

MONOGRAPHIE

Par  
JOSEPH DE JOUX



L'AVION BRILLANT D'UNE LÉGENDE

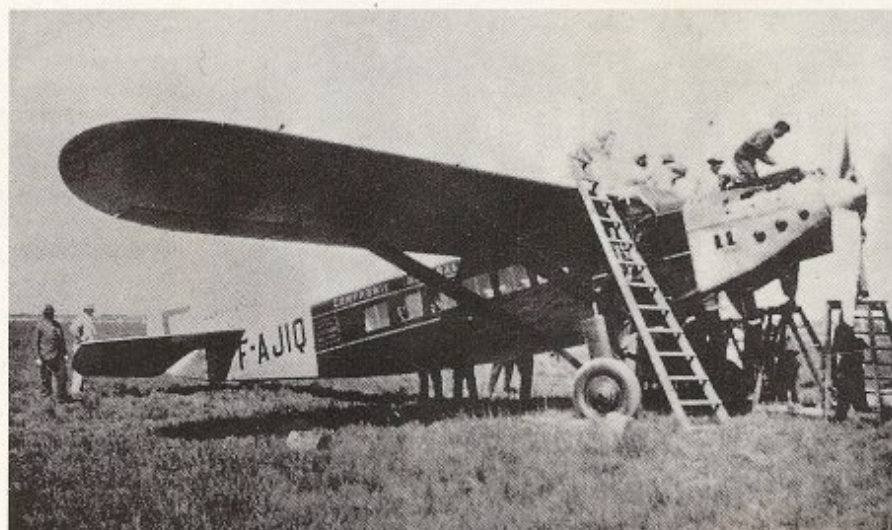
# Latécoère Laté



*Cet avion français du tout début des années 30 reste mal connu, dans l'ombre de son plus illustre pilote, Jean Mermoz. Il comptait pourtant parmi les meilleurs avions de transport du monde avec quelques années d'avance sur ses concurrents européens.*



# 28



**Ci-dessus :**  
le Laté 28-1 n° 910 (prototype, ancien 901) ; son pare brise plat authentifie le fuselage du 901 (Coll. Cuny).

**Ci-contre :**  
le Laté 28-1 n° 906 F-AJ1Q en Amérique du Sud ; que feraient les mécaniciens sans échelles ? (D.R.).



O n était à Toulouse aux derniers mois de 1928. Sur son terrain de Montauban bordé au nord-est par les longs bâtiments de briques de ses usines, la SIDAL (1) alignait aile à aile les avions argentés de sa production destinée à la Ligne France Amérique du Sud. Des Laté 17, 25 et 26 s'envolaient chaque jour vers l'Afrique assurer la relève des Breguet XIV à bout de souffle.

Pour l'ingénieur Marcel Moine, directeur du Bureau d'Etudes, qui leur avait donné la vie en leur consacrant la sienne, c'était déjà du passé. L'avenir était là, sur sa table, dans les liasses de dessins d'un projet sur lequel il planchait depuis deux ans, assisté par sa fidèle équipe forte d'une vingtaine d'ingénieurs.

On en était au stade de l'exécution et l'ordre avait été donné aux magasins et aux ateliers d'approvisionnement et de mettre en chantier deux prototypes Latécoère 28, cellules 901 à moteur Renault et 902 à moteur Hispano, insérés dans la chaîne de construction des Laté 26-6 en cours de montage pour la Compagnie Aéropostale (2).

Marcel Moine avait ce jour là pour tâche la réalisation de cet avion moderne des années 30, intensément voulu par son patron Pierre-Georges Latécoère lui-même inspiré par l'exemple américain. Une vision de progrès, englobant enfin toutes les qualités commerciales d'autonomie, de vitesse, d'esthétique, de confort et de sécurité qu'attendaient les utilisateurs.

Les premiers calculs avaient amené Moine à tracer l'esquisse d'un monomoteur métallique, résolument nouveau dans sa conception, avec une cabine fermée pour huit passagers, un poste de pilotage en conduite intérieure séparé, en conservant du Laté 26 dont il ne dérivait pas vraiment, quelques éléments réussis.

Les proportions et les formes de la cellule, démontrées excellentes dès les premiers tracés, ne subirent pas de modifications importantes au cours de l'évolution du projet. La voilure monoplane quant à elle, eut plusieurs définitions avant de devenir l'aile rectiligne haubanée aux élégantes extrémités arrondies qui furent plus tard l'une des caractéristiques des avions Latécoère. Marcel Moine dessina d'abord la machine avec une aile épaisse canti-

lever trapézoïdale à grande profondeur, qui ne fut pas retenue. Car, il avait une autre idée à laquelle il tenait beaucoup, dont il discuta à l'heure le principe avec les pilotes et dont il confia le souvenir à l'auteur de ces lignes au cours d'une interview accordée en 1976 à Toulouse. Nous transcrivons fidèlement un passage de cet enregistrement, portant sur l'autre version du Laté 28 qu'il avait tant à cœur de réaliser :

"... J'avais eu une discussion avec Daurat et Depecker à ce sujet. Quand on a fait le Laté 28 je voulais faire l'aile surbaissée. Les pilotes n'en voulaient pas... parce qu'ils capotaient dans les vignes. Comment voulez-vous qu'on atterrisse dans les vignes avec un appareil comme ça ? disaient-ils.

