

105^e Année. — N° 240 de 1930
Édité en l'Hôtel de
FIGARO
14, Rond-Point des Champs-Élysées
PARIS (8^e)
ADMINISTRATION-REDACTION-PUBLICITÉ
ANNONCES
14, Rond-Point des Champs-Élysées, PARIS
Téléphone : Mlyènes 28-31 à 30-33
Adress. Télégraphes : FIGARO 43-PARIS

FIGARO

30 CENTS

LOUÉ PAR CEUX-CE, BLAMÉ PAR CEUX-LÀ, NE MOQUANT DES SOTS, BRAVANT LES MÉCHANTS, IL ME
PRESSE DE BIEC DE TOITE, DE FAIRE D'ÊTRE CÉLÉBÉ TOUT PLAINES...
— POUVEZ-VOUS FIGARO, TRAITER & MÉCÉMENT LEY DESSIN QUE NOUS COÛTE À VOUS LE RONNIER ET
SÉAUMARCHAIS.

Le Gaulois

FIGARO
Touvé le 14 Janvier 1888
Anciens Directeurs : H. DE VILLENEUVE
F. MACHARD, G. CALMETTE, A. CAPUS, R. DE FLERS
ABONNEMENTS : 1200^{fr} - Etr. : 1200^{fr}
Paris, Départem. et Colonies, 30^{fr} 54^{fr} 100^{fr}
ÉTRANGERS
Pays à tarif postal réduit... 52^{fr} 100^{fr} 120^{fr}
Pays à tarif postal normal... 72^{fr} 140^{fr} 260^{fr}
Qu'il y a dans tous les Bureaux de Poste
de FRANCE
chaque journal 242-82 Paris

JEUDI 28 AOUT 1930

DIRECTEUR : FRANÇOIS COXX

JEUDI 28 AOUT 1930

Le FIGARO 27 août 1930 (Dernière heure : page 3)

Un avion militaire s'écrase près de Chartres Deux sous-lieutenants et quatre sous-officiers sont tués

CHARTRES, 26 août. - Un -avion militaire du (*vingt*) deuxième régiment d'aviation qui participait à des manœuvres de nuit a fait une chute, ce soir, à Chavannes, à trois kilomètres de Chartres. Les six aviateurs qui se trouvaient à bord, deux sous-lieutenants et quatre sous-officiers, ont été tués.

L'avion évoluait au-dessus du hameau de Chavannes, à trois kilomètres de Chartres, lorsque, par suite, croit-on, d'une perte de vitesse, l'appareil est tombé verticalement dans une rue du village.

Trois maisons, heureusement inoccupées, ont été endommagées.

A 23 h 30, cinq corps affreusement mutilés avaient été retirés des débris de l'appareil.

Les recherches continuent pour retrouver le corps du sixième passager, vraisemblablement enseveli sous les décombres d'un mur.

Le préfet d'Eure-et-Loir et les officiers du régiment se sont rendus sur les lieux de l'accident.

.../...

LES ACCIDENTS D'AVIONS

Un appareil en feu : quatre morts

Dijon, 27 août.- Cette nuit, vers 23 h. 15, un avion du 22^e régiment d'aviation, ayant participé aux manœuvres aériennes de la région de Chartres, mû par quatre moteurs de 500 chevaux chacun; et transportant six passagers, s'est écrasé près de Corcelles-les-Monts, à 7 kilomètres à l'ouest de Dijon.

Parti de Chartres à 23 heures, pour effectuer une épreuve comportant un parcours de 500 kilomètres, l'appareil avait constamment navigué à une altitude d'environ 1 400 mètres, mais à la vue de l'aérodrome de Longvic, il était descendu à 800 mètres. Soudain, l'appareil se cabra. Le pilote cria alors à ses camarades de se porter tous à l'avant, espérant, grâce à la forte voilure de l'appareil, pouvoir amener tranquillement son avion sur le terrain d'aviation. Malheureusement, l'avion échappa complètement à sa commande, car le gouvernail de profondeur venait de se rompre. L'appareil commença à tourner sur l'aile droite, puis tomba en vrille, l'avant en l'air. Bientôt, il s'enflamma.

