

Troisième et dernier épisode de l'histoire du transport de la lettre propriété de Monsieur Quentin Peigné notre collègue et ami, pilote de ligne , transportée par la Compagnie Générale Aéropostale du jeudi 5 juin 1930 depuis Santiago du Chili jusqu'au 17 juin 1930 aérodrome de Toulouse Montaudran

Le trajet a duré 6 jours de plus que prévu à cause de l'obligation de traverser l'Océan Atlantique entre Natal et Dakar avec le navire Aviso Epernay, durée du trajet 6 jours, plus une journée d'essais infructueux avant de prendre la décision de la voie maritime sur ce tronçon, c'est à dire 7 jours au total de retard.

Total 13 jours au lieu de 6 en temps normal, c'est très grave pour assurer la réputation de la régularité de la ligne d'une façon pérenne.

La Compagnie Générale Aéropostale tenait plus que tout à cette reconnaissance, le chef d'exploitation Didier Daurat, homme très dur avec son personnel et le matériel devait être furieux. Nous voici donc maintenant à Dakar où l'avisos Epernay vient de livrer le courrier.

Très vite celui-ci est transféré du bateau à l'aérodrome de Dakar Ouakam.

Situé dans la banlieue de Dakar : Ouakam est l'une des 19 communes d'arrondissement de cette grande ville capitale du Sénégal et fait partie de l'arrondissement des Almadies

Ouakam se trouve à l'ouest de Dakar le long de la côte de la presqu'île du Cap Vert

C'est de nos jours l'aéroport international Léopold Sédar-Senghor.

C'est le lieu de naissance de deux personnalités françaises très connues, Ségolène Royale et Rama Yade

Leurs pères étaient militaires et fonctionnaires à la base aérienne française 160, fermée en 2011
Lundi 16 juin 1930, la remontée vers le nord commence, c'est le décollage vers Casablanca au Maroc.

Le type d'avion et le nom du pilote nous est à ce jour inconnu, la distance qui sépare ces deux villes est de 2424 kilomètres.

Des escales ont certainement été nécessaires, par exemple à Port Etienne actuel Nouadhibou la capitale de la Mauritanie, à Villa Cisneros actuel Dakhla dans le Rio de Oro Sahara Occidental, à Cap Juby actuel Tarfaya Maroc ou Antoine de Saint Exupéry y est nommé chef d'escale d'octobre 1927 jusqu'à fin 1928 par Didier Daurat.

C'est là seul au milieu du désert à attendre ses collègues en escale technique pendant de longues périodes de solitudes propices à la méditation. A observer ce désert qui le fascine et les cieux merveilleusement étoilés de ces contrées sauvages . Il y écrit "Courrier sud et y eu l'idée du Petit Prince, écrit lui à New York en 1942 ". Faut-il rappeler que sa formation littéraire fut acquise au Mans au lycée Notre Dame de Sainte Croix,

Puis ce sera pour notre courrier Agadir et Casablanca aérodrome de Camp Cazes le 16 au soir vers minuit, puisque la date est toujours le lundi 16 juin 1930

L'escale est encore très brève puisque l'envol de Casablanca aérodrome de Camp Cazes pour la destination finale Toulouse, aérodrome de Montaudran le mardi 17 juin 1930

L'avion est un Latécoère 28-1 numéro 908 immatriculé F AJJM, le pilote qui prend le relai est Emmanuel Arin

Depuis Santiago du Chili la cargaison à grossi à chaque escale, puisqu'elle est désormais composée de 280 kilos de courrier ou colis postaux et de 64 kilos de messageries diverses.

Et ce n'est pas fini puisque d'autres escales vont encore être nécessaires avant la livraison finale à Toulouse aérodrome de Montaudran

La première liaison de ce périple dure une demie heure pour une distance moyenne de 90 kilomètres à vol d'oiseau, ce sera Casablanca, Rabat

La seconde liaison sera Rabat Tanger, distance d'environ 220 kilomètres en ligne droite la durée du vol sera 1 heure 21.