Voyez-vous, depuis Perpignan jusqu'à Toulouse, ce ne sont que des vignes : ils ne voyaient que ça ! Alors je leur disais : vous ne capoterez pas avec un avion surbaissé. Il ne peut pas capoter parce que le poids d'un appareil volant c'est son aile. C'est l'aile qui pèse lourd. Si vous l'arrêtez par le train, l'aile l'emporte et n'est plus qu'un poids, qu'une masse. Elle n'est plus une surface portante quand vous arrivez, n'est-ce pas, à une vitesse très faible, ou zéro...

Et bien ! je n'ai pas eu gain de cause, Monsieur...

Ecoutez-moi : on m'a demandé des mâts !

Qu'est ce qui vous intéresse au fond ? leur ai-je dit. Que ça aille un peu moins vite ? C'est une question de rendement... C'est tout !" Et Marcel Moine s'était mis à rire.

Cet extrait n'est-il pas révélateur de bien des problèmes qu'il y avait encore à résoudre en 1928 ? L'idée venait trop tôt, mais il ne l'abandonna pas. Elle germa et vit heureusement le jour 10 ans plus tard avec son très bel hydravion 298.

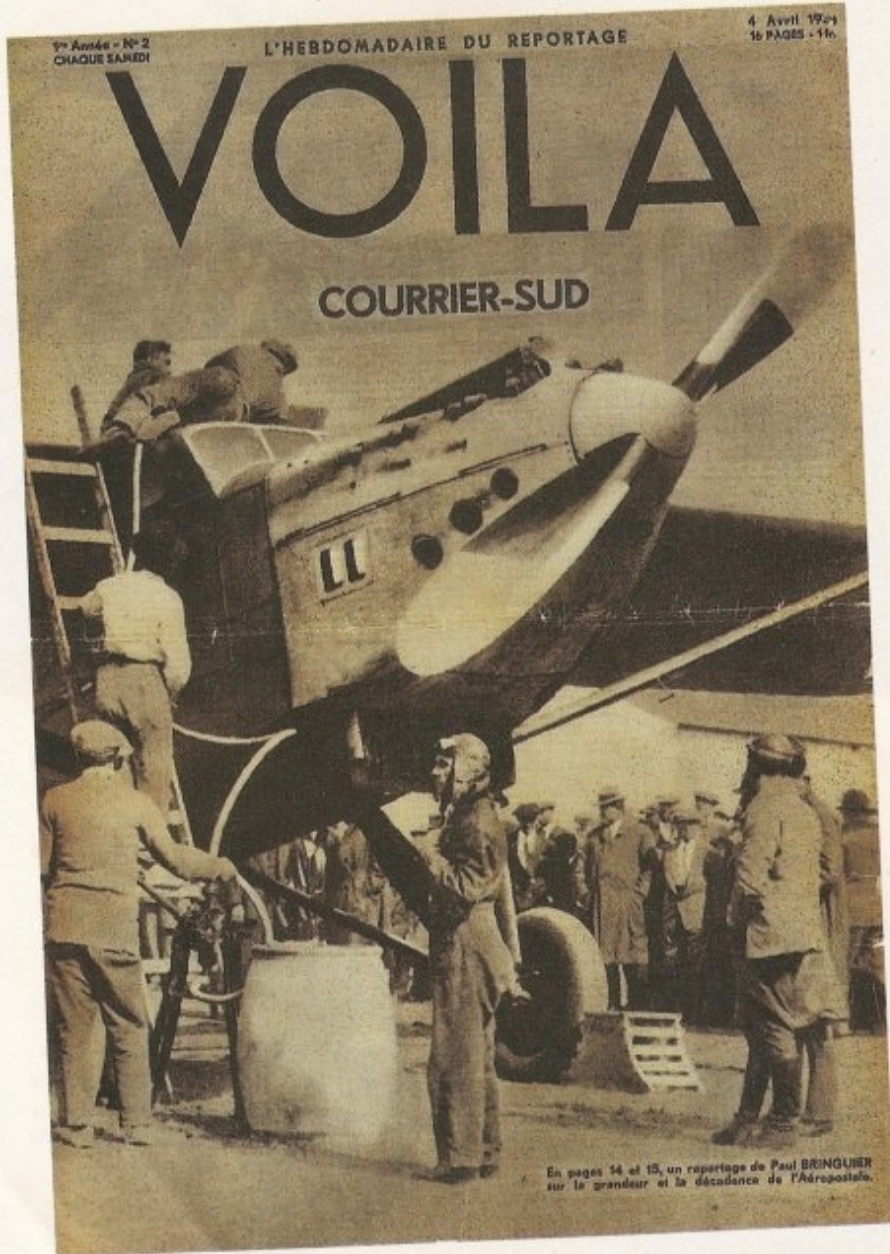
## Le "Miracle des Loups"

Le premier appareil terminé, sorti des ateliers, fut le 902 équipé d'un moteur démultiplié Hispano Suiza de 500 ch, définissant le type 28-1.

La date de son premier vol, confié au pilote d'essais de l'Aéropostale Elisée Négrin n'est pas connue de façon précise, il faut la situer entre le 2 mars et le 30 mai 1929. La présence à Toulouse de Robert Collet photographié devant Négrin sur l'aire d'envol de Montaudran, en compagnie de Reine et de Guillaumet l'atteste (3).

