

LE MUTILÉ

DE L'ALGÉRIE

JOURNAL DES MUTILÉS, RÉFORMES, BLESSÉS, VEUVES DE GUERRE ET ANCIENS COMBATTANTS
DE L'AFRIQUE DU NORD

LE MUTILÉ de L'ALGERIE

4 janvier 1931

SOUS LE RÉGIME DES POTS DE VIN

Voici l'article extrêmement documenté que nous découpons dans L'Ami du Peuple :

Les vraies causes des accidents survenus à divers avions de bombardement de nuit.

« Les communiqués officiels du ministère de l'Air ont signalé que tout vol était interdit sur avions Goliath et super Goliath, du typé de ceux qui avaient été accidentés à Chartres et à Dijon.

« Cette décision ne saurait satisfaire les techniciens au courant de la question. Loin de nous de vouloir défendre un appareil que nous considérons comme depuis longtemps périmé et même dangereux dans son état actuel ; il s'agit cependant de connaître les véritables causes des accidents survenus et les véritables responsables.

« Les punitions qu'on peut avoir infligées à des officiers et sous-officiers pour entretien défectueux du matériel ne sauraient suffire. Il faut rechercher plus haut les responsables.

« Le Goliath Farman est un appareil qui date de la fin de la guerre. A cette époque, il était équipé de deux moteurs Salmson Cu-Z-9 de 230 CV. Par la suite, il fut équipé de deux moteurs Renault 300 CV et, enfin, de deux moteurs Jupiter, primitivement des 9 Aa 380 CV et, plus tard, des 9 AKx 480 CV à réducteur, ceci pour l'aéronautique maritime. L'aéronautique militaire, elle, utilisait sur ses Goliath des moteurs Jupiter 420 CV 9 Ad à compression 6,5 d'un équivalent de puissance unitaire de 500 CV.

« Ainsi donc ce pauvre avion de bois, de toile et de ficelle a vu sa puissance passer de moins de 500 CV à près de 1 000 CV sans que sa structure se soit de beaucoup améliorée. Les techniciens avertis comprendront facilement et nous l'expliquerons d'ailleurs plus loin, que l'utilisation d'un tel avion ait conduit à des risques graves, par l'emploi de moteurs à refroidissement par air, à 9 cylindres, à réducteur et à compression 6,5.

« Pour quelle raison a-t-on augmenté la puissance au risque de nuire à la sécurité ? Le S.T.Aé (Service technique de l'Aéronautique) n'était-il pas là pour empêcher une décision qui devait fatalement entraîner des catastrophes ? C'est là où l'on constate la carence de notre S.T.Aé. Non seulement il eût dû crier gare ! mais il eût dû aussi établir les données d'un concours d'avions de bombardement, que nous n'avons pas encore. La technique officielle semble se désintéresser jusqu'ici du problème du bombardement, dont on connaît pourtant l'importance. Nos appareils ne sont pas sûrs et, par-dessus le marché, ils sont inférieurs comme performances, poids transporté, rayon d'action, vitesse, plafond aux appareils anglais et italiens de même type.

« Tout le monde le sait, et cela se trouve d'ailleurs confirmé par l'impossibilité où se trouvent les constructeurs français de vendre à l'étranger du matériel de ce type. Le ministère de l'Air pourra-t-il nous dire combien il a été vendu, depuis 1926, de Goliath et de Lioré à l'étranger ?

« Ceci dit et après avoir montré nettement la responsabilité du S.T.Aé. dans les accidents de Chartres, nous affirmons que sa responsabilité se trouve aggravée par le fait qu'il a permis le montage sur ces appareils de moteurs à air de grosse puissance, soit à réducteur, soit à haute compression.

« Tous les techniciens savent que le moteur à air de gros alésage est une hérésie, que ce moteur vibre beaucoup, qu'il favorise l'auto-allumage, ce qui augmente les vibrations, qu'il consomme trois ou quatre fois plus d'huile qu'un moteur à eau. Ces défauts sérieux se trouvent aggravés par l'adjonction d'un réducteur sur un moteur à 9 cylindres de faible régularité cyclique et encore plus par l'emploi d'une haute compression 6,5 rarement utilisée dans des moteurs à refroidissement par eau.

« Comment le S.T.Aé., consulté par la 12^{ème} direction, a-t-il pu donner un avis favorable au montage sur des avions à bas plafond d'utilisation, de moteurs surcomprimés habituellement montés sur des avions de chasse Gourdou pour haute altitude et sur lesquels ils ont d'ailleurs donné tant de déboires ?