La dernière grosse épreuve qui n'est pas sans risque est maintenant la traversée du détroit de Gibraltar

Le décollage se fait donc direction Alicante en Espagne situé à 550 kilomètres, le vol durera 3 heures 18 minutes

A Alicante changement d'avion encore un Latécoère 28-1 Numéro 907 immatriculé F AJJF portant le nom approprié de Bourrasque

Notre courrier prend maintenant la direction de Barcelone aéroport el Prat de Llobregat, c'est de nos jours l'aéroport international de la seconde ville d'Espagne également distant de 407 kilomètres en ligne droite.

Mais ayant fait personnellement ce vol en suivant la côte comme ces pionniers qui ne faisaient pas autrement il y a plus, comptons 500 kilomètres.

Le temps de vol sera de 2 heures 33

La radio navigation n'existait pas à cette époque et encore moins le GPS.

Pour se diriger c'était le cap avec de temps à autres sur les sommets côtiers des repaires de lieux écrits en toutes lettres blanches immenses.

Si vous descendez à Alicante par l'autoroute, vous verrez un moment après Valencia une inscription immense sur un petit sommet Cullera, c'est le nom de cette petite ville près de Gandia. C'est l'un des derniers vestiges de cette aventure il est conservé impeccablement par cette petite municipalité, vous pourrez voir cette inscription si vos vacances vous emmènent dans ce coin

C'est maintenant notre dernière liaison Barcelone aéroport de El Prat de Llobregat direction Toulouse aérodrome de Montaudran

Le vol à cette époque ne se fera pas en ligne droite mais via Perpignan, à cause de la difficulté du franchissement des Pyrénées, puis ce sera ensuite et fin, la remontée de la Garonne jusqu'à Toulouse Montaudran, le total fera a vol d'oiseau environ 350 kilomètres et le vol durera 2 heures 29 minutes.

Le total du vol depuis Casablanca escales comprises aura duré 10 heures 11 minutes, sans changement indiqué de pilote

Le courrier et la messagerie sont arrivés sain et sauf, certes avec du retard sur l'horaire prévu à cause de l'impossibilité à Jean Mermoz et son équipage d'avoir pu ce coup-ci franchir l'océan Atlantique

Mais quand même beaucoup plus rapidement à cette époque qu'avec les moyens postaux conventionnels

L'aérodrome de Toulouse Montaudran à été construit en 1917 par Pierre Georges Latécoère le précurseur de toute cette aventure pour y construire et y faire décoller ses avions.

Cet aérodrome historique à vu l'émergence de l'industrie aéronautique dans cette région de France et le début de l'aviation civile via, d'abord par les lignes Latécoère, puis après la reprise par Marcel Bouilloux -Lafont de la Compagnie Générale Aéropostale, jusqu'en 1934.

Bombardé durant la seconde guerre mondiale, il fut ensuite occupé par Breguet Aviation et Air France Industrie jusqu'en 2003.

Depuis totalement intégré dans l'urbanisme toulousain il est classé monument historique et depuis 2018 il héberge le campus Toulouse Aerospace plus deux musées dont celui de L'envol des pionniers

J'espère que ce récit au départ de l'enveloppe historique peu parlante que j'ai essayé de rendre vivant et détaillé au maximum, agrémenté au mieux de descriptions locales ou anecdotes, le tout pour rendre ce périple agréable à la lecture, puisse vous avoir plu

Bien amicalement

Michel Chanteloup

Pilote privé honoraire, ancien membre des Ailes du Maine
Association française des pilotes et techniciens de l'aéronautique
Comité du centenaire Wilbur Wright
Société historique et Archéologique du Maine
Société d'Agriculture Sciences et Arts de la Sarthe
Histoire Sciences Arts Culture et Patrimoine du Maine Sarthe Mayenne
Membre associé de l'Académie du Maine