Ils étaient venus tous les trois se promener là en copains, un dimanche après-midi, pour examiner ce nouvel avion dont on parlait tant, le toucher, s'asseoir aux commandes, écouter le moteur, en bons pilotes qu'ils étaient, impatients de le prendre en mains.

Bien que revêtu d'une banale peinture blanche, fin et racé, le Laté 28 forçait l'admiration. Et le confort de ses aménagements allait changer de tout au tout les conditions de vol de l'équipage et des passagers. Entre eux, les

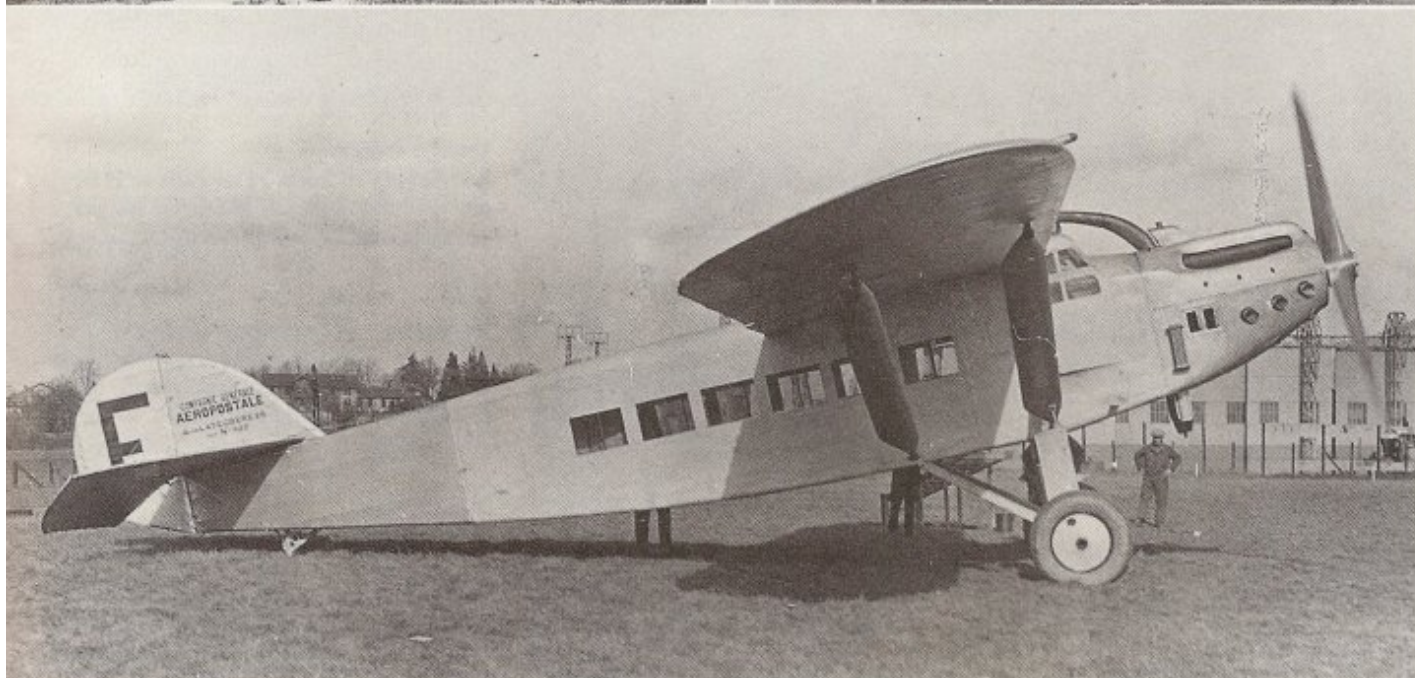


(1) Société Industrielle d'Aviation Latécoère.

(2) Voir Fana de l'Aviation n° 178 à 180.

(3) Relevé du carnet de vol de Collet.





Page précédente :  
la couverture du n° 2 de "Voilà", en avril 1931,  
montrait le ravitaillement d'un des deux premiers  
Laté 28-1 arrivés en Amérique du Sud  
(pare-brise plat). L'avion était rouge, très  
probablement le n° 906 F-AJIQ.

En haut à gauche :  
le même F-AJIQ, deuxième Laté 28 arrivé en  
Amérique du Sud. Il a le pare brise plat. La porte  
du poste de pilotage a deux carreaux  
(Coll. Dabry).

Ci-dessus et en haut à droite :  
le Laté 28-1 n° 902 en essais en 1929. Le moteur  
Hispano a un échappement central, placé en arrière  
d'une nourrice d'eau, radiateur d'huile à droite,  
hélice bipale, pare brise plat (Coll. Cuny).

Ci-contre :  
Saint-Exupéry et Guillaumet, en Amérique du Sud,  
près du Laté 28-1 F-AJIO n° 903, premier livré en  
Amérique du Sud. Il est peint de deux couleurs,  
vert d'eau et vert émeraude. Il est le seul à avoir  
cette proéminence ronde sur la porte droite, juste  
au dessous du casque de Saint-Exupéry  
(Air France).





