



Association générale aéronautique. Bulletin mensuel. 1929/02. [source](#) [retour](#)

«Éh bien, méditez ces chiffres! Deux tronçons ont nécessité l'établissement de 13 aérodromes, 4, bases d'hydraviation, échelonnées sur le parcours Saint-Louis-Buenos-Aires...»

Compagnie Générale Aéropostale

Franchir l'océan.

Les difficultés matérielles étaient nombreuses; pourtant elles étaient peu de chose à côté de celles d'ordre moral qu'il s'agissait de vaincre. On imagine facilement à quelles compétitions, à quelles ambitions, à quelles puissances de tous ordres la Compagnie Latécoère s'était heurtée. Peut-être se fut-elle brisée — les ailes — c'est le cas de le dire, si un homme, imprégné de culture aéronautique naissante, maire d'Etampes, encore ne se fut trouvé là dont la volonté, l'énergie, la persévérance vinrent à bout de tout. Dans l'Amérique du Sud, M. Marcel Bouilloux-Lafont avait de longue date déjà groupé, sous son autorité, d'impressionnants moyens d'action; il les mit au service de l'Aviation française, et bientôt prenait forme, la gigantesque entreprise destinée à maintenir et à développer le prestige du pavillon français dans toute l'Amérique du Sud. Les deux premières étapes du parcours Paris-Maroc, Maroc-Dakar étant d'ores et déjà réalisées; il s'agissait de compléter l'oeuvre par l'organisation des troisième et, quatrième étapes, Dakar-Brésil, Natal-Buenos-Aires. Il va de soi, qu'avant de songer à établir la liaison Dakar-Brésil, il fallait au préalable organiser Natal-Buenos-Aires. C'est ce qui fut fait. Evidemment, du cabinet où l'on suit sur une carte les étapes envisagées, rien ne paraît plus simple que de franchir en un clin d'oeil les plus formidables distances et le romancier d'imagination a beau jeu à prêter à ses héros les plus sensationnels exploits, sans qu'il lui en coûte davantage que de noircir deux ou trois feuillets de papier. Sur le terrain c'est une autre histoire. Il faut tout à la fois tenir compte, pour l'établissement de la ligne, des conditions atmosphériques et climatiques des régions traversées, de la nature du sol, des ressources en terrains propices à l'atterrissage, des voies de communication, c'est-à-dire s'appuyer sur une quantité de faits qui, vus dans la pratique, non seulement ne s'allient que rarement pour faciliter les choses, mais au contraire s'opposent les uns aux autres, se font obstacle et trop souvent créent le découragement, par leur complexité hostile, chez ceux qui ont entrepris de les amalgamer. Disons-le à la gloire de nos compatriotes, le découragement ne vint pas, les difficultés furent vaincues et dès le 15 novembre 1927 s'ouvrait le service Natal-Buenos-Aires et retour. Le 1er mars 1928, était inaugurée la liaison Dakar-Natal.

Paris-Buenos-Aires à dix jours l'une de l'autre, en attendant mieux, ce à quoi l'on travaille avec activité. Il convient, en effet, de ne pas oublier que le trajet Dakar-Natal ne se fait par hydravions que partiellement c'est-à-dire de Saint-Louis du Sénégal à Porto-Praïa (îles du Cap-Vert); le reste du parcours Porto-Praïa-Natal, est accompli par des avions qui, pour rapides qu'ils soient, ne suppléent que de très loin, les hydravions dont les types sont actuellement à l'étude et qui, dans un avenir très prochain, permettront de réduire de moitié la durée totale du trajet. D'ailleurs la distance Paris-Buenos-Aires représente quelque treize mille kilomètres et le résultat déjà atteint représente un splendide tour de force et l'une des plus belles victoires obtenues sur la nature par l'opiniâtreté humaine.

Quelques chiffres éloquentes donneront une idée des travaux, préparatoires qu'il a fallu exécuter avant de songer à faire l'énorme saut qui en quelques bonds successifs, allait désormais transporter avec régularité des hommes d'un bord à l'autre de l'Atlantique. Laissons de côté les installations faites sur les tronçons Toulouse-Casablanca et Casablanca-Dakar, par la Compagnie Latécoère, et ne parlons que des organisations des deux autres étapes de la ligne aujourd'hui exploitée par la Compagnie Générale Aéropostale. Éh bien, méditez ces chiffres! Deux tronçons ont nécessité l'établissement de 13 aérodromes, 4, bases d'hydraviation, échelonnées sur le parcours Saint-Louis-Buenos-Aires, 16 puissants postes de T.S.F. appareillés et, ces travaux, il a fallu, dans bien des cas, les exécuter dans les pires conditions qui soient, au milieu d'une nature hostile, loin parfois de tout centre de ravitaillement; dans des régions désertiques, on a dû tailler, débroussailler, installer des bâtiments, créer de toutes pièces pour ainsi dire, des villes ou tout au moins des embryons de villes, y apporter matériaux, matériel, carburant, vivres, en un mot constituer des foyers de civilisation complets et modernes là où la veille jamais peut-être le pied d'un homme ne s'était posé.

Dans le prochain numéro de la Revue, nous reviendrons sur les détails d'organisation de la Compagnie Générale Aéropostale, sur les résultats

qu'elle a obtenus, sur les buts qu'elle poursuit. Limitons-nous aujourd'hui pour terminer ce rapide exposé à rappeler les quelques grandes dates qui resteront pour témoigner des efforts constants fournis par les hommes pour se rapprocher les uns des autres et vaincre définitivement la distance.

