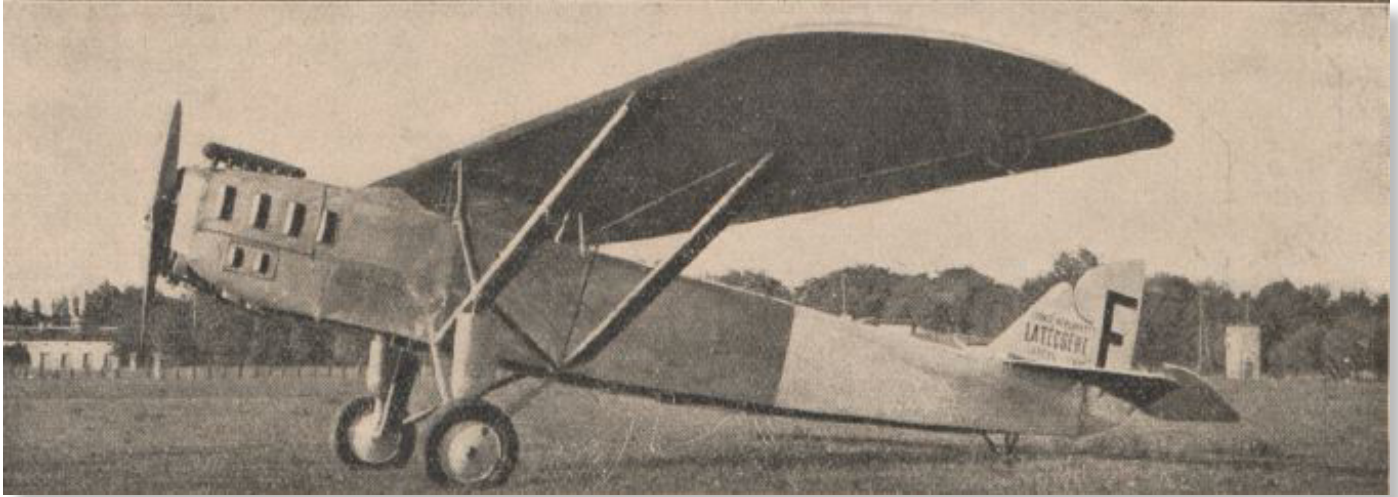


COLLECTION  
1:100

# LATECOERE 26-2R

## SPIRIT OF MONTAUDRAN



*Photo L'Aérophile nov. 1937*

**10 octobre 1927 : Les pilotes Mermoz et Négrin réalisent le 1er vol sans escale entre Toulouse et Saint-Louis-du-Sénégal .**

**4 500 km en 23h30 de vol à bord d'un Laté 26 baptisé "Spirit of Montaudran" et spécialement modifié pour l'occasion.**

**Un exploit passé sous silence, pour des raisons....politiques.**

Le Laté 26 est l'avion à grand rayon d'action pour vols de nuit que réclamait Didier Daurat, Directeur d'Exploitation de la C.G.E.A.(Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques), fondée en 1921 à partir des Lignes Aériennes Latécoère).

Dérivé des Latécoère 17 et 25, le Laté 26 était spécialement adapté au transport postal.

Rustique, il utilise le maximum d'éléments des types précédents déjà en production.

Il fit son premiers vol aux mains du pilote Elisée Negrin et, se révélant particulièrement prometteur, fut mis immédiatement en production.

Le Laté 26 fut produit à 66 exemplaires, en plusieurs modèles, dont les principaux suivants:

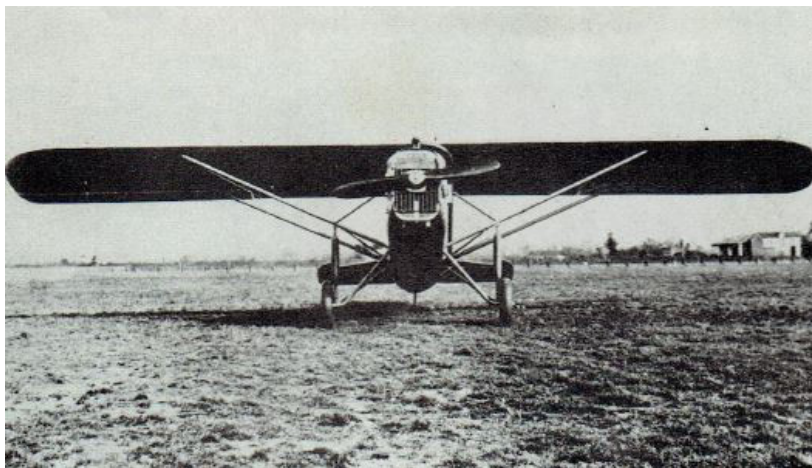
- Laté 26-2R à moteur Renault 12 Ja (450cv non réducté): 33 exemplaires dont le proto n°651.