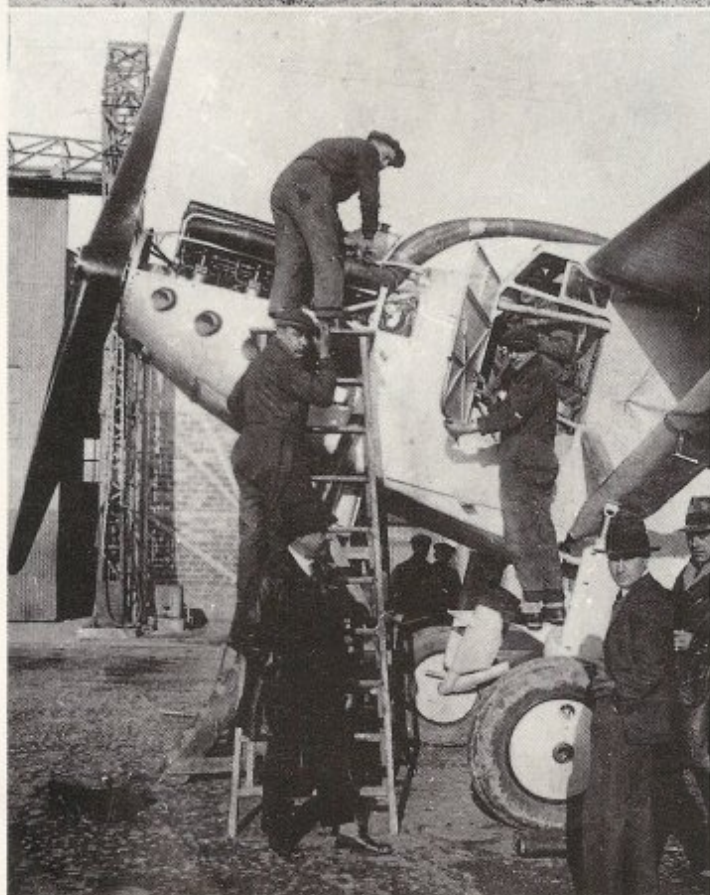


**Ci-dessus et ci-contre :**  
le Laté 28-1 n° 902 pendant ses essais en 1929,  
avec une hélice quadripale en bois, formées par  
deux hélices bipales superposées (Coll. Cuny).

**Ci-dessous à gauche :**  
Les mécaniciens à l'œuvre sur le même.  
Au pied de l'échelle, en chapeau noir, Robert Collet.  
En complet, sous l'aile, main dans la poche,  
Marcel Reine. Derrière lui avec un cuir  
et un chapeau, Henri Guillaumet. (Coll. Collet)

**En bas à droite :**  
Le poste de pilotage du Laté 28-1 (Air France).

**Page suivante :**  
le Laté 28-1 n° 902. Prototype. On voit bien l  
a porte à quatre petits carreaux et le marche pied  
juste au dessus du casque du pilote (D.R.).





pilotes l'avaient déjà surnommé "Le Miracle des Loups".

Nous l'avons appris par Alexandre Baïle (4), ce vieux routier du "Casa-Dakar" dont nous avons aussi recueilli quelques souvenirs sur cassette. Il nous l'a raconté, avec son superbe accent du Sud-Ouest :

"Monsieur Moine, il ne vous a pas dit pourquoi on l'appelaient comme ça, cet avion ?

C'était le moment où sortait le film. Je suis peut-être un peu méchant, mais enfin, les autres avions avaient été presque tous loupés ! On avait fait le Laté 22 qui n'avait volé qu'une fois. Il s'était mis tout seul en pylône... dans le hangar d'ailleurs ! tout seul ! Le Laté 15, Dieu sait qu'on a pas pu s'en servir beaucoup.

Et le Laté 18 qui n'a déjà volé qu'une fois de sur la Garonne avec Enderlin, tellement étonné de se retrouver en l'air parce qu'il avait fait je ne sais pas combien d'essais qu'il a réduit tout de suite. La Garonne n'est pourtant pas méchante... Plein moteur il n'arrivait pas à étaler le courant ! Et puis finalement, il est sorti celui-là, qui était réellement une belle machine. Un bon appareil. C'est pour ça qu'on l'a appelé "Le Miracle des Loups."

Ce prototype n° 902 entreprit de nombreux vols d'essais de mai à septembre 1929 avant d'être mis en service sur les lignes. Nous précisons plus loin les principales modifications et adaptations qui furent effectuées pendant cette période sous le contrôle du STAé (5). Ce service officialisa ses caractéristiques et performances le 30 mai, et, les excellents résultats apportant la preuve qu'il était au point, lui délivra, au nom de la CGA, le Certificat de Navigabilité n° 2229 pour le transport public avec passagers, daté du 16 août 1929 avec les lettres d'identification F-AJHS.

C'était un incontestable succès pour Latécoère qui avait engagé les études et la construction du prototype sur ses propres fonds.

Dès lors, les deux premières commandes attendues furent confirmées. Celle de l'Etat pour un Laté 28-1 et celles de la Compagnie Générale Aéropostale pour une quarantaine d'avions et hydravions Laté 28 de série à fournir avant la fin de 1930.

Le premier vol direct Paris-Madrid du 24 septembre 1929, vol promotionnel effectué hors contrat d'exploitation de cette ligne par le prototype 902 F-AJHS, révéla au monde de l'aviation autant qu'à l'opinion publique la classe exceptionnelle du Latécoère 28.