Le 16 juin 1927, le Président de la République Argentine signe un décret relatif au contrat postal argentin passé avec la Compagnie Générale Aéropostale. Le 24 août de la même année M. Doumergue sanctionne le prolongement de la ligne d'Afrique Occidentale en Amérique du Sud. Une subvention annuelle de 39 millions de francs est affectée à la nouvelle ligne. Le 15 novembre suivant, la ligne Natal-Rio de Janeiro - Montevideo-Buenos-Aires est ouverte; le 1er mars 1928 enfin, c'est la mise en exploitation, du tronçon Saint-Louis-Natal. N'est-ce pas incontestablement là une des plus belles pages de l'histoire de l'aviation, non seulement française, mais même internationale?



Association générale aéronautique. Bulletin mensuel. 1929/03.

«Le programme envisagé actuellement par la C.G.A. pour l'Amérique. Si vaste qu'il soit, il n'est qu'une partie de celui beaucoup plus général que l'Aéropostale s'est imposé et dont l'exécution va se poursuivre en Europe et en Afrique...»

La jonction Paris-Buenos-Aires est dorénavant un fait accompli. Par la voie aérienne dix jours suffisent pour qu'une lettre aille de Paris à Buenos-Aires et cela avec un pourcentage de sécurité qui atteint 100%. Par mer, la même lettre emploierait de 10 à 20 jours. Le gain est considérable, bientôt il le sera davantage, puisqu'on compte réduire de moitié encore le temps employé.

La Compagnie générale Aéropostale n'eût-elle obtenu que ce résultat, mérite la reconnaissance de tous ceux pour qui «Le temps c'est de l'argent». Pourtant elle n'entend pas en Tester là et elle a fait siennes la devise: «De progrès en progrès». Et elle va vite en besogne. Entre notre dernier numéro et celui-ci, la ligne Paris-Buenos-Aires a été prolongée jusqu'à la capitale du Paraguay et aujourd'hui Asuncion est reliée bi-hebdomadairement à la capitale de la République Argentine. Bientôt ce sera au tour du Chili d'être régulièrement desservi par les avions postaux.

Tels sont les résultats qu'à l'heure actuelle nous pouvons considérer comme définitivement acquis, il est probable qu'au cours de l'été nous aurons à en enregistrer de nouveaux: comme par exemple, encore en Amérique, la création d'une ligne Natal-Cayenne par dessus l'immense embouchure de l'Amazone; de même encore la ligne Buenos-Aires-Rivadavia, et enfin au Chili, à Copiapo sur le Pacifique, par où passe la ligne Buenos-Aires-Valparaiso, l'établissement d'un nouveau tronçon longeant l'Océan vers le nord pour atteindre Arica aux confins du Pérou.

On ne saurait trop insister sur l'importance qu'ont pour l'avenir ces créations de lignes, non seulement du point de vue commercial, mais encore du point de vue national, puisqu'elles doivent contrebalancer, en partie tout au moins, les efforts que va faire une compagnie hispano-allemande qui, en prenant Séville comme point de départ, projette de lancer par-dessus l'Océan Atlantique une ligne desservie par dirigeables.

A cela s'arrête le programme envisagé actuellement par la C.G.A. pour l'Amérique. Si vaste qu'il soit, il n'est qu'une partie de celui beaucoup plus général que l'Aéropostale s'est imposé et dont l'exécution va se poursuivre en Europe et en Afrique. Bordeaux relié à Madrid, Lisbonne à Tanger, la ligne Casablanca-Dakar prolongée jusqu'au Congo Belge en suivant les côtes africaines, où elle desservira nos colonies d'Afrique occidentale, enfin une grande ligne Oran Gaô-lac Tchad-Bangui, qui circulera dans tout l'empire africain central. Telle est l'oeuvre à réaliser et cela dans un avenir prochain. Ou voit donc, quoi qu'on en dise, que nos compagnies françaises ne se rebutent pas à la tâche.

Le plan, réalisé en son temps, mettra sous la dépendance économique de la Compagnie et l'emprise morale de notre pays, une quarantaine de mille kilomètres de longueur. Est-il une autre Société au monde qui puisse se flatter d'un pareil effort et d'un pareil résultat.

On sait que sur ces lignes diverses, la flotte aérienne de la C. G. A. se compose d'environ 250 appareils (avions et hydravions) en état de vol, surtout d'appareils terrestres Latécoère à grand rayon d'action, et munis de dispositifs permettant les vols de nuit. Les hydravions de 1.000 CV qu'elle possède actuellement relient simplement Saint-Louis du Sénégal à Praia, l'hydrose des Iles du Cap Vert; leur rayon d'action est réduit. Mais d'autres types sont à l'étude qui seront chargés d'assurer la jonction entre les deux continents, l'Ancien et le Nouveau. Des types en chantier on attend une vitesse moyenne de 200 kilomètres minimum, avec 1.000 kilos de charge utile. Ils ne sauraient tarder à être réalisés.

Le parcours Praia-Natal est assuré par des avions loués à la Compagnie générale Aéropostale par la Marine Nationale. Ces bâtiments qui jaugent de 800 à 1.000 tonnes, sont mus par des turbines à vapeur développant 6.000 CV et pouvant soutenir une vitesse de 16 à 18 noeuds.

FIN