- Laté 26-6 à moteur Renault 12Jb (500cv réducté): 26 exemplaires.

L'intégralité de la production fut livrée à l'Aéropostale.

En 1933, 41 Laté 26 étaient encore opérationnels. 22 exemplaires furent utilisés sur les trajets d'Amérique du Sud et y finirent leur vie.

## Un peu d'histoire: "Le Spirit of Montaudran"



Vue de face du F-ESDF (source Le Fana)

Octobre 1927, la presse fait une large place au tour du monde en préparation du Breguet XIX "Nungesser et Coli", piloté par Costes et le Brix. Le trajet sans escale, de Bordeaux à St Louis du Sénégal, en constituera la première étape.

Il allait emprunter, à peu de choses près, la route du "courrier sud". Les états majors de Latécoère et de l'Aéropostale voyaient d'un mauvais œil ce Breguet concurrent faire une brillante démonstration de rapidité sur un itinéraire dont ils assuraient seuls l'infrastructure et l'exploitation, depuis la création de la ligne.

Décision fut prise, dans le plus grand secret, de préparer le prototype du Latécoère 26-2 pour devancer le Breguet sur ce même parcours.

Le fuselage fut rallongé de 70cm pour accueillir une plus grande quantité de carburant portant l'autonomie à 5000km. Un tel aménagement rendait même possible une tentative de traversée de l'Atlantique sud depuis Dakar.

les pilotes retenus furent Négrin, pour sa connaissance de l'appareil, et Mermoz, pour ses qualités de pilote (et la chance qui l'accompagne).

L'appareil fut préparé en un temps record par des mécaniciens enthousiastes. En réplique à l'exploit de Lindberg quelques mois plus tôt, ils baptisèrent malicieusement l'avion "Spirit of Montaudran", nom qu'ils reportèrent sur les flancs du fuselage.

Le départ du Breguet était fixé au 10 octobre. Celui du Laté fut fixé au même jour, mais anticipé de quelques heures.

Le vol se déroula comme prévu, et le Laté 26-2 F-ESDF se posa à Saint Louis du Sénégal après un parcours de 4470 km en 23 heures trente minutes de vol, à la moyenne de 192.60km/h.

Ils furent accueillis chaleureusement par une foule qui les avaient pris pour Costes et Lebrix. Ceux ci se posèrent deux heures trente sept plus tard, affichant une moyenne horaire de 173.5km/h. Le Laté avait été plus rapide.

Malgré une hélice abimée à l'atterrissage et rapidement changée, Mermoz et Négrin se virent refusé par Daurat la poursuite vers l'Amérique du Sud. Peut être pour ne pas dévaloriser le vol de Costes et Lebrix dont le succès considérable honorait les ailes françaises.

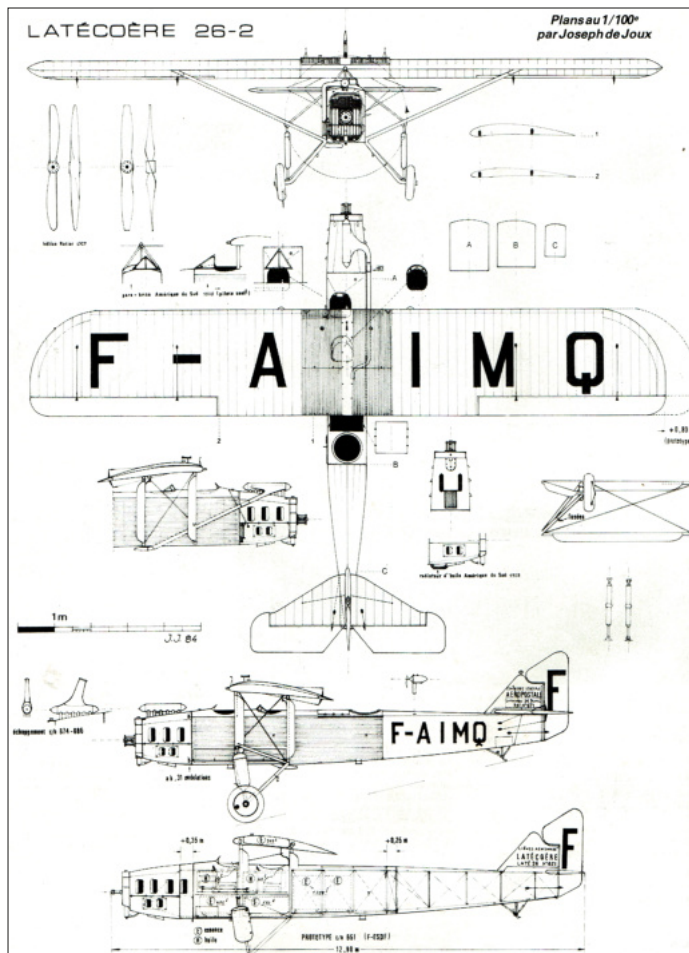
Incognito, le premier Laté 26 avait réussi un exploit d'une portée considérable, mais dont on parla très peu, complètement éclipsé dans la presse par le raid du "Nungesser et Coli".

