quelques minutes plus tard, un Salmson 2A2 décolla également, sa mission était de distribuer des pièces de rechange dans chaque ville desservie.

Toulouse

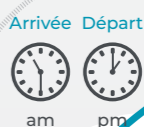
Aérodrome Montaudran

Dotation: Pilotes: Pierre Beauté et Émile Cabanés



Perpignan

Cette ville devient escale en 1927.

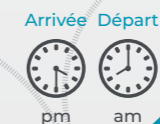


Barcelone

Aérodrome La Volateria

Dotation: Pilote: Louis Delrieu
Réserve de carburant: 3.000 litres
Réserve de huile: 400 litres

Zone de contrôle et de responsabilité



Alicante

Aérodrome La Rabassa

Dotation: Pilotes: Jean Dombrey et Albert Déjoberet
Réserve de carburant: 2.000 litres
Réserve de huile: 400 litres



Étape marquante

Le 25 septembre 1919, pris dans une forte tempête, les pilotes **Didier Daurat** et **Raymond Vanier** furent obligés d'effectuer le premier vol aux instruments à bord d'un Breguet XIV, sans repères visuels, avec boussole, altimètre, anémomètre et horloge dont ils disposaient.



Télécharger et partager ! aertecsolutions.com/infographies

Source: "Historia del transporte aéreo en España 1919-1940" de Luis Utrilla et Julián Oller, "El correo y los orígenes del transporte aéreo en España" de Fernando Aranz, "Aeroplano" Especial n° 29 et AERTEC Solutions SL. Les éléments contenus dans ce document sont la propriété intellectuelle d'AERTEC Solutions SL. La copie ou la diffusion du document est permise à condition de maintenir intégralement les éléments contenus dans le document et en conservant à tout moment le logo d'AERTEC Solutions SL.