Deux passagers, le sergent Barricaud, âgé de vingt-huit ans, et le mécanicien Henri Marc, âgé de trente ans, réussirent à sauter en parachute et atterrirent avec de légères brûlures aux mains et à la tête. Les quatre autres militaires furent tués. Ce sont le pilote André Maillefaud, vingt-sept ans ; l'adjudant Reiniche, trente et un ans ; l'adjudant-chef Vieillot, trente-cinq ans, radiotélégraphiste l'adjudant-chef Pécatte. Les quatre cadavres ont été conduits à la morgue, par les soins du 32^e d'aviation.

Le général Hering, commandant la 15^e division d'infanterie, remplaçant le général de Vaulgrenant, commandant le 6^e corps d'armée, est allé en avion au-dessus de Corcelles-les-Monts pour rendre hommage aux victimes.

Il a longuement survolé les lieux tragiques où sont dispersés sur près de 800 mètres les innombrables débris de l'avion.

D'autre part, M. Lasargue, préfet de Dijon, a salué les dépouilles mortelles des quatre aviateurs.

Un avion se brise au départ : un blessé

Chartres, 27 août.- cette nuit, à 22 heures, alors qu'il prenait le départ, le commandant Eudes a été victime d'un accident. Son appareil s'est brisé contre un hangar. Le pilote a été légèrement blessé. Les deux autres occupants sont sains et saufs.

.../...

Un autre capote à l'atterrissage : un blessé.

Tours, 27 août.- Hier soir vers 21 h 45, au cours d'un vol de nuit, un avion du 31^e régiment d'aviation de Tours, en voulant atterrir, a heurté une haie bordant le terrain et a capoté.

Le lieutenant Bouvard, qui avait été emprisonné dans le fuselage, a pu être retiré indemne de sa fâcheuse position. Quant à l'adjudant-chef Tissier, qui l'accompagnait, il fut projeté à une dizaine de mètres de l'appareil et relevé avec une cuisse et un bras fracturés. Il a été transporté à l'hôpital militaire.

L'accident de Chartres

Chartres, 26 août. - Voici les noms des aviateurs qui sont morts broyés dans l'horrible chute de leur appareil, près de Chartres.

Ce sont les sous-lieutenants Ehrmann et Savelli, les sergents Merlet, Sirey, Haspe et Turgis.

Cet après-midi a eu lieu l'expertise des techniciens.

Le FIGARO
28 août 1930
(page 1)

DANS L'AVIATION

Trop de morts inutiles

Les manœuvres aériennes militaires de nuit, poursuivies à Chartres et à Dijon, ont été douloureusement marquées par deux catastrophes. Pour des causes diverses, deux gros avions se sont écrasés au sol : l'un par perte de vitesse, dit-on ; l'autre par suite d'une commande brisée, d'après une version ; parce qu'il prit feu en plein vol, d'après une autre.

Affreux bilan six morts dans l'accident de Chartres, quatre morts dans celui de Dijon quatre, par chance, l'adjudant observateur Henri Marc et le sergent Jean Barricaud ayant été sauvés par leur saut dans le vide, parachute au dos.

On lira par ailleurs (*voir plus haut*) les détails de la catastrophe de Dijon ; ceux de celle de Chartres ont été publiés par *Figaro* hier matin.

L'une et l'autre ont consterné. Elles inquiètent justement. Trop d'accidents mortels endeuillent, en effet, l'aviation militaire.

La navigation aérienne n'en est plus à ses premiers battements d'ailes il est temps de sortir, à tout jamais de la période héroïque où des preux tombaient pour la conquête de l'air. Trop de jeunes hommes, au cœur hardi, meurent sans profit dans des accidents, dont trop souvent, on ne connaît pas la cause.

L'avion - il faut le dire et le redire - n'est pas encore un moyen de transport de toute sécurité. Plus que n'importe quel mode de transport, il exige une construction impeccable, un entretien minutieux, cet entretien que seuls peuvent lui donner des mécaniciens experts, informés, et un contrôle sévère, rigoureux, inexorable de l'appareil quand on le livre, de l'appareil avant et après chaque vol.

L'avion, c'est l'automobile de l'air, sans doute, mais quand l'automobile terrestre a une panne, elle s'arrête au bord du chemin, le plus souvent. En cas de panne, l'avion désuni, sans défense parfois, est livré au foudroyant et destructif retour au sol.