*(D'après des articles parus dans le n°178 Du Fana de l'Aviation et dans le Docavia n° 34 consacré aux avions Latécoère par R. Cuny).*

## Documentation

Elle ne manque pas sur le sujet, mais les deux sources citées font références en la matière.

## La maquette



Ce paragraphe s'adresse à ceux (un peu fous), qui considèrent que les planches proposées au 1:100, bien que généralement minimalistes, constituent, malgré tout, une base intéressante pour une réalisation un peu plus réaliste (au prix d'un petit travail supplémentaire).

Une étude détaillée des Latécoère 26 a été proposée, sous la plume de Joseph de Joux, dans les Fana de l'Aviation n°178 à 180 (sept. à oct.1984).

Outre une série de profils couleurs de bonne facture, y figurent des plans au format A4....au 1:100!

Ces plans, particulièrement détaillés ont servi de référence pour le dessin de la maquette. On ne peut rêver mieux.

## A propos de la conception de mes modèles

L'informatique, au travers de logiciels faciles à prendre en main, ouvre des perspectives intéressantes pour le maquettisme papier, et pour l'échelle du 1/100 en particulier.

Le plan multi vues est positionné en arrière plan dans un logiciel 2D, puis mis à l'échelle du 1/100 en prenant l'envergure, par exemple, comme base. Les axes de référence du plan seront alignés avec ceux du logiciel. Le plan est redessiné en pensant "papier", le modèle ne pouvant être composé que de volumes développables en rapport avec l'échelle retenue. Un dessin portant sur une moitié de l'avion est suffisant, l'autre étant obtenue par symétrie. Une attention particulière est portée à la correspondance entre les différentes vues. On obtiendra ainsi un plan composé à minima des vues de profil, de face et de dessus.

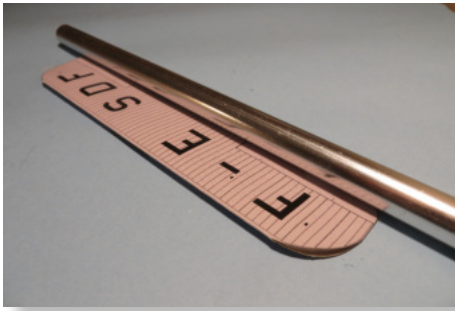
Disposer de photos de l'avion grandeur seront une aide précieuse pour la compréhension de certains détails.

Tous les volumes (en particulier ceux constituant le fuselage), sont repris en 3D (Métaséquoia) et dépliés (Pepakura) avant d'être exportés dans le dessin 2D.

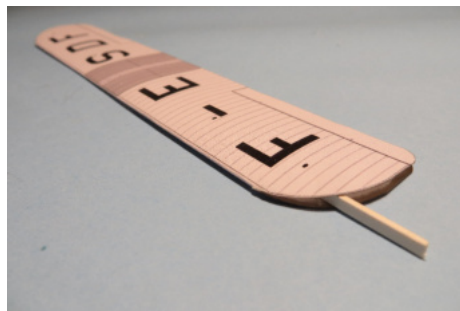
Des montages dits "bêta" valideront la conception. Les éléments validés seront regroupés de façon à établir la future planche du modèle. La mise en couleur est réalisée à l'aide d'un logiciel photo.

Les photos ci-dessous, sans constituer une notice de montage, montrent comment j'ai procédé, sachant que les inconditionnels de cette échelle ont leur propre façon d'opérer.