Il était piloté par Négrin et (ou) par Bédriagnans. Nous n'hésitons pas à citer la relation qu'en fit la revue "Les Ailes" sous la manchette "L'Exploit d'un nouvel avion" (6) :

"Parti du Bourget à 9h 34, il passait Bordeaux à 11h 58, à Biarritz à 12h 45 et se posait à Madrid à 14h 45. Les 1 200 kilomètres du parcours Paris-Madrid avaient été ainsi accomplis

(4) Alexandre Baïle (1901 - 1981) entré à la Compagnie Latécoère en novembre 1925. Président de l'Amicale des pionniers des lignes Latécoère et Aéropostale. Surnommé "l'Épervier du Désert".

(5) Service Technique de l'Aéronautique.

(6) Les Ailes n° 433 du 3/10/29 et 436 du 24/10/29.



## LES CONCURRENTS DU LATECOERE 28

	Distance franchissable km	Charge utile Kg	passagers	Vitesse commerciale km/h
<b>LATÉCOERE 281 (1929)</b> <i>Aéropostale.</i>	<b>1 000</b>	<b>848</b>	<b>8</b>	<b>215</b>
<b>Breguet 280 T (1928)</b> <i>Air Union</i>	<b>880</b>	<b>475</b>	<b>8</b>	<b>200</b>
<b>Farman F-300 (1929)</b> <i>Lignes Farman</i>	<b>850</b>	<b>800</b>	<b>8</b>	<b>190</b>
<b>Potez 32 (1927)</b> <i>CIDNA</i>	<b>600</b>	<b>500</b>	<b>5</b>	<b>140</b>
<b>Bernard 190T (1929)</b> <i>CIDNA</i>	<b>720</b>	<b>1 000</b>	<b>5</b>	<b>200</b>
<b>Focke Wulf FW-A 29 (1927)</b>	<b>700</b>	<b>900</b>	<b>8</b>	<b>176</b>
<b>Möwe FW-A 38 (1929)</b> <i>DLH</i>	<b>800</b>	<b>1 060</b>	<b>10</b>	<b>170</b>
<b>Junkers JU G 31 (1927)</b> <i>DLH</i>	<b>1 300</b>	<b>1 000</b>	<b>8</b>	<b>170</b>
<b>Messerschmitt M-20b (1928)</b>	<b>900</b>	<b>930</b>	<b>8</b>	<b>154</b>
<b>Fokker F VII a et b (1927-28)</b> <i>Sabena, Lot, Swissair, Ala Littoria, Air Orient.</i>	<b>885</b>	<b>890</b>	<b>8</b>	<b>170</b>

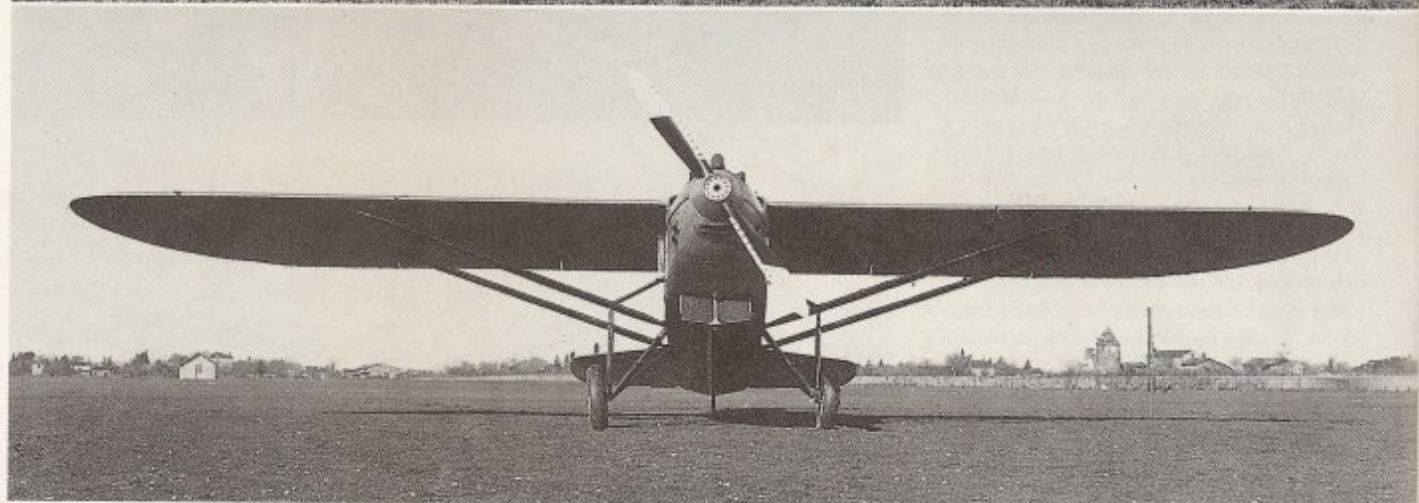
dans le temps record de 5 heures 11 minutes, soit à une allure moyenne de 230 km/h. Ce résultat est d'autant plus beau que le LAT 28 (sic) n'a pas été spécialement favorisé par le vent, sur l'ensemble du parcours (...) il paraît constituer un sérieux progrès sur ses devanciers (...) Le Latécoère 28 s'est donc révélé comme étant l'avion de transport le plus rapide d'Europe (...) Les qualités dont il fait preuve le classent nettement en tête des appareils de sa catégorie en service sur les lignes aériennes du réseau européen."

Mais quels étaient donc les vrais concurrents du Laté 28 parmi les avions commerciaux de 1929 ? Le tableau ci-dessus compare leurs principales performances.