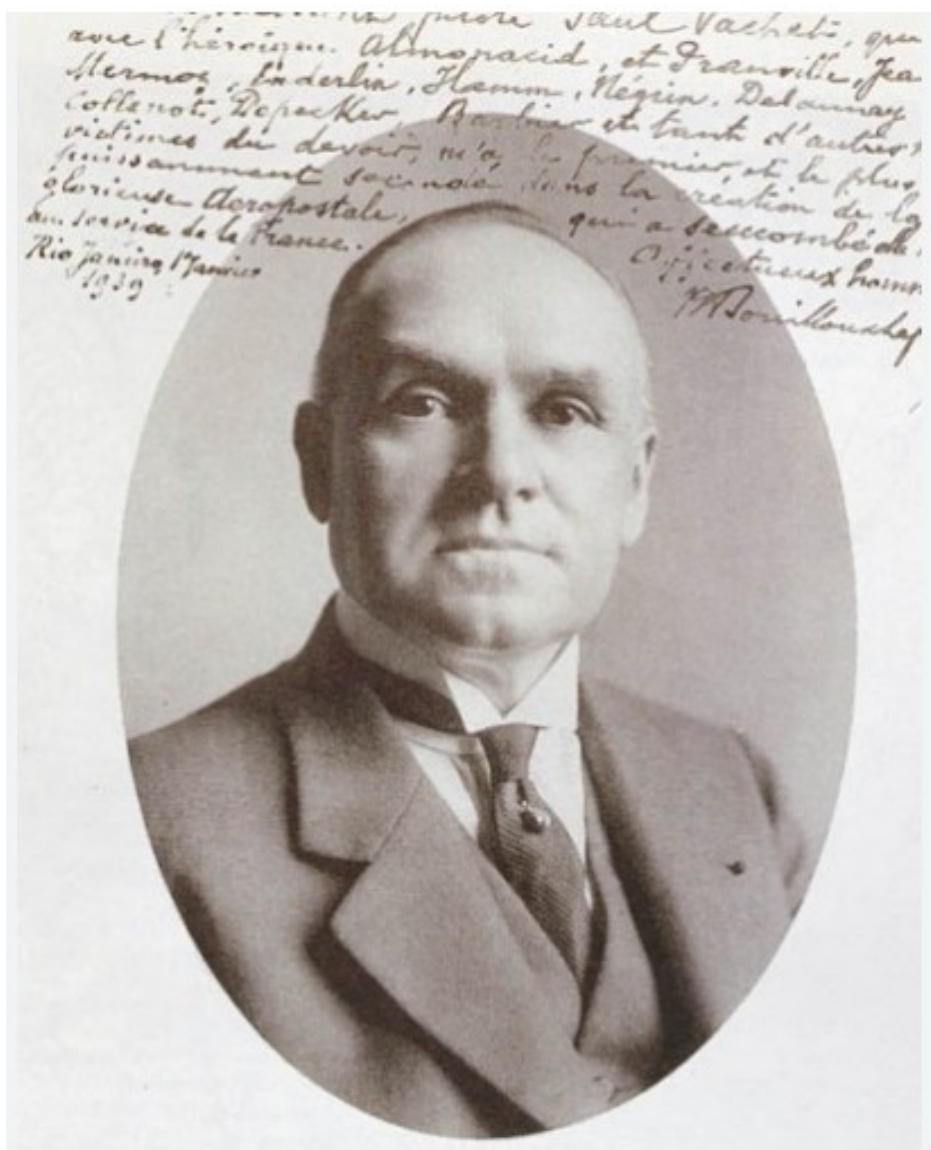


PHOTO DE MARCEL BOUILLOUX -LAFONT

FONDATEUR DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE AEROPOSTALE



CARTE DE LA LIGNE DE SAINT-LOUIS-DU-SÉNÉGAL A TOULOUSE MONTAUDRAN



PHOTO DE DIDIER DAURAT DIRECTEUR D'EXPLOITATION DES LIGNES
LATÉCOERES PUIS DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE



CARTE TOTALE DE LA LIGNE DEPUIS SANTIAGO AU CHILI JUSQU'À TOULOUSE MONTAUDRAN