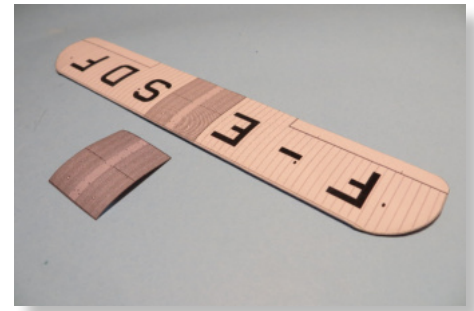
## Aile



**Photo 1**



**Photo 2**

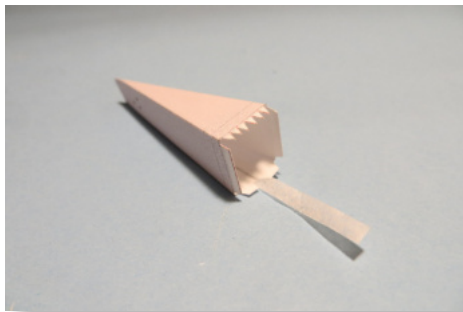


**Photo 3**

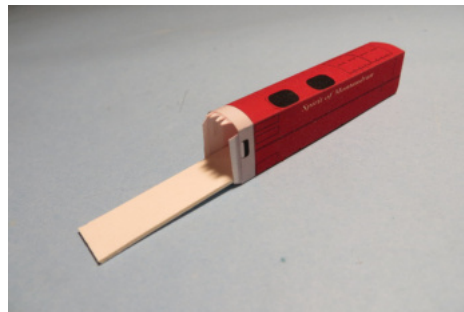
Après fermeture de l'aile par collage au bord de fuite (la languette est supprimée), celle-ci est mise en forme par roulage (fig 1) pour lui donner une courbure réaliste. Une languette de carton fort de 14mm x 3mm sera introduite dans l'aile (fig 2) et centrée au tiers avant du profil. Les bords marginaux seront alors fermés.

Le panneau central abritait une partie des réservoirs de carburant. Il était en sur épaisseur par rapport à l'extrados de l'aile. Matérialisée ici par une réimpression de cet élément (fig 3).

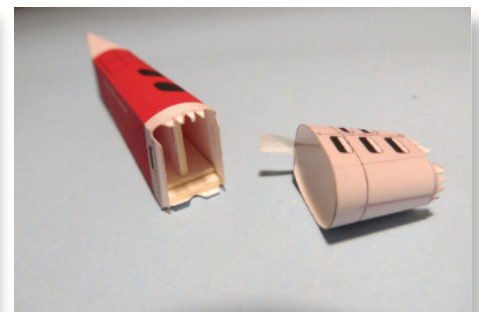
## Fuselage



**Photo 1**



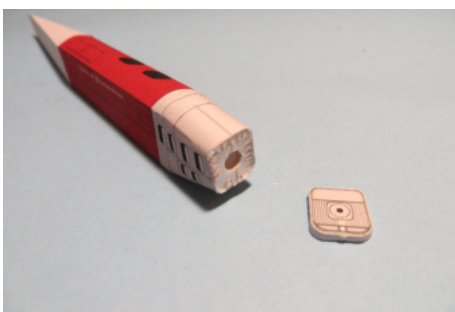
**Photo 2**



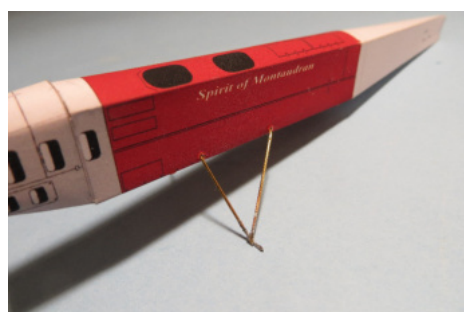
**Photo 3**

Les trois tronçons le constituant sont fermés par collage bord à bord (fig 1).

Un plancher en carton fort (épaisseur 1mm environ), de la largeur du fuselage, sera collé à l'intérieur du tronçon central (fig 2). Une âme verticale reprenant le profil du tronçon sera glissée verticalement et permettra de garder la courbure du dessus du fuselage (fig 3).



**Photo 4**



**Photo 5**

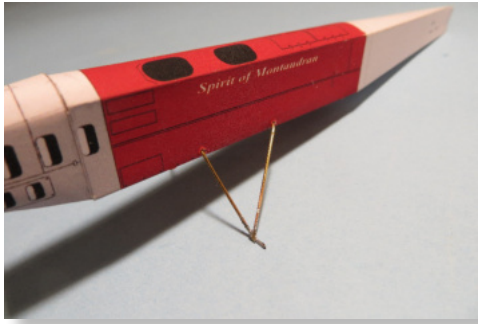


**Photo 6**

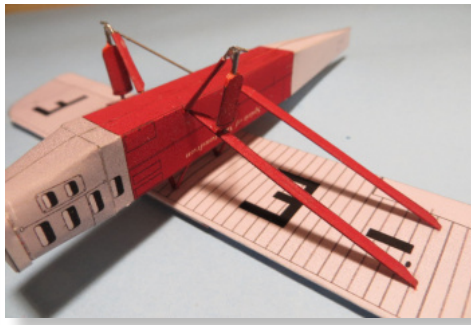
Sur l'avion, le radiateur vient en applique sur le nez du fuselage dont il n'épouse pas la forme. Par faciliter l'opération et garantir son bon positionnement, un couple reprenant la forme du nez (plat en bas et légèrement arrondi en haut) est glissé et collé à l'extrémité de ce dernier (fig 4)

