

1936-1939 : l'aviation populaire

Novembre 1918 – mai 1936

L'aviation française sort victorieuse du premier conflit mondial et dispose d'un matériel abondant dont seront dotés les unités de l'armée de l'air ; donc sans modifications notables telles que : train rentrant, hélice à pas variable, volets...

Une première fois ministre de l'Air de **janvier 1933 à février 1934**, **Pierre Cot** s'emploie à transformer l'aviation militaire en une force autonome, créer une école pour les officiers et exiger des constructeurs des avions soutenant la comparaison avec ceux de l'adversaire potentiel. Mais cet effort financier n'est pas consenti par le Parlement car une crise économique frappe le pays suite au krach boursier américain de 1929 qui entraîna une décennie de récession mondiale.

De même, l'idée d'**élargir le recrutement des équipages** n'aboutit pas.

Juin 1936 – janvier 1938

Pour la seconde fois, **Pierre Cot** est ministre de l'Air (du 4 juin 1936 au 18 janvier 1938) sous le gouvernement de Léon Blum issu des élections législatives où arrive au pouvoir le **Front populaire**, un regroupement des forces de gauche. Il crée l'**Aviation populaire** avec l'appui du ministre de l'Education Nationale, **Jean Zay**, celui des Sports et Loisirs, **Léo Lagrange**, et son chef de cabinet, **Jean Moulin**.

"Le but de l'Aviation populaire n'est pas de mettre l'aviation à la portée des médiocres mais à la portée des pauvres. Les éliminations existeront toujours : jadis, elles étaient une question d'argent ; désormais, elles seront une question de valeur personnelle." (Leca, président d'une SAP).

L'idée de départ est donc de permettre la démocratisation de la pratique des sports aériens – mais aussi de pourvoir l'Armée – en passant par trois étapes :

- pratique du **modélisme** pour les enfants de 9 à 14 ans ;
- **vol à voile** pour les jeunes de 14 à 17 ans ;
- **vol mécanique** pour ceux de 17 à 21 ans, réparti comme suit :
 - brevet de tourisme 1^{er} degré de 17 à 18 ans ;
 - brevet de tourisme 2nd degré de 18 à 19 ans ;
 - brevet militaire de 19 à 21 ans.

Après le 2nd degré, le candidat peut souscrire un engagement de 3 ans donnant accès à une **école de boursiers** où est dispensée une instruction théorique et pratique pour obtenir le **brevet militaire** ; ceux réussissant pas le brevet militaire peuvent postuler à des formations de spécialités telles que **mécanicien ou radio**.

Cette politique est mise en œuvre sous forme de "sections d'aviation populaire" (SAP) souvent rattachées aux aéro-clubs naissants ou éloignés des grandes villes et désireux de profiter des avions, moniteurs, mécaniciens et moyens financiers.

Il est à noter que le vol à voile restera le parent pauvre de ce dispositif compte tenu des difficultés à acquérir des planeurs et ne verra son essor qu'en 1939.

Les réticences aux SAP

Bien que l'idée soit acceptée par tous, les protestations ne tardent pas :

- les aéroclubs existants - un par département, en général -, à la politique élitiste, voient dans la création des SAP une concurrence (gratuite) et craignent de perdre une partie de leur "clientèle" ;
- les subventions préalablement accordées ou des avions déjà affectés à certains aéro-clubs sont "détournés" vers les SAP au début de leur mise en place (1936) ;
- les constructeurs d'avions ne sont pas outillés pour une production en série et les coûts des produits se ressentent de ce stade artisanal ;
- les opposants politiques déplorent que ce qui aurait pu s'appeler "**l'aviation pour tous**", pour certains, ou "**l'aviation prémilitaire**", pour d'autres, porte le qualificatif de "**populaire**". Ils redoutent que les jeunes qui s'enthousiasment pour l'aéronautique soient de futurs électeurs du **Front populaire** ; ce, bien que toute référence à la politique ou à la religion soit bannie du fonctionnement des SAP [1] ;
- les militaires ne peuvent parfois – ni ne veulent souvent – absorber des élèves en masse faute de moniteurs, d'avions et de structures calibrées (**200**) pour un recrutement **annuel** en temps de paix. Ce sont le manque de culture générale et la visite médicale qui sont alors invoqués pour tenter de justifier les éliminations...