On voit que le Breguet 280T, la fameuse berlinoise "Rapid Azur" et le Bernard 190T surtout, de la lignée du célèbre "Oiseau Canari", étaient sur le papier, assez proches du Laté 28 et, d'ailleurs tout à fait contemporains puisque le F-AJLA était un Bernard 190 et le F-AJLB un Laté 28. Le premier pesait à vide 2 253 kg et le second 2209 kg. Malgré une augmentation de la capacité de ses réservoirs d'essence de 80 litres par rapport à son prototype, le Bernard ne franchissait que 720 kilomètres avec cinq passagers alors que le Laté 28 en emportait huit à 1 000 km (7).

(7) Chiffres et données : Registre Véritas 1931.





En haut :

le 28-1 n° 902 prototype à la fin des essais. Pipes échappement libre, petite fenêtre percée sous la porte du poste de pilotage, canne anémométrique sur le mât avant gauche, radiateur d'huile à gauche, casserole d'hélice métallique (Coll. Cuny).

Au centre : vue de face d'un Laté 28-1 en 1929 (Coll. Latéoire).

Ci-dessus : le Laté n° 904 F-AJIX, rouge. La dérive a la forme définitive (Coll. Cuny).



La très sérieuse firme de la Courneuve qui avait pour principal client la CIDNA était certainement consciente de la situation. Dans l'annuaire Aéronautique de 1930, elle faisait savoir, à sa page publicitaire, que "l'avion Bernard commercial 190T détient le record du monde de vitesse sur 1 000 kilomètres avec 1 000 kilos de charge utile à la vitesse de 218,427 km/h?"

Flèche bien ciblée et preuve s'il en est qu'on surveillait de près le nouveau "Miracle des Loups".

## Les dix premiers sont neuf

Deux semaines après le remarquable Paris-Madrid effectué par le prototype, un Laté 28-1 fit aussi bien sinon mieux, en ralliant Toulouse à Casablanca (1 845 km) en 8 heures 20 minutes, soit 225 km/h de moyenne comprenant le temps d'une courte escale à Alicante pour refaire les pleins. C'était le 10 octobre 1929.

Nous écrivons "un Laté 28-1" car à cette date, les sept premiers appareils construits pour l'Aéropostale au titre de sa commande de huit en 1929 (n° 902 à 906 et 908 à 910) avaient déjà reçu leur CdN à l'exception du 910 et étaient opérationnels. Mais nous n'avons trouvé aucun document identifiant l'avion qui fit ce vol sur Casablanca. On peut toutefois logiquement exclure les Laté 28-1 903 F-AJIO et 906 F-AJIQ destinés au nouveau réseau d'Amérique du Sud, arrivés à Buenos-Aires début décembre, soit deux mois plus tard, ils devaient se trouver ce jour-là démontés en caisses et acheminés sinon prêts à l'être vers leur port d'embarquement. On notera au passage que le 903 F-AJIO est indiqué aussi comme un prototype (avec le 902 F-AJHS) au Registre Véritas de 1930, la seule différence signalée étant que son Hispano est un 12 Hbr sans compresseur, au lieu du 12 Hbrx avec compresseur, équipant le 902 (8).

L'usine de Montaudran avait en effet lancé la production des Laté 28 de série très activement dès les premiers mois de 1929 avant que le prototype 902 n'eut reçu son CdN et en anticipant quelque peu la réception de la première commande officielle de l'Aéropostale, sur laquelle les accords passés ne laissaient planer aucun doute.

Le prototype Laté 28-0, cellule 901, par contre n'avancait pas. Seul à être équipé d'un moteur Renault à ce moment-là, il n'a laissé aucune trace en essais, semblant même avoir eu des déboires. Son numéro d'ordre 901 fut supprimé et il devint le 910, toujours équipé d'un groupe motopropulseur 12 Jb Renault. Malgré ce décalage de rang, il demeurait le premier Laté 28-0 construit dans la série et donc, si l'on veut, en resta le prototype. Les résultats officiels des essais du 28-0 ne furent enregistrés par la STAé que le 1er février 1930. L'avion ne fut toutefois certifié que le 16 mai, et, bien que le

(8) Hbrx ou Hbxx (les deux dénominations figurent au Véritas).

## MARCEL MOINE

**Ingénieur des Arts et Métiers, Marcel Moine débuta sa carrière dans l'aéronautique en 1917 aux usines Voisin d'Issy les Moulineaux. Spécialiste en résistance des matériaux, il fut appelé par Pierre Georges Latécoère la même année pour mettre en route le premier bureau d'études Aviation de la Société, travaillant jusqu'en 1920 avec Emile Dewoitine qui dirigeait la fabrication des Salmson.**