Le train est réalisé en fil de laiton de 0.5mm. Les deux éléments traversent le fuselage de part en part, à travers le renfort préalablement installé. Ils sont réunis par un point de soudure à l'étain (fig 5) puis peints de couleur argent.

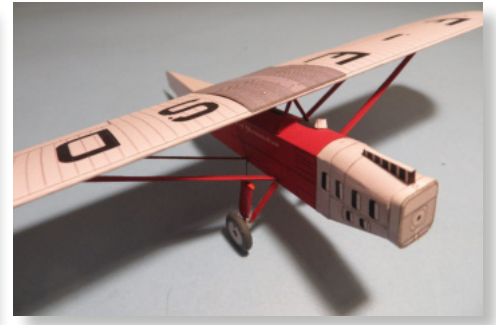
Les mats reçoivent une âme en corde à piano de 3/10 qui les rigidifiera (fig 6).



**Photo 7**



**Photo 8**



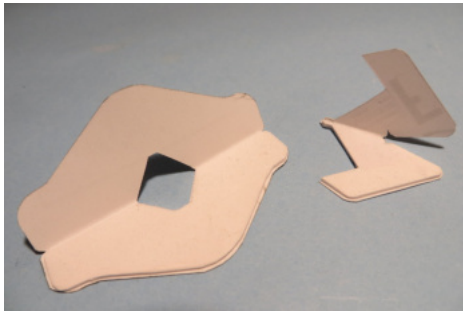
**Photo 9**

La cabane est formée de deux V inversés, le plus grand devant. Ils se positionnent à l'aplomb des points de fixation du train sur le fuselage (fig 7)

Les mats sont mis en place. Leur rigidité assurera un bon équilibrage de l'aile par rapport au fuselage. Les amortisseurs se positionneront entre le bas de la jambe de train et les mats avant (fig 8).

Les roues pourront rejoindre le train. A noter qu'elles sont tirées de rondelles de carton au pourtour arrondi pour plus de réalisme. Le pneu recevra une couleur gris foncé. J'ai choisi de laisser le pare brise imprimé. Réalisé en transparent, on ne le remarquerait pas, or il ajoute au charme de l'avion.(fig 9).

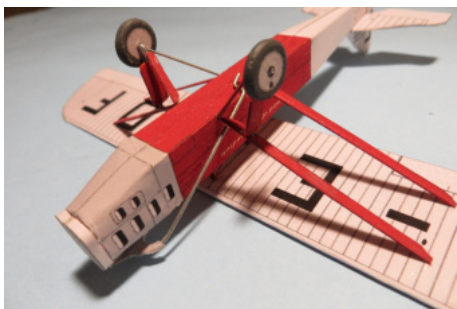
## Empennages



LATECOERE 26-2 "Spirit of Montaudran" 1:100 Il est simple de donner une certaine épaisseur (réaliste) à l'empennage.

Pour ce, j'ai intercalé une fine feuille de bristol (carte de visite), de dimension légèrement inférieure à l'élément original, permettant ainsi d'en rabattre le contour extérieur.

## Echappement



Difficile de l'occulter car sa forme bien particulière et propre à l'appareil. Il est réalisé en fil de cuivre 8/10 peint de couleur alu.

