

PAN AMERICAN AIRWAYS SYSTEM

TIME TABLES · TARIFFS

^{2PQ}
"VIA PAN AMERICAN"



25,652 miles of airways reaching 33 American countries and colonies. More than 139 great airliners, radio-equipped, manned by veteran crews. Largest planes on any airline in the world. Giant 44-passenger flag ships, "American Clipper," "Caribbean Clipper" and "Southern Clipper."

World record for regularity of service and dependability with 99.678% of schedules maintained on time.

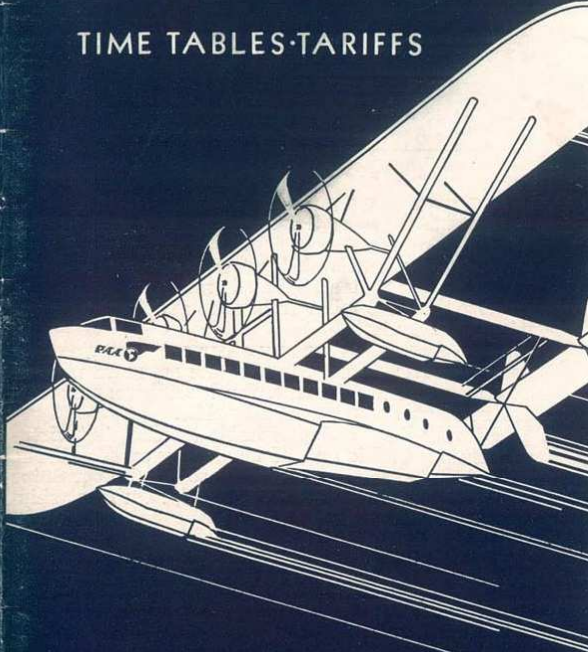
More than 200,000 passengers carried, 60 million passenger miles flown, over 12 million pounds of air mail and cargo transported.

World's Standard for Air Transportation

Representative for Pan American Airways System
Printed in U. S. A.

PAN AMERICAN AIRWAYS SYSTEM

TIME TABLES · TARIFFS



HAVANA
NASSAU
MEXICO
PANAMA
WEST INDIES
CENTRAL &
SOUTH AMERICA

PASSENGERS · MAIL · EXPRESS

Corrected to June 15, 1933

Les ambitions de **Juan Terry Trippe (1899-1981)**, président de la **Pan Am** en ce début des années **1930** étaient grandes. L'**Amérique du Sud** où certains étaient **déjà** bien implantés comme les **Français** de l'**Aéropostale**, ne pouvait être **exempte** d'une **présence commerciale aérienne** venue de la **partie nord** du continent. Rappelons qu'à l'époque, l'**Aéropostale française** transportait essentiellement du **courrier** et peu de **passagers**. Voici, traduit par mes soins, le **texte** de présentation de la brochure **Pan American Airways** de **1933** :

Survolant la mer des Caraïbes, sur des routes réclamant avant des jours et des jours de voyages terrestres, des aéronefs géants sautent de continent à continent en peu d'heures. Se jouant des distances, ils nous transportent vers l'Amérique du Sud en un peu plus de temps qu'un vol d'agrément au-dessus des Etats Unis.

Pesant près de 7 tonnes, propulsés par plus de chevaux vapeur qu'une locomotive, nos avions embarquent 44 passagers et plusieurs centaines de kilos de courrier à destination de 16 pays ; ils s'élancent deux fois par semaine de Miami, cap au Sud. En deux petites heures ils atteignent La Havane et une heure et demi après un vol au-dessus des champs de canne à sucre, ils se posent à Cienfuegos sur la côte sud de Cuba. Encore quatre heures et ils amerrissent dans le ravissant port de Kingston, au sein des montagnes bleues de la Jamaïque.

Le soir, vous vous promènerez en ville, conduirez une voiture sur les autoroutes bordées de palmiers en montagne, sans oublier une tournée dans les établissements de café locaux. Ensuite vous passerez une excellente nuit au luxueux hôtel réservé à cet effet.