Quand on sait les précautions infinies, les vérifications constantes qu'apportent à leurs appareils les aviateurs de raids et de records, avec quel soin ils veillent ou font veiller sur eux par des mécaniciens entraînés, qui savent et comprennent les risques, on s'étonne en vérité que tant d'avions militaires auxquels sont confiées tant de vies soient remis aux mains d'un corps de mécaniciens, profondément dévoués sans doute, mais à qui la jeunesse n'a pas permis d'acquérir dans sa naturelle insouciance la technicité voulue, indispensable.

L'aviation militaire comporte des mécaniciens civils professionnels. Ils sont, en général, dans la proportion de deux pour dix mécaniciens de recrutement. La question se pose de savoir si jusqu'à nouvel ordre tout le corps des mécaniciens de l'aviation militaire ne devrait pas être, pour diverses raisons, exclusivement civil et relever - sous la responsabilité de celles-ci - des firmes qui fournissent les avions à l'armée ?

La formule de l'industrie moderne - le machinisme - a fait considérablement baisser le niveau technique des mécaniciens. Le mécanicien, au sens vrai du mot, est aujourd'hui un être rare et précieux. Le manoeuvre spécialisé - toujours le même geste ! - l'a remplacé.

Il y a une lacune créée par le progrès industriel qu'il faut combler et sans retard.

Ça n'est pas au régiment qu'il faut espérer qu'on formera en quelques mois ou en deux ans des mécaniciens sachant bien leur métier et ayant cette conscience professionnelle qui vient avec la maturité.

Trop d'accidents Trop de morts Assez de morts inutiles.

Frantz-Reichel.

.../...

Les catastrophes aériennes de Chartres et de Dijon

Comment elles seraient survenues ?

La douloureuse impression causée par les deux catastrophes aériennes qui ont mis en deuil l'aviation militaire française et tout le pays ont fait l'objet suivant la règle d'une enquête immédiate confiée à une commission nommée par le ministre de l'air.

Cette commission a agi avec célérité, et voici les renseignements qu'elle s'est hâtée de communiquer officiellement tout en continuant ses travaux de recherches sur les causes de deux accidents qui ont fait dix morts et deux blessés.

Pour le bi-moteur et le quadri-moteur du régiment de Chartres, les deux avions effectuaient des vols d'entraînement réglementaires, l'un de jour, l'autre de nuit.

L'avion bi-moteur avait terminé ses exercices dans la région de Chartres et se disposait à rejoindre l'aérodrome dans la soirée, vers 18 heures.

En descente normale, depuis près de 3.000 mètres, le pilote s'apprêtait à atterrir et se maintenait en ligne de vol en remettant les moteurs en marche par intermittence.

Au-dessus du village de Chavannes, il semble qu'un des moteurs n'ait pas repris, ce qui a dû inciter le pilote à allonger son vol et provoqué aussitôt une abatement latérale d'une altitude telle que l'avion n'a pu être redressé et que l'équipage n'a pu utiliser les parachutes. Cette faible altitude était conditionnée par l'atterrissage qui allait avoir lieu.

Le deuxième appareil, l'avion quadri-moteur du 22^{ème} régiment d'aviation, effectuait un voyage de nuit de Chartres à Dijon et se trouvait à 23 h 25 en vue de cette dernière ville.

L'avion évoluant normalement, l'équipage entend un claquement sec : la commande de profondeur se rabat sur la poitrine du pilote et l'avion passe en position carrée jusqu'à la verticale.

Une partie de la voilure se rompt à ce moment et l'incendie se déclare. Un membre de l'équipage situé à l'arrière du fuselage réussit à s'échapper à travers le plancher et la paroi léchée par les flammes : l'avion fait alors une abatement sur l'avant. Un autre membre de l'équipage qui se tient le dos appuyé contre la partie extrême avant de la cabine est projeté à l'extérieur à travers la cloison. Ces deux occupants de l'appareil sont descendus sur leurs parachutes.

Les quatre membres restants de l'équipage sont également projetés à l'extérieur, 'mais n'ayant pas mis leurs parachutes, ils s'écrasent au sol. Leurs parachutes s'ouvrent cependant et descendent normalement.