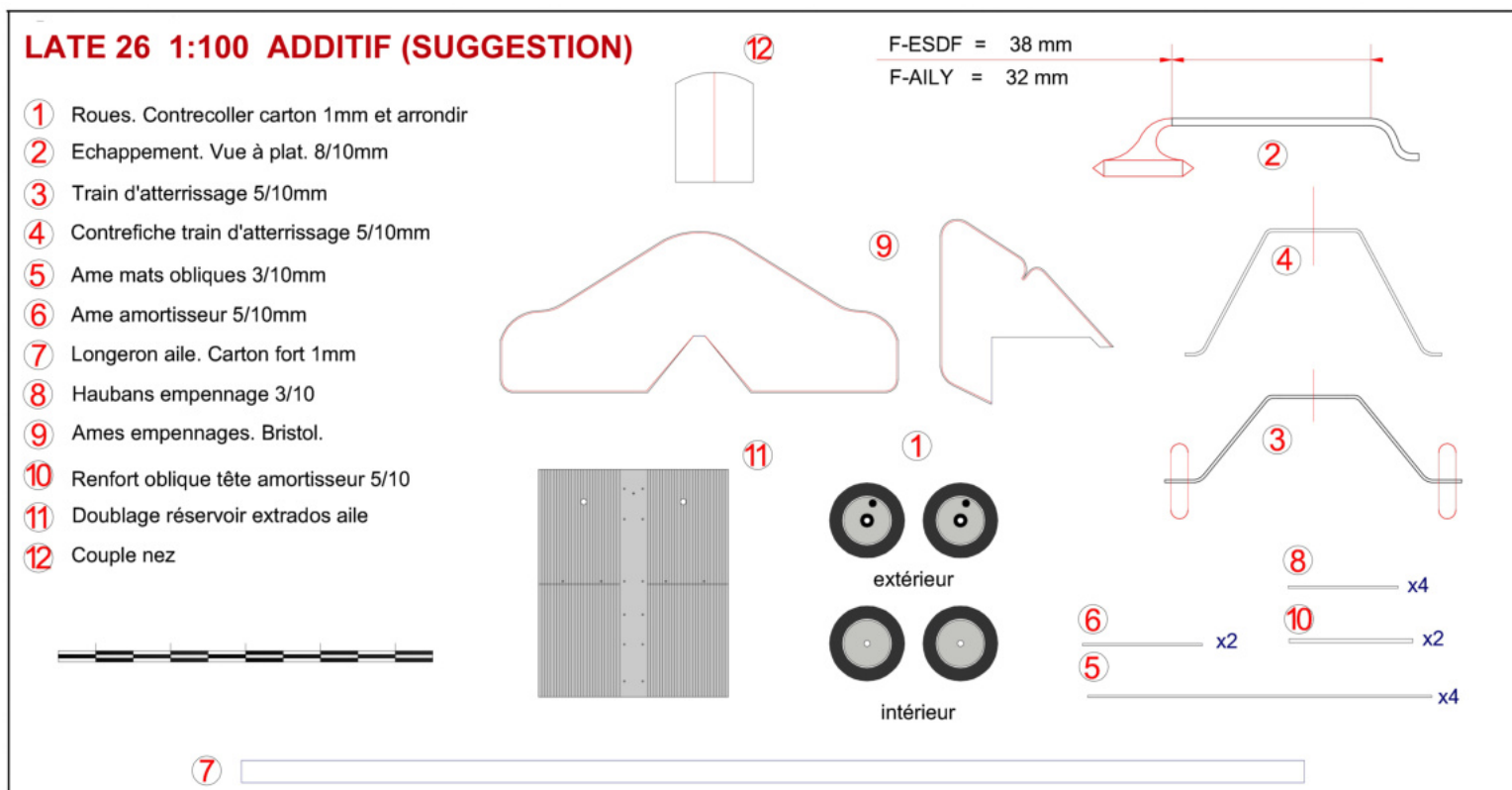
Le pot d'échappement est réalisé en fil de cuivre de 8/10. Celui-ci a été traité à la tourmaline lui donnant une teinte acier et une certaine patine plus réaliste que la peinture.

## Suggestions

A l'instar de ce qui est généralement proposé pour ce type de modèle, la planche proposée, bien que complète, est minimaliste. Elle s'adresse à des maquetistes un minimum expérimentés. A eux de l'adapter en fonction de leurs dédits et compétences.

Même à cette échelle, la maquette doit rester manipulable (avec précaution quand même) et conserver une bonne géométrie dans le temps. Ainsi, je dote mes modèles d'un minimum de structure (carton fort, fil d'acier ou de laiton etc). De plus, je ne peux résister au plaisir d'ajouter quelques éléments susceptibles d'accentuer un peu plus le côté maquette du modèle.

Ces éléments sont regroupés sur la planche ci-dessous, à télécharger (gratuitement) et à imprimer sur papier A4.



- Le haubanage se limite à un croisillonnage entre les mats et un renforcement de l'empennage. J'ai utilisé du fil d'acier de 2/10mm pour ce dernier (aiguilles d'entomologiste) et du crin pour les ailes (plus aisé à croiser).