Au petit matin suivant vous embarquerez sur l'un des « Flying Clipper Ships » pour un nouveau vol tranquille de cinq heures et trente minutes au-dessus de la mer des Caraïbes en direction de Baranquilla, Colombie et port d'entrée en Amérique du Sud ; moins de 28 heures après avoir quitté Miami, mais surtout, suite à moins de 13 heures passées dans l'avion !

Quatre heures de vol plus tard et à l'Ouest, c'est Cristobal et le canal de Panama, puis, plein Est vers Maracaibo et Caracas au Venezuela. Il vous est possible d'atteindre en une journée Bogota, en suivant le cours du Rio Magdalena. De Panama et Trinidad vous êtes à quelques heures des terres fascinantes sud-américaines, Equateur, Pérou, Chili, Brésil, Uruguay et Argentine.

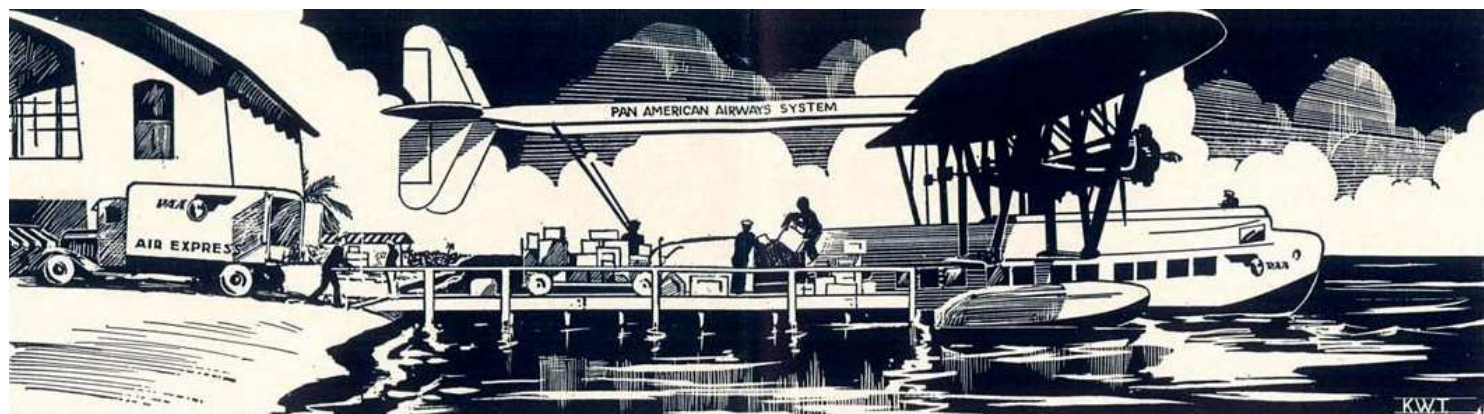
D'un intérêt évident pour les hommes d'affaire qui économisent deux jours sur trois comparé aux moyens de transport conventionnels, ces grands avions de ligne internationale offrent aux touristes un nouveau monde merveilleux. Des voyages qui étaient précédemment inenvisageables pour des raisons de durées de transport, s'intègrent maintenant dans le cadre des congés habituels. Pour exemple, quinze jours de vacances vous permettent de passer dix journées pleines à Panama. Contrairement au passé, on peut multiplier par trois la distance possiblement franchissable dans le cadre de vacances ; cela vous donne une idée de ce que peut vous offrir le transport aérien.

De Miami et Brownsville, le réseau en place de la plus grande compagnie aérienne américaine, trace un parcours encerclant les Caraïbes, l'Amérique centrale et sud, réduisant d'un tiers le temps de transport vers 104 villes et 32 pays et colonies. Une centaine d'avions, pilotés par des équipages expérimentés, utilisent ces lignes aériennes ; ils sont en contact permanent avec le sol au moyen de 72 stations radios et météo spécifiques à la Pan American Airways. Cette organisation nous permet de détenir, entre autres choses, le record mondial de fiabilité s'agissant du respect de nos plannings horaires.* Depuis plus de cinq années, nous avons tenu 99,678% de nos horaires de départ et d'arrivée

* Nous disposons des plus grands avions au monde, proposant des conditions de transport exceptionnelles en matière de confort. Plus de 200 000 passagers à ce jour, ont parcouru plus de 60 millions de milles nautiques sur nos lignes.



