

BULLETIN TECHNIQUE
DES



AVIONS H.POTEZ

Janvier 1930

N° 5

La Ligne Aéropostale Buenos-Aires-Santiago et la traversée des Andes



La Cordillère des Andes.

L'effort actuel de la Compagnie Générale Aéropostale qui, depuis 1927, assure avec une régularité de plus en plus parfaite la liaison France-Buenos-Aires porte actuellement sur les prolongements sud-américains de cette grande ligne.

Progressivement, ils vont relier les capitales de l'Amérique du Sud, les mettre au point de vue des relations internationales à peu de jours des capitales européennes, créer de nouveaux réseaux de connexion économique, élargir à travers les républiques latino-américaines ce rayonnement de l'influence française déjà si prépondérante dans ces pays.

Une des premières préoccupations de l'Aéropostale a été de faire parvenir rapidement le courrier d'Europe aux deux grandes villes les plus proches à desservir par avion : Asuncion, capitale du Paraguay, Santiago, capitale du Chili, l'une située à 1.000 kilomètres au nord, l'autre à 1.200 kilomètres à l'ouest de Buenos-Aires.

Pour relier Buenos-Aires à Asuncion, le problème ne dépassait pas les possibilités courantes de la technique de l'aviation moderne. Il n'en était pas de même en ce qui concerne la liaison Buenos-Aires-Santiago où les nécessités de franchir les Andes à une altitude de 7.000 mètres avec des températures de -50° exigeait des appareils d'une robustesse exceptionnelle et des moteurs fonctionnant avec une régularité parfaite à une grande altitude.

D'autre part, le courrier acheminé de Buenos-Aires à Santiago par le Transandin subissait du fait de son transfert par chemin de fer, un retard préjudiciable de deux ou trois jours alors qu'il avait été transporté de France à Buenos-Aires en sept jours à peine. D'ailleurs, le trafic du Transandin est irrégulier, sinon suspendu pendant l'hiver. C'est pourquoi la Compagnie Générale Aéropostale ayant obtenu un contrat postal avec le Gouvernement du Chili, s'est efforcée de réaliser promptement cette partie essentielle de son programme.

Le premier voyage aéropostal entre Buenos-Aires et Santiago du Chili a été effectué le 15 juillet 1929 au cœur même de l'hiver.

Le pilote Mermoz parti à 6 h. 25 de Buenos-Aires est arrivé à Santiago du Chili le même jour à 14 h. 35 après avoir parcouru le trajet en 8 h. 15.

Le premier voyage de retour s'est effectué le 18 juillet suivant. Parti à 7 heures de Santiago, Mermoz est arrivé à 16 h. 25 à Buenos-Aires après escale à Mendoza et un vol de 9 h. 25.

La nouvelle jonction aérienne a permis depuis ce jour de distribuer au Chili le courrier avec le gain escompté de 48 heures sur l'ancien itinéraire par fer.

L'organisation et la régularité de cette exploitation, malgré la difficulté des conditions techniques où ces vols sont effectués, ont produit en Amérique une impression considérable.



Entrée du passage de la Cumbre
(côté chilien)

L'Aéropostale a fait de gros sacrifices et a aménagé sur le parcours onze aéroplances et terrains de secours dont les principaux sont Villa Mercedes et Rufino. Ces aéroplances, afin de permettre des vols de nuit, sont pourvues d'un balisage électrique, de phares et d'appareils de radiogoniométrie.

Le trajet s'effectue, en effet, sans difficulté entre Buenos-Aires et Mendoza où finit la plaine argentine, au pied des Andes.

La Cordillère se dresse ensuite brusquement avec ses chaînes majestueuses, ses neiges éternelles, ses abîmes splendides et terrifiants à la fois.

C'est le saut à 7.000 mètres d'altitude au-dessus de ce mur qui est véritablement difficile.

Les vents du Pacifique, après avoir balayé l'étroit ruban de la plaine côtière, se heurtent à la barrière des hautes montagnes, escaladent le versant chilien, rebondissent à travers les sommets et dévalent en tourbillons sur les plaines de l'Argentine.

Bien des fois les pilotes courageux qui assurent le trafic, ont dû reculer devant les grandioses tempêtes de neige qui assiègent les cimes mais menacent de



Pics proches du passage de la Cumbre
(côté argentin)

plaquer l'avion contre le rocher et revenus à Mendoza n'ont réussi à franchir les Andes qu'à la quatrième ou cinquième tentative. Chaque passage des Andes équivaut le plus souvent à un très bel exploit sportif qui se renouvelle avec régularité.

Si les hommes sont fortement trempés, le matériel, il faut le dire, est aussi à toute épreuve.

Les appareils employés sont des Potez 25 pourvus de moteurs Lorraine de 450 chevaux.

Le prolongement de la ligne France-Amérique jusqu'au Pacifique a mis le Chili à huit jours de courrier d'Europe au lieu de vingt-cinq jours par les voies ordinaires.

On comprend que devant ces efforts couronnés de succès, la Compagnie Générale Aéropostale ait obtenu récemment un contrat postal très important pour l'exécution de la ligne Chili-Bolivie-Pérou pour le transport du courrier chilien jusqu'aux États-Unis.

Cette ligne ira rejoindre à Caracas, capitale du Venezuela, la grande antenne en voie d'organisation qui, de Natal, desservira les Guyanes et se prolongera jusqu'aux Antilles françaises.



Col de la Cumbre (3.900 mètres) et Pic de l'Aconcagua
(7.370 mètres)



Passage de la Cumbre et Massif neigeux de l'Aconcagua
(7.370 mètres)