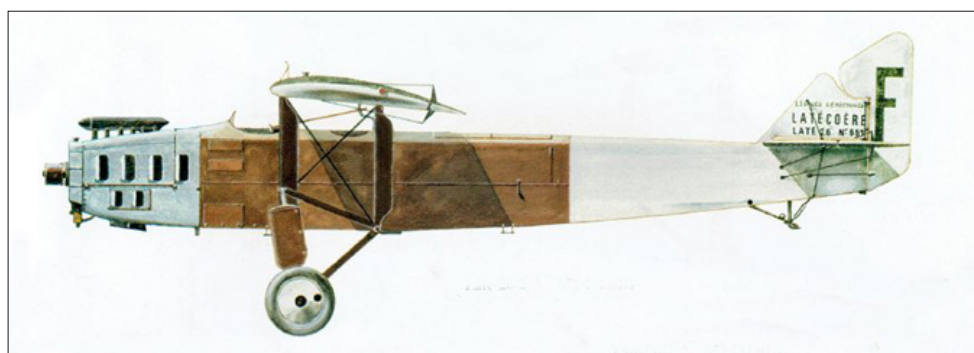
### Jusqu'où ne pas aller trop loin...au 1:100

- On peut tout à fait représenter des gouvernes "séparées" sur un modèle de cette taille. Elle peuvent être légèrement braquées, donnant ainsi plus de vie au modèle. Je m'en suis abstenu, craignant de me sentir obligé de représenter les câbles de commande des gouvernes, ce qui m'aurait posé un cas de conscience concernant les postes de pilotage que je n'ai pas détaillés. Si on se lance dans du "super détaillage", il faut le faire de façon homogène! Auquel cas, on peut aussi ouvrir les ouïes du capot moteur, mais le jeu en vaut t'il la chandelle dans la mesure où, à cette échelle, il s'agit plus d'évoquer un avion historique que d'en réaliser une maquette fidèle.

- Le rendu d'un travail en trompe l'œil est difficilement appréciable à cette échelle, sans tomber dans l'exagération. Je me suis limité à foncer un peu la couleur de l'intrados de la voilure, et faire ressortir les articulations des gouvernes.

### Photoscope

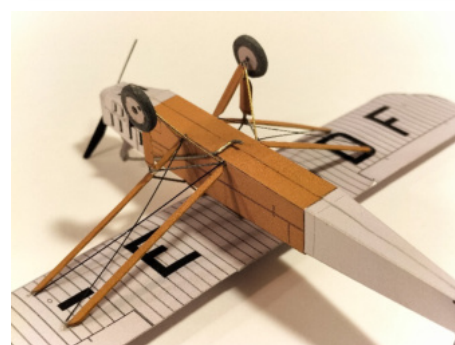
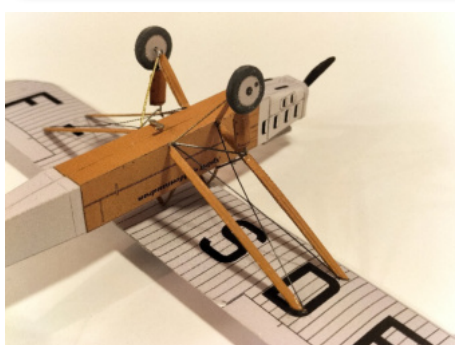
A propos de la couleur du modèle.



Profil J. de Joux (Le Fana de l'Aviation n°178)

Si tous les Laté 26 avaient leurs parties entoilées enduites d'émaillite argent, la couleur de la partie centrale du fuselage était assimilable, semble t'il, à une teinte proche de l'ocre brun sur les premiers modèles (dont le F-ESDF). Pour les modèles suivants, cette teinte tirait plutôt sur le bordeaux, voir le rouge, fonction des témoignages recueillis.

Fort de ces informations, j'ai repris la couleur des planches et réalisé un deuxième exemplaire du F-ESDF que je pense plus fidèle à l'original.



1:100  
SERIE

## LATECOERE 26-2R

"Spirit of Montaudran" (1928)