Juan Terry Trippe (1899-1981)



Le fret et le courrier aérien vers l'Amérique du sud

Comme d'habitude, c'est sur le site www.timetableimages.com de Björn Larsson et David Zekria que j'ai recueilli l'essentiel des **informations** nécessaires à cette adaptation pour **Flight Simulator**.



Appareil conseillé : Quadrimoteur amphibie Sikorsky S40 en livrée Pan Am d'époque « American Clipper » NC-80V, 44 passagers ; modélisation de **George Diemer**. Fichier : **s40nc81v.zip** & mise à jour **FSX**, fichier : **s40xfix.zip** les deux chez **FlightSim.com**. En l'absence de **commande** d'alternateur sur le tableau de bord, il arrive que l'**alimentation électrique** se coupe au bout de quelques minutes (écran GPS noir) ; ré appuyer sur **CTRL+E** afin de **valider** la mise en route des quatre **alternateurs**. Le Sikorsky S40 était surnommé « **Flying Forest** », forêt volante, en raison de sa forme **évasée** vers le haut, les **haubans** et les **ailes** donnant l'impression de **branches d'arbre**. J'ai pris certaines **libertés** avec le parcours **initial** (en début) afin d'aménager quelques **longues étapes** permettant d'**éprouver** le rayon d'action potentiel du Sikorsky S40. Certaines **destinations** portent la mention : « - **piste courte : survol** », la **raison** en est que sur des pistes de moins de **2000** mètres, la modélisation de **George Diemer** s'avère **capricieuse** au freinage, le **basculement** vers l'avant (pylône) constitue un **risque** non négligeable ; **à vous de voir**.



GPS recommandé en complément de la navigation **VOR/DME & ADF/NDB**



Embarquement des passagers sur la terre ferme

ETATS UNIS 1 (Floride)

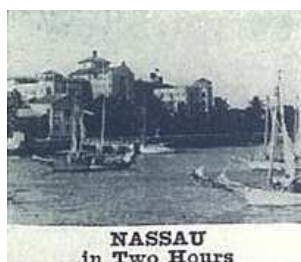
Miami (Hydrobase Miami X44 – Terminal Pan American Airways de Dinner Key à l'époque) /154mn



Terminal Pan American Airways de Dinner Key, deux appareils Sikorsky au mouillage et un troisième sur la terre ferme.

BAHAMAS

Nassau (Nassau Intl MYNN) /211mn



CUBA 1

Nuevitas (cible GPS : Roberto Yaguero MUSL - coordonnées d'amerrissage & de déjaugage : 21 32 20 N 77 15 43 O) /123mn/ **Santiago de Cuba** (Antonio Miceo Intl MUCU) /217mn

HAITI

Port au Prince (Port-au-Prince MTPP) /150mn

REPUBLIQUE DOMINICAINE

Santo Domingo (Las Americas Dr J. F. Pena Gome MDSD) /20mn/ **San Pedro de Macoris** (cible GPS : Casa de Campo Intl MDLR - coordonnées d'amerrissage & de déjaugage : 18 26 87 N 69 18 78 O) /553mn

COLOMBIE 1

Barranquilla (Ernesto Cortissoz SKBQ) /677mn



PORTO RICO

San Juan (hydrobase San Juan PR34) /575mn

VENEZUELA 1

Maracaibo (La Chinita Intl SVMC) /609mn

ETATS UNIS 2 (Iles Vierges)

St Thomas I (hydrobase Charlotte Amalie Harbor VI22) /193mn

ANTIGUA & BARBUDA

St Johns (VC Bird Intl TAPA) 193mn



Une cabine du Sikorsky amphibie NC-80V, on remarque ce qui semble être une bouée de sauvetage, fixée sur la cloison, au cas où....