« Les vibrations de ces moteurs Jupiter sur les avions de bombardement Goliath et Lioré n'ont-elles pas fait l'objet de nombreuses enquêtes d'officiers supérieurs ? Les derniers accidents de Chartres n'avaient-ils pas été précédés il y a près de dix-huit mois d'une enquête officielle, au cours de laquelle tous les longerons d'ailerons des Goliath avaient été trouvés fissurés ? Les vibrations des Jupiter sur Lioré n'avaient-elles pas provoqué ces fissures comme elles ont provoqué des dérèglages de bâtis-moteurs et de cellules, des ruptures de pipes d'admission et, conséquence fatale des incendies en vol ?

« Une étude de la question, faite par les services officiels, a montré que sur les moteurs utilisés sur Goliath, Lioré et Gourdou, l'auto-allumage était, tel que les magnétos étant coupées, le moteur continuait à tourner pendant trois à quatre minutes !

« Ainsi donc, tout atterrissage de nuit, en campagne, avec un appareil de bombardement muni de tels moteurs, est un arrêt de mort, car il n'est pas douteux qu'en roulant trois ou quatre minutes « *on rentre dans les décors* ».

« Qu'a-t-on fait pour remédier à l'auto-allumage ? On a ordonné aux formations de ne marcher qu'à l'essence benzolée à 50%. Les essais ont montré l'insuffisance, de cette solution ; le moteur, même avec du benzol, autorallumant de plus belle ; on a alors décidé de marcher à nouveau à l'essence et de baisser la compression. Cela va entraîner le changement des 9 cylindres de chacun des quelque trois cents moteurs Ghome Rhône Jupiter commandés et coûtera près de dix millions à l'Etat.

« On dira qu'il vaut encore mieux gaspiller l'argent que tuer des pilotes : c'est vrai !

« Mais pourquoi continue-t-on à commander des moteurs qui présentent des défauts aussi graves ?

« Nous avons d'ailleurs entre les mains le marché numéro 1276 pour la transformation de trois cents moteurs Jupiter.420 chevaux, type 9 Ad, en moteurs 420 chevaux, type Ady. Coût de la transformation par moteur : pour 150 d'entre eux, 23 000 francs ; pour les cent cinquante autres, 37 000 francs. Ce qui représente un total de 9 millions.

« 250 moteurs sont actuellement transformés et dès que les 300 de la première tranche seront terminés, une deuxième tranche de 400 moteurs subira les mêmes et coûteuses modifications.

« Les dépenses résultant de l'équipement des avions de bombardement avec des moteurs d'avions de chasse atteindront au minimum 20 à 25 millions.

« Nous sommes obligés de constater une fois de plus que les Gouvernements étrangers utilisent le meilleur matériel français de bombardement alors que nos formations emploient le plus mauvais.

« Il nous a été permis de voir, ces temps derniers, à Villacoublay, l'Aéronautique Brésilienne, réceptionner à son entière satisfaction une escadrille complète de Lioré bimoteurs, type 25, à moteurs Hispano de 500 chevaux, à réducteur. La vitesse de cet appareil est supérieure de 10 à 15 kilomètres à celle des appareils utilisés chez nous ; le plafond pratique est supérieur d'environ 1 000 mètres. »

Que ressort-il de cet accablant document ?

Que nos finances sont mises à mal pour l'incessant remaniement de nos moteurs=d'avions.

Pourquoi achetons-nous donc ces moteurs ? C'est la question qui inonde aux lèvres de notre confrère parisien. C'est celle que nous sommes en droit de poser à notre tour, nous les mutilés, à M Eynac.

Que l'Angleterre, le Brésil, l'Espagne, l'Italie mangent nos meilleurs fruits, nos plus belles volailles, nos œufs les plus frais, soit ; mais, que nos avions les plus sûrs, aillent enrichir les flottes aériennes étrangères, pendant que nos plus intrépides pilotes se font écrabouiller sur des appareils douteux, voilà ce que nous ne saurions admettre.

Eh ! quoi, les pratiques si sévèrement stigmatisées sous M. de Kérillis qui mettaient la vie de nos pilotes à la merci d'un pot de vin, sont donc toujours en honneur — si l'on peut dire — dans notre beau pays de France ?

Pour plaire à certaines firmes bien en cour, on continuera à leur passer des commandes, quittes à envoyer la jeunesse française se tuer sur des « clous » à catastrophes ?

Avec notre confrère parisien, nous ne saurions partager le silence optimiste de la Presse bourgeoise et capitaliste pour qui le dividende est tout et la vie du soldat chose négligeable.

Nous savons très bien que tout un monde d'intermédiaires évolue dans le compartiment de l'aviation comme dans celui de la guerre.

Nous voulons bien croire cependant qu'alertée par nos révélations l'opinion publique réagisse et se mettra au travers des véritables assassinats dont se rendent coupables nos réalisateurs de marché qui font surtout trop bon marché de la vie de nos enfants.

**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 »](#)**