



Le POPULAIRE
23 septembre 1930

LES ACCIDENTS DU 22^e D'AVIATION

La main-d'oeuvre ouvrière n'a aucune responsabilité
Quoi qu'en dise l'« Echo de Paris »

Dans ses commentaires sur les accidents du 22^{ème} régiment d'aviation, Jean Routier, rédacteur de l'Echo de Paris, laisse supposer que les véritables responsables sont les ouvriers chargés de l'entretien du matériel.

En réponse à cette insinuation, notre ami Camille Leboucq, ouvrier civil au parc d'aviation de Chartres, a adressé la lettre suivante au rédacteur de l'Echo de Paris :

« En réponse à votre article du 29 août, je tiens à préciser que, contrairement à ce que vous écrivez au sujet du nombre d'années de présence des ouvriers civils du parc n° 22, tous les spécialistes (metteurs au point et régleurs d'avions) sont des ouvriers qui accusent 5 à 7 ans de présence aux ateliers, qu'ils ont tous fait des essais sérieux et que certains d'entre eux, avant leur embauchage au parc, ont appartenu à des établissements, civils de construction d'avions.

« Je tiens à vous faire savoir que le « super-Goliath » qui s'est écrasé à Dijon est arrivé au régiment fin 1929 et que cet appareil ne fut vérifié et réglé que par des spécialistes envoyés par la maison de construction.

« Je vous signale également que, au mois d'octobre 1929, après le triste accident de Courville, cette même maison civile envoya au parc une équipe d'ouvriers dits spécialisés, mais sur 8 ouvriers que comportait cette équipe, le chef seul (d'après son aveu même) et un monteur connaissaient leur métier, les 6 autres n'étant que des manoeuvres spécialisés incapables de prendre eux mêmes des directives, qu'ils étaient eux-mêmes spécialisés dans le montage des sièges ou des lance-bombes, les autres ne faisant que démonter les moteurs de sur les appareils et les nettoyages. Ces gens, aux yeux des ouvriers, passaient pour des spécialistes d'avions et étaient payés comme des professionnels, c'est à dire 6 fr. par heure, étaient assurés d'une durée de travail de 9 à 10 heures par jour et

touchaient en plus une indemnité de déplacement de 35 francs par jour. Cet état de choses souleva même, à cette époque, entre ces ouvriers et les ouvriers civils du parc, un malentendu qui d'ailleurs se dissipa rapidement.

« Croyant avoir assez répondu à votre article en ce qui concerne le personnel de réparation, je tiens à vous donner ci-dessous, quelques passages d'une note que notre commandant de parc a fait apposer dans nos ateliers et qui vous fera voir que les ouvriers civils de ce parc ne sont pas tels que vous voulez bien le supposer et qu'ils ont tous le respect de leur valeur professionnelle à faire valoir, ce dont d'ailleurs, ils sont fiers.

« Voici quelques passages de la note du commandant du parc :

« Note n° 90 du 28 août.

« 1. Le commandant du parc n° 22, à Chartres, rappelle à tous les gradés ainsi qu'aux ouvriers spécialisés que les réparations à effectuer ne doivent l'être que dans la limite stricte des règlements en vigueur et en application des instructions techniques spéciales.

« 2. Le commandant du parc constate avec satisfaction que, jusqu'à ce jour, les efforts de tout le personnel sont orientés dans ce sens. Il désire qu'il en soit toujours ainsi. Toute suggestion nouvelle tendant au mieux, doit lui être présentée afin d'être transmise à l'autorité compétente qui seule, est qualifiée pour en autoriser ou en prescrire éventuellement l'application. »

CAMILLE LÉBOUCQ

Ouvrier civil au Parc d'aviation n° 22, à Chartres.

Cette lettre et la note du commandant du parc suffisent en effet, pour mettre à l'abri de tout soupçon les ouvriers du parc. Nous n'avons d'ailleurs pas besoin de ces preuves, étant fixés sur la valeur professionnelle de ces ouvriers.

S'il y a des responsables (et il y en a), ce ne sont pas les ouvriers, c'est l'organisation militaire tout entière, ce sont les chefs, c'est le personnel du service technique de l'aviation, ce sont les personnes chargés des essais qui doivent avoir 5 heures de vol, mais qui ne sont jamais effectuées, c'est la direction de la maison Farman. C'est là qu'il faut chercher des responsables, là et non ailleurs.

G. PELLUET.

En interdisant dorénavant l'utilisation de ces avions, le ministre ne l'a-t-il pas reconnu ?

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 »](#)