SAINTE LUCIE

Port Castries (cible GPS : George F.L. Charles TLPC - coordonnées d'amerrissage & de déjaugeage : 14 00 95 N 60 00 31 O) /406mn



VENEZUELA 2

Caracas – La Guaira (cible GPS : Simon Bolivar Intl SVMI - coordonnées d'amerrissage & de déjaugage : 10 36 24 N 66 57 07 O) /229mn/ **Maturin Caripito** (Maturin Intl SVMT) /110mn

TRINITE & TOBAGO

Port d'Espagne (cible GPS : Piarco Intl TTPP - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : N 10 37 95 O 61 31 83) /315mn

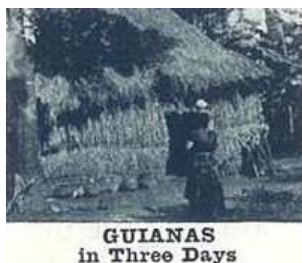
C'est le **lundi 5 janvier 1942** que le **Boeing 314 « Pacific Clipper »** NC 18602 de la **Pan Am** piloté par le capitaine **Robert Ford**, amerrit au même **endroit** en provenance de **Nouvelle Zélande** d'où il était parti le **lundi 15 décembre 1941**. Le lendemain **6 janvier**, le **paquebot volant** atteint **New York** mettant fin à : **L'Incroyable Randonnée du « Pacific Clipper »**.



Capitaine Robert Ford

GUYANA

Georgetown (Cheddi Jagan Intl SYCJ) /190mn



SURINAME

Paramaribo (cible GPS : Zorg En Hoop SMZO - coordonnées d'amerrissage & de déjaugage : 05 48 52 N 55 09 76 O) /178mn

GUYANE FRANCAISE

Cayenne (Rochambeau SOCA) /439mn

BRESIL

Belem (Val de Caes SBBE) /264mn/ **Sao Luis** (Marechal Cuhna Machado SBSL) /203mn/ **Camocim** (cible GPS : SNWC - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : S 02 53 23 O 40 51 83) /149mn/ **Fortaleza – Areia Branca** (Pinto Martins Intl SBEZ) /232mn/ **Natal** (cible GPS : Augusto Severo Intl SBNT - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage sur le Rio Potengi : S 05 46 80 O 35 12 50) /142mn

C'est sur le **Rio Potengi**, le **12 mai 1930**, que **Jean Mermoz**, **Jean Dabry** et **Léopold Gimié** amerrirent suite à une **vingtaine** d'heures de vol avec l'hydravion **Latécoère 28-3 « Comte de la Vaulx »**, en provenance de **St Louis du Sénégal**. Ce fut la **première** traversée aérienne sans **escale** de l'**atlantique Sud**.



Hydravion Latécoère 28-3

Recife (Guararapes Intl SBRF) /98mn/ **Maceio** (Zumbi Dos Palmares Intl SBMO) /116mn/ **Aracaju** (Santa Maria SBAR) /137mn/ **Salvador** (Dep L. E. Magalhaes Intl SBSV) /121mn/ **Ilheus** (cible GPS : Ilheus SBIL - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 14 47 96 S 39 02 63 O) /178mn/ **Caravellas** (cible GPS : Caravellas SBCV - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 17 44 73 S 39 15 87 O) /162mn/ **Vitoria** (cible GPS : Goiabeiras SBVT - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 20 17 54 S 40 16 44 O) /225mn/ **Rio de Janeiro** (Galeao-Antonio C. Jobim Intl SBGL) /184mn/ **Santos** (cible GPS : **Guaruja** Base Aerea de Santos SBST - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 23 58 43 S 46 20 15 O) /152mn/ **Paranagua** (cible GPS : Paranagua SSPG - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 25 30 53 S 48 32 23 O) /130mn/ **Florianopolis** (Hercillio Luz Intl SBFL) /196mn/ **Porto Alegre** (Salgado Filho Intl SBPA) /131mn/ **Rio Grande do Sul** (cible GPS : Rio Grande SBRG - coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 32 01 51 S 52 05 95 O) /259mn



URUGUAY

Montevideo (Carrasco Intl / Gen C. L. Berisso SUMU) /123mn





On fait passer le temps.