L'examen des débris de l'appareil par la commission d'enquête a permis d'établir que l'accident devait trouver son origine dans la rupture d'une ferrure d'attache du haubanage du plan fixe du stabilisateur.

L'appareil désarmé aurait supporté au cours de son passage brutal en position verticale des efforts anormaux qui auraient provoqué la rupture d'une partie de la voilure et l'incendie par arrachement des canalisations d'essence ou défoncement des réservoirs, l'inflammation du carburant ayant dû se produire soit par suite d'une étincelle consécutive à l'arrachement des canalisations électriques, soit par suite d'un retour résultant d'une sous-alimentation brusque des carburateurs par arrachement des canalisations ou des réservoirs. Les vols sur ce type d'appareil ont été interdits jusqu'à nouvel ordre.

A un rédacteur de *L'Ami du Peuple*, M. Coubé, le distingué chef du cabinet du ministre de l'air, a déclaré au sujet de ces catastrophes qu'elles étaient dues en partie - et non en totalité - au manque d'entraînement des pilotes qui, affectés aux avions de bombardement, ont été par le mauvais temps empêchés de s'exercer.

M. Coubé - qui est un pilote remarquable, expérimenté - a dégagé une des causes. Mais alors il est bien permis de s'étonner qu'on n'ait pas attendu le retour « en forme » de ces pilotes pour prescrire ces manœuvres aériennes qui devaient être fatales.

Et il était, en tout état de cause, indiqué, semble-t-il, de s'abstenir de placer à bord un équipage au complet.

Mais il y a d'autres causes, dont une a été relevée par la commission d'enquête pour l'accident de Dijon : *la rupture d'une ferrure d'attache de haubanage du plan fixe du stabilisateur.*

On sait, par le rapport, les effroyables conséquences qu'eut cette rupture.

Mais, on dit aussi et encore qu'un des avions, mal centré, aurait été l'objet de l'opération que voici : un lestage de la queue avec 80 kilos de plomb. Est-ce vrai ?

On sait d'autre part que, dans la même nuit et encore à Chartres, le commandant aviateur Eudes a été victime d'un accident. On a dit que son appareil dans un départ malencontreux, s'était brisé contre un hangar. Le départ malencontreux serait la vérité, mais avec cette cause supplémentaire qu'un des moteurs aurait été, par l'entraînement de l'hélice, brutalement arraché de l'avion.

Ce sont là des nouvelles qui courent dans les milieux professionnels de l'aviation. Elles sont imaginaires ou réelles, il faut les vérifier pour leur donner la suite qu'elles comportent dans l'un ou l'autre cas.

Le ministère de l'air doit d'autre part obtenir promptement le vote de la loi qui créera le corps des officiers mécaniciens de l'aviation, à l'instar du corps si remarquable des officiers mécaniciens de la marine.

Figaro a, l'autre jour, signalé que les mécaniciens actuels de l'aviation l'étaient plus par l'affectation et le nom que par l'expérience et la technique.

A ce sujet, voici une lettre suggestive d'un lecteur de *Figaro*, M. Genevoix, qui écrit :

« Etant dans l'industrie mécanique, je n'ai pas été peu surpris de voir incorporer dans les mécaniciens d'aviation de jeunes recrues que nous considérons dans nos ateliers comme de simples manoeuvres incapables de se servir proprement d'un outil à mains quelconque. »

Il est inutile d'ajouter qu'un moteur est pour eux, avant leur départ au régiment, une machine totalement inconnue. De ces jeunes gens, nous en avons réembauché deux ou trois à leur retour du régiment. Nous avons constaté qu'ils continuaient à n'être que de simples manœuvres et j'ajouterai que, vu leurs capacités, je ne trouverais pas prudent de leur confier l'entretien de ma voiture de tourisme, ni même de nos camions. »

Il est bien certain que rien ne se fait en un jour. Mais il faut se hâter. Les morts vont trop vite dans l'aviation militaire.

Frantz-Reichel.

Cette page est une annexe à la page [« BA 122 - Chartres - Souvenirs »](#)
faisant partie du domaine [« Les Hommes du GC III/6 »](#)
du « [Site personnel de François-Xavier Bibert](#) »