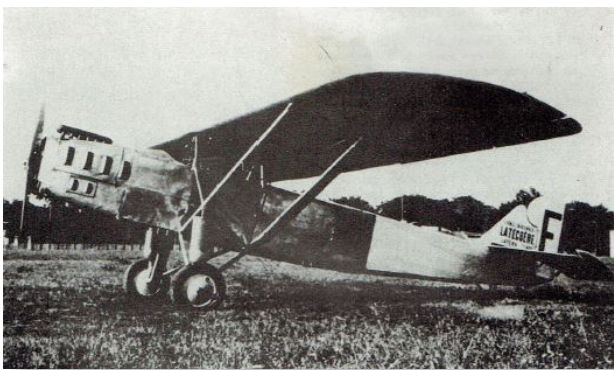
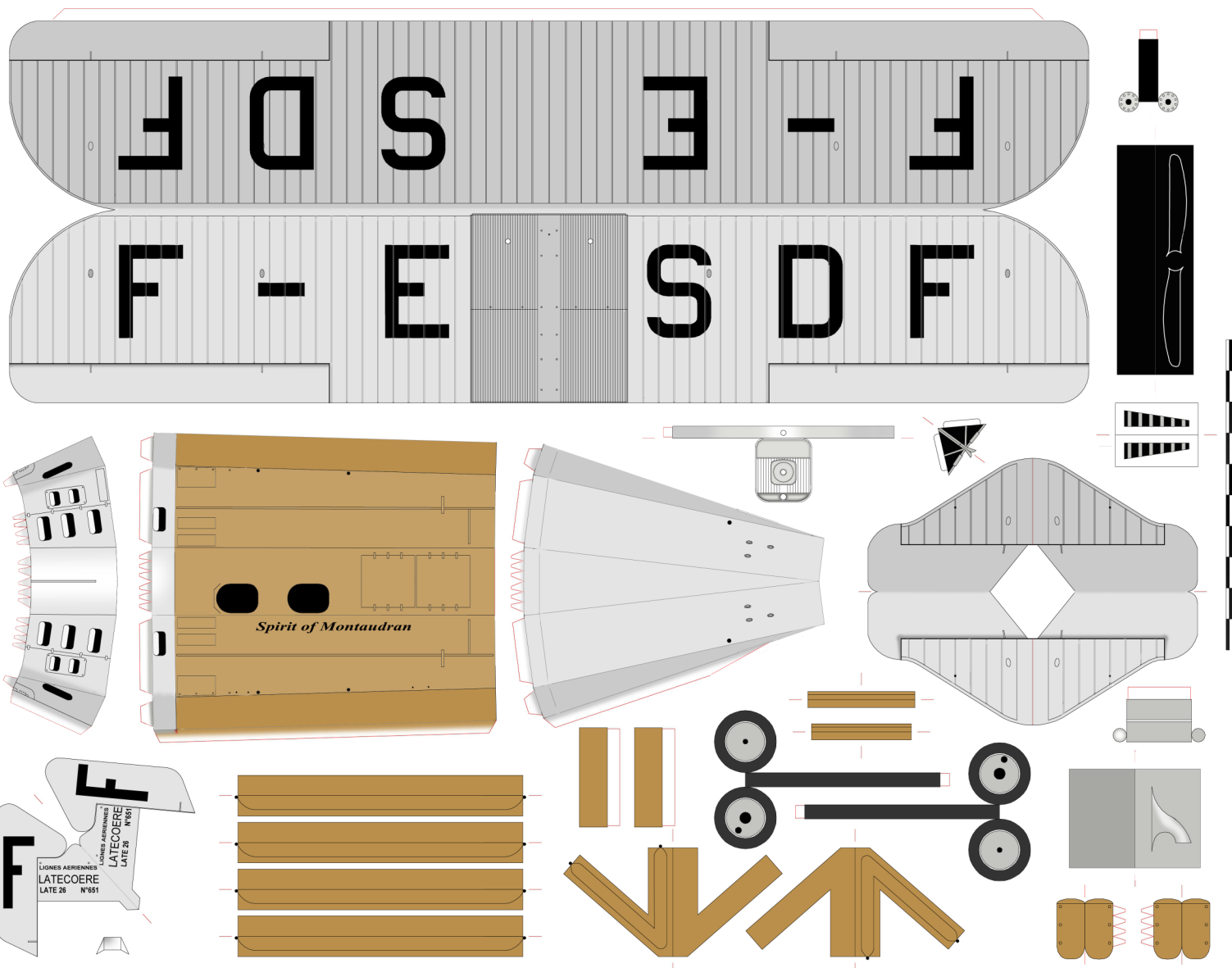


Photo L'aérophile nov.1927

Le 10 octobre 1927, le Laté 26-2R F-ESDF accomplit une véritable performance en couvrant d'une seule traite le trajet Toulouse - Saint Louis du Sénégal, en suivant la route cotière de la « Ligne ».

Piloté par Mermoz et Négrin, il couvrit les 4270km en 23h30mn, à la moyenne de 192,60km/h.

L'avion avait été spécialement préparé pour ce vol, avec un fuselage ralongé permettant d'embarquer 3050 litres de carburant.

L'équipe des mécaniciens le baptisèrent « Spirit of Montaudran », clin d'oeil malicieux à l'exploit réalisé par Lindbergh quelques mois auparavant, le 21 mai 1927.