ARGENTINE

Buenos Aires (Ezeiza Intl Ministro Pistarín SAEZ) /346mn/ **Villa Mercedes** (Villa Reynolds SAOR) /179mn/
Mendoza () /environ 170mn



Je suppose que les avions de la **Pan Am**, face à la **Cordillère des Andes**, empruntaient la même **route** que les **pilotes** de l'**Aéropostale française** par la **Laguna Diamante** dont les coordonnées sont 34 09 74 S 69 42 11 O. Cette **étendue d'eau** est située à **11 000 pieds** au sud-sud-ouest de **Mendoza**, l'altitude **sécurisée** de franchissement est de **13 500 pieds** ; en observant **préalablement** et de près la carte du **simulateur**, vous trouverez non seulement la **Laguna Diamante**, mais aussi le chemin en descente **constante** à suivre après coup jusqu'à **Santiago du Chili**. Ce **tracé** consiste en une série de **défilés** situés entre les **intersections** (Δ) **ALBAL** (proche de la Laguna Diamante) & **YESOS**. C'est par un autre et étroit **défilé** que venant de l'**ouest**, vous atteindrez la **Laguna Diamante**. Un **conseil** pour ce vol, chargez les deux **réservoirs principaux** (main tanks) à **60%** et laissez les deux **auxiliaires** vides ; réglez le **régime** des hélices (RPM Propeller) à **80%**, **1754 RPM** (cette **valeur** est d'ailleurs **valable** pour les autres **étapes**). Lorsque vous survolerez cette **Laguna Diamante**, souvenez-vous qu'aux **alentours** de celle-ci, le « **vendredi 13** » **juin 1930** (hiver austral), **Henri Guillaumet** (1902-1940) en provenance de **Santiago du Chili** dans son **Potez 25** perdu dans une **tempête de neige** et à court d'**essence**, capota et entreprit de **redescendre** à pieds vers **Mendoza**. Il lui fallut **4 jours** et **4 nuits** par **-30°** pour atteindre les **premiers** lieux habités ; lorsque **Antoine de St Exupéry** le récupéra **Guillaumet** lui déclara :

« Ce que j'ai fait, aucune bête au monde ne l'aurait fait. »



Henry Guillaumet (1902-1940). Le Potez 25 retrouvé en décembre 1930 (été austral).

CHILI

Santiago (Los Cerillos SCTI) /173mn/ **Ovalle** (Santa Rosa de Tobali SCOT - piste courte : survol conseillé) /437mn/ **Antofagasta** (Cerro Moreno Intl SCFA) /306mn/ **Arica** (Chacalluta Intl SCAR) /19mn

PEROU

Tacna (Col. Carlos Ciriani Santa Rosa SPTN) /127mn/ **Arequipa** (Rodriguez Ballon SPQU) /environ 460mn/ **Lima-Callao** (Jorge Chavez Intl SPIM) /264mn

Un **trajet direct GPS** entre **Arequipa** et **Lima** oblige à survoler longuement la **Cordillère des Andes**. Bien que le **plafond maximum** autorisé du **Sikorsky S40** était de **18 330** pieds (5500 mètres), je doute que les pilotes de la **Pan Am** s'y risquaient lorsqu'une autre **solution** était possible. L'**idéal** après avoir décollé d'**Arequipa**, consiste à se laisser **descendre** vers la côte du **Pacifique** et de **virer** progressivement à **droite** de façon à longer le **massif montagneux** jusqu'à **Lima**. Ceci se **reproduira** au fil du **parcours** à venir, à vous de **consulter** le trajet direct **GPS** sur carte préalablement à chaque **étape**.

Trujillo (Cap. Carlos Martinez de Pinill SPRU) /49mn/ **Pacasmayo** SPYO (piste courte : survol conseillé) /40mn/ **Chiclayo** (Jose Abelardo Quinones SPHI) /106mn/ **Piura** (Capt. Guillermo Concha Iberico SPUR) /54mn/ **Talara** (Capitan Montes SPYL) /166mn



EQUATEUR

Guayaquil (Simon Bolivar Intl SEGU) /66mn/ **Salinas** (Gen. Ulpiano Paez SESA) /274mn

COLOMBIE 2

Tumaco (cible GPS : La Florida SKCO – coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : 01 48 42 N 78 47 73 O) /162mn/ **Buenaventura** (SKBU - piste courte : survol conseillé) /167mn/ **Cristobal-Medellin** (Oloya Herrera SKMD - piste courte : survol conseillé) /283mn