**De 1920 à 1930, Marcel Moine, confirmé chef du Bureau d'Etudes, seul responsable des**

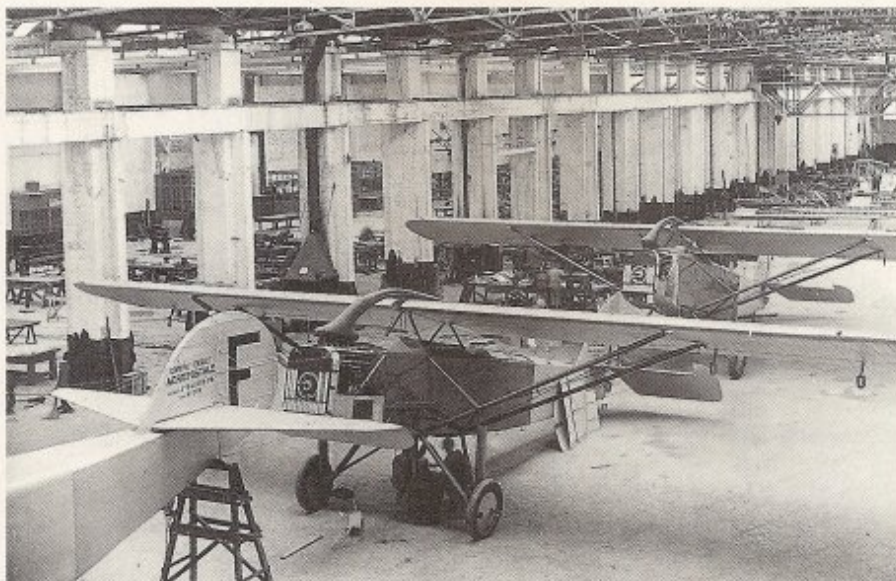
**projets, fut le pilier de l'évolution technique de la firme, ayant formé autour de lui une solide équipe d'ingénieurs et de techniciens, tels qu'Emile Barrière ou Pierre Larcher qui n'hésitèrent pas à partir à l'autre bout de la Ligne, à Dakar ou à Buenos Aires, pour y assurer la direction d'un service technique sans faille. Pendant ces 10 ans, Marcel Moine réalisa une trentaine de projets d'avions et d'hydravions, mais toujours pressé par les besoins grandissants de la Ligne et par les études à développer d'idées fusant de l'intelligence exceptionnelle de Latécoère, il n'eut pas toujours le loisir de les mettre au point. Et s'il eut de bons résultats, il connut aussi un certain nombre d'échecs. Mais écrivit Raymond Danel "Ce fut en 1929 que la SIDAL sortit l'excellent Laté 28, appareil de classe internationale et sans nul doute le meilleur de tous les avions de transport dessinés par le Bureau d'Etudes de Marcel Moine (\*)."**

**En 1936, ce dernier fut nommé Directeur Technique de la Société remplacé à la tête du bureau d'études par son adjoint Pierre Héral qu'il avait formé.**

**En 1940, il cumula sa fonction avec celle de Directeur de l'Usine de Pérleole. Et pendant toute la durée de la guerre il parvint, avec finesse et courage, à résister aux Allemands dans l'étude d'un Junkers, et à préserver son Laté 631 n° 2, caché, éparpillé en pièces détachées dans la nature. En 1945, le comité de Libération le nomma à l'unanimité Directeur de l'usine de Toulouse, fonction qu'il assura, jusqu'à l'âge de sa retraite en 1975 avec clairvoyance et talent, confronté à la formidable mutation technologique liée à l'informatisation des procédés d'études. Avenant et réfléchi, respecté de tous, acharné, très doué pour le dessin, Marcel Moine s'exprimait souvent par simple croquis, admirablement.**

**Le "Père des Laté" comme on l'appela avait suivi ses oiseaux depuis leur conception jusqu'à leur vol d'essai pendant 57 ans. En 1985, sa vie s'est envolée derrière eux.**

(\*) R Danel "L'Aéropostale", Editions BH Privat



Ci-dessus, la chaîne des Laté 26-6. La queue du Laté 28 n°902 apparaît à gauche (Doc. MAE).





Véritas n'en fasse pas état, on peut affirmer indéniablement que le Laté 28 n° 910 utilisait la cellule 901 en examinant ses photos ; on l'y voit muni d'équipement de l'habitacle pilotes caractéristiques des tout premiers Laté 28.

Les différences d'aspect fondamentales entre tous les Laté 28 construits et le prototype n° 902, ainsi que les cinq ou six premiers Laté 28 mis en fabrication à peu près en même temps que lui (901, 903, 904, 906 certainement, 905 (9) peut être) jusqu'au 907 exclu sont :

1°) Le pare brise frontal rectiligne composé de trois glaces d'égaux proportions formant un angle droit avec l'axe longitudinal de l'avion.

2°) Les portes droite et gauche d'accès au poste de pilotage percées de vitrages horizontaux à deux glaces, donnant, avec la vitre coulissante latérale du cockpit l'aspect d'une fenêtre "rustique" à quatre petits carreaux.

A partir du n° 907 :

- 1°) Le pare-brise frontal du cockpit de tous les Laté 28 (28-0, 28-1, 28-3, 28-5, 28-6) fut le même, en forme de trapèze composé de trois glaces dont deux latérales longues, pointant vers l'avant, formant un angle d'environ 30° avec l'axe longitudinal de l'avion et une petite glace rectangulaire au centre.

- 2°) Les portes droite et gauche d'accès au poste de pilotage percées d'une large fenêtre rectangulaire en hauteur, à peu près au niveau des glaces de la cabine passagers et à l'aplomb du bord d'attaque de l'aile et du bord du pare-brise.

Ces observations permettent de dater un Laté 28 dont on ne lit pas le numéro de construction ou les lettres d'immatriculation.

