



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<http://www.economiedistributive.fr/Dans-l-aviation>

Dans l'aviation

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1935 à 1968 - De 1935 à 1936 - N° 1 - 16 au 31 octobre 1935 -

Date de mise en ligne : samedi 15 avril 2006

Date de parution : 16 octobre 1935

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

S'il est un domaine dans lequel il est permis de constater que la « Science dévore la Science », c'est bien celui de l'aéronautique.

Dans l'industrie automobile, le progrès va si vite qu'il est impossible aujourd'hui d'amortir un matériel normalement : on fait jouer la capital que l'on augmente ou que l'on diminue, à moins que l'on ne lui fasse subir alternativement les deux opérations. En aéronautique, le problème est différent du fait que le client le particulier est à peu près inexistante et que l'Etat est le seul gros acheteur. Les constructeurs lui font supporter tous leurs frais et bénéfices sur les commandes qu'il passe. D'ailleurs, la concurrence ne joue que sur le terrain technique, jamais sur les prix. A ce sujet, tout le monde est d'accord : l'Etat soit payer cher.

Ne nous étonnons plus qu'un moteur soit payé 250 000 francs et le moindre trimoteur plus d'un million et demi. On invoque l'importance des frais d'études et de prototype, et l'on dépense des milliards sans parvenir à donner au pays l'aviation qu'il devrait avoir.

Pourquoi donc telle usine spécialisée dans la fabrication des moteurs en ligne dépense-t-elle des millions pour étudier des moteurs en étoile à peu près semblables à ceux fabriqués par une usine concurrente ?

Pourquoi donc telle société aéronautique, qui s'était consacrée à l'aviation lourde, se met-elle à construire des avions de chasse ?

L'actuel ministre de l'Air a décidé l'an dernier la concentration des usines d'aviation afin d'éviter la dispersion des efforts : pourquoi n'a-t-il pas usé de son autorité pour imposer à chacun de ses groupements ainsi constitués une spécialisation qui aurait eu pour résultat de perfectionner la technique et de réduire les prix ?

Il est fort à craindre qu'un tel problème soit difficile à résoudre, car l'anarchie actuelle facilite les profits qui sont la base du système actuel et qu'il est indispensable, pour ceux qui y puisent, que le budget de l'aéronautique demeure pléthorique.

L'aviation commerciale, malgré l'activité des dirigeants d'Air France, reste la parente pauvre, parce qu'elle n'intéresse que médiocrement des constructeurs en faveur de qui l'on a créé un nouveau privilège.

D'autre part, personne ne s'intéresse vraiment à l'aviation privée : l'heure de vol coûte beaucoup trop cher et il n'est permis qu'à quelques privilégiés d'utiliser le plus moderne des moyens de transports.

Qu'en conclure, sinon que l'aéronautique française souffre du plus déplorable des états : celui qui, pour subsister, a été contraint de créer des privilèges sous la poussée d'influences ne reculant devant aucun moyen.

Les ministres qui se sont succédés à la tête du ministère de l'Air l'ont tous appris à leurs dépens et le Service technique, dont les méthodes peuvent être parfois critiquées, mais dont l'utilité est incontestable, a dû, maintes fois subir les assauts acharnés des vampires de l'aéronautique.

Les grands inventeurs sacrifient tout à leurs idées, le courage des pilotes et des mécaniciens est toujours désintéressé. Hélas ! Ici comme partout, la finance poursuit inlassablement son œuvre de corruption et de profits.