PANAMA

Panama City (Tocumen Intl MPTO) /183mn/ **David** (cible GPS : Enrique Malek Intl MPDA - coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : 08 23 54 N 82 23 87 O) /144mn





Des lectures sont proposées aux passagers

COSTA RICA

San José (Juan Santamaria Intl MROC) /173mn

NICARAGUA

Managua (Managua Intl MNMG) /186mn

SALVADOR

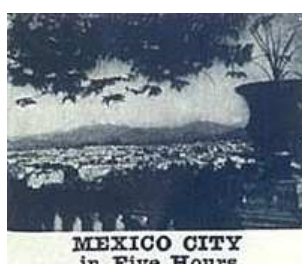
San Lorenzo (survol de la ville – coordonnées 13 44 23 S 88 53 99 O) /20mn/ **San Salvador** (El Salvador Intl MSLP) /110mn

GUATEMALA 1

Guatemala City (La Aurora Intl MGGT) /108mn

MEXIQUE 1

Tapachula (Tapachula Intl MMTP - piste courte : survol conseillé) /475mn/ **Mexico City** (Lic Benito Juarez Intl MMMX) /184mn



La brochure de **1933** l'atteste, les **4** hommes d'équipage au sein du cockpit de l'« **American Clipper** » emmenaient leurs **44** passagers à **Mexico City**, capitale du **Mexique** située à **2232** mètres d'altitude, l'**aéroport** est précisément à **7316** pieds. Contrairement à d'autres trajets **précédents** où l'on peut rejoindre la **côte** et longer les **massifs**, ici, il est **nécessaire** de monter à **13 500** pieds afin de **franchir** en toute **sécurité** les chaînes de montagnes se présentant sur le **tracé direct GPS**. Cependant, reste une **ultime** barrière montagnaise se trouvant à proximité de la **ville** (environ **50mn**) et surtout de **l'approche finale**, cette hauteur doit être contournée par la **gauche** de sorte à **maintenir** l'altitude de **13 500** pieds. Une fois cet **obstacle** derrière soi, on peut amorcer une **lente** et **constante** descente. Le **19 avril 1935**, la belle **Amelia Earhart** réalisa sur monomoteur **Lockheed Vega 5B** le premier vol en **solo** de **Los Angeles** à **Mexico City**. Le **8 mai** suivant, elle repartit pour **New York** dans les mêmes conditions.



Amelia Earhart (1897-1937)

Tampico (Gen Francisco Javier Mina MMTM) /218mn

ETATS UNIS 3 (Texas)

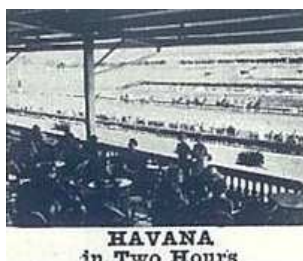
Brownsville (Brownsville-South Padre I Intl KBRO)/503mn

MEXIQUE 2

Tuxpan MMTX – aéroport encaissé et piste courte : survol conseillé /408mn/ **Veracruz** (Gen. Heriberto Jara Intl MMVR) /384mn/ **Merida** (Lic Manuel Crecencio Rejon MMMD) /154mn/ **Cozumel** (Cozumel Intl MMCZ) /196mn



Ces Messieurs ont accroché leurs couvre-chefs tandis que Madame reste couverte, une autre époque et d'autres convenances.

BELIZE (anciennement Honduras Britannique)**Belize** (Philip S. W. Goldson Intl MZBZ) /110mn**GUATEMALA 2****Puerto Barrios** MGPB /689mn**JAMAIQUE****Kingston** (cible GPS : Norman Manley Intl MKJP – coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : 17 57 45 N 76 47 14 O) /323mn**CUBA 2****Cienfuegos** (Jaime Gonzalez MUCF) /121mn/ **La Havane** (Jose Marti Intl MUHA) /209mn**ETATS UNIS 4 (Floride)****Miami** (Hydrobase Miami X44 – Terminal Pan American Airways Dinner Key à l'époque)

Rampe d'accès vers la terre ferme après amerrissage