Le prototype 902, pendant sa période d'essais de mai à août 1929 est en outre facilement identifiable sur les documents dont nous disposons, par quelques détails provisoires, qu'il fut seul à expérimenter. Pendant cette période et jusqu'à la date de sa certification il ne porta aucune marque distinctive de série ou d'immatriculation sur les ailes ou sur le fuselage qui resta uniformément peint en blanc argenté, sans filets ni inscriptions en bandeau. Sur la gouverne de direction fut seulement porté le "F" réglementaire, noir et sur la dérive son numéro de série avec, successivement les noms de la Société

Industrielle d'Aviation Latécoère et de la Compagnie Générale Aéropostale.

On expérimenta autour de son groupe motopropulseur différentes adaptations d'accessoires très caractéristiques. On le vit d'abord surmonté d'un échappement tubulaire en quart de cercle débouchant sur l'extrados de l'aile, raccordé par deux coudes aux collecteurs latéraux recouvrant les pipes de sortie. La nourrice d'eau de refroidissement se trouvait alors à l'arrière du moteur, dans l'axe, contre l'échappement. Cette disposition monotubulaire, comparable à celle les Laté 26-6 fit parfois supposer, à tort, que le 902 expérimenta un moteur Renault 12 j b où les sorties des gaz brûlés sont prévues vers un collecteur central dans le "V" des cylindres. L'Hispano évacuant par les côtés nécessite soit des pipes courtes, soit deux tubulures parallèles.

Le parcours des gaz brûlés dans un tube coudé, diminuant le rendement du moteur, était une erreur de conception. On vit très vite le F-AJHS avec ses pipes courtes en échappement libre, formule adoptée sur les hydravions 28-3 et sur tous les 28-1 avant d'en arriver, probablement pour une question de bruit, à la double tubulure d'extrados

bien connue. La nourrice d'eau fut, en même temps, ramenée à l'avant du moteur.

Le radiateur d'huile fut d'abord monté sur le côté droit du capot, puis passa sur le côté gauche, définitivement.

Le moteur entraînait, au début, une hélice Ratier en bois, blindée, série 945, qui fut doublée pendant quelques temps d'une hélice identique montée en croix et remplacée définitivement par un propulseur métallique Levasseur, série 199 de 4,145 m de diamètre, muni d'une casserole conique finissant harmonieusement les formes des deux côtés du capot en métal bouchonné.

Sur le fuselage du 902 on pouvait remarquer un marche-pied sous chacun des coffres avant. Détail qui disparut sur les avions de série.

Mais c'est l'empennage vertical qui crée la plus grande différence de silhouette entre le 902 et les Laté 28 suivants. Le bord d'attaque de la dérive était arrondi, formant avec la direction une portion de surface ovale. Un léger manque de stabilité verticale ayant peut-être été décelé, la surface de dérive fut augmentée sur les avions de série. Le bord d'attaque devint rectiligne (10) formant la base d'un long triangle venant à 35 cm du point de séparation des revêtements métallique et entoilé du fuselage.

Pendant la période d'essais du prototype, le bord d'attaque du mât avant gauche reçut une perche supportant une sonde anémométrique en plus du cône Venturi placé un peu plus bas.

Enfin, pendant un certain temps on pu voir les jantes de ses roues agrémentées d'un "enjoliveur" plat d'un effet plutôt discutable.

Nous récapitulons dans un autre tableau la liste des dix premiers numéros de construction attribués à des Laté 28 produits en 1929, dont les prototypes, avec leurs références de CdN et l'indication du secteur d'exploitation auquel ils furent définitivement affectés dès leur mise en service.

à suivre

(10) A l'exception des hydravions dont le bord d'attaque de dérive était légèrement courbé.

## LES DIX PREMIERS LATECOERE 28

N° DE SÉRIE ET IMMA.	TYPE	CDN N°	DATE	EXPLOITATION
901	Laté 28-0			Prototype devient le n° 910
902	F-AJHS	2229	16/8/29	Prototype. France-Espagne-Maroc 1929
903	F-AJIO	2269	20/9/29	Premier arrivé Amérique du Sud. 1929
904	F-AJIX	2262	12/9/29	France-Espagne-Maroc. 1929
905	F-AJIP	2263	13/9/29	France-Espagne-Maroc. 1929
906	F-AJIQ	2255	10/9/29	Amérique du Sud. 1929
907	F-AJJF	2288	-/10/29	France-Espagne-Maroc. 1929
908	F-AJJM	2290	8/10/29	France(Espagne-Maroc. 1929
909	F-AJL	2289	8/10/29	France-Espagne-Maroc. 1929
910	F-AJOU	2392	-/5/30	(Prototype).France-Espagne-Maroc. 1930

Nota : La situation au 31 décembre 1929 publiée au Registre Véritas n° VIII de 1930 ne mentionne en service que les sept Laté 28-1 n° 902 à 908 inclus.

(9) Nous manquons de photos du 905.





Page précédente :  
le Laté 28-1 n° 908 F-AJJM.  
Un des deux premiers à avoir le pare  
brise et la  
glace de poste définitifs (Coll. Ourth).

Ci-dessus :  
le Laté 28-0 n° 910 (Coll. Cuny).

Ci-contre :  
un cliché médiocre mais précieux d'un Laté 28-1  
au-dessus de Rio de Janeiro. Son pare-brise est plat,  
il s'agit donc du n° 903 ou du n° 906 (D.R.).

Ci-dessous :  
le Laté 28-1 n° 902 à Toulouse, en 1929. Collet,  
Reine et Guillaumet sont au pied de l'échelle.  
Ce cliché montre le capot supérieur, démonté, par  
terre (Coll. Collet).