[1] De fait, des partis politiques se sont chargés de créer des sections d'aviation en tant que moyens factieux susceptibles d'être utilisés en cas de coup d'Etat. C'est le cas de la Ligue des Croix de Feu - devenu Parti Social Français en 1936 - dont la présidence est confiée au colonel de La Roque en 1930, **Jean Mermoz en assurant la vice présidence en 1936**. Avant de disparaître dans l'Atlantique (en décembre), il écrira des articles critiques sur la création de l'Aviation populaire...

Nota : il ne s'agissait alors que d'une petite flotte dirigée par les frères de La Rozière qui accompagnait les manifestations de Croix-de-Feu en liaison avec l'Association des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air dirigée par Alfred Heurtaux qui deviendra inspecteur de l'aviation de chasse en 1939.

La suite

Le 15 janvier 1938, Le ministère de Léon Blum est renversé mais "l'aviation populaire" demeure. Devant l'imminence d'un conflit armé, des dispositions sont même prises pour améliorer les relations des 184 SAP avec l'Armée de l'Air.

Le bilan de l'année 1938 fait apparaître quelque 2000 brevets 1^{er} degré, 1000 brevets 2nd degré et 150 élèves pilotes militaires admis dans les centres de perfectionnement situés à Ambérieu, Angers, Aulnat, Bourges et Nîmes.

En avril **1939**, l'aviation "Populaire" change de nom pour devenir "**Prémilitaire**" tout en conservant son sigle. Le nombre de SAP est fixé selon les besoins de l'Armée de l'Air et ses structures placées sous l'autorité de l'état-major mais cette transformation reste théorique car l'Armée de l'Air n'aura pas le temps de prendre en charge les SAP, le ministère des finances ayant tardé à transférer les crédits...

Ecoles de pilotage en France

- **Aéro-clubs** : avant 1936, ils recrutent principalement parmi la bourgeoisie et les notables. Le droit d'entrée se situe au niveau de celui d'un club hippique. La formation est onéreuse et se limite aux manœuvres élémentaires. En 1935, 162 aéro-clubs sont membres de la Fédération aéronautique française (FAéF) pour 650 avions privés et 350 appartenant à des clubs.

Dès juillet 1936, cette fédération prend une position favorable aux SAP et 140 clubs (sur 175) se prononcent pour leur mise en place immédiate.

Le brevet de tourisme obtenu (2nd degré), les jeunes pilotes peuvent tenter de passer le brevet de transport civil – suite à des stages de vol sans visibilité donnés chez Farman, par exemple – ou le brevet militaire.

- **Ecoles de boursiers** : c'est l'Etat qui finance les bourses accordées aux plus méritants des jeunes pilotes issus des aéro-clubs ayant signé un engagement de trois ans avec l'Armée. Ces centres préparent au brevet militaire mais quelques aéro-clubs assurent aussi cette préparation.

Le brevet militaire comporte des épreuves pratiques, un examen de culture générale et des épreuves théoriques : aérodynamique, instruments de bord, moteur à explosion, navigation et météorologie.

- **Ecole de sous-officiers d'Istres** : les candidats titulaires d'un brevet de pilote de 2nd degré bénéficient de majorations de points. Malgré cela, la sélection se fait presque uniquement avec les épreuves théoriques : composition française (coef. 3) ; mathématiques (arithmétique, algèbre et géométrie plane : coef. 4) ; physique, histoire, géographie, dictée (coef. 1).

Par la suite, beaucoup de candidats à devenir des pilotes militaires (suivant différents parcours) issus des SAP seront éliminés par l'épreuve de composition française où l'aspect subjectif de la notation permet des dérives et de camoufler la méfiance des militaires quant au recrutement des jeunes venant de cette filière...

Des SAP ont également entrepris des formations spécialisées de mécaniciens, de radiotélégraphistes et dépanneurs radio avec succès dans ces domaines-là.

A partir de 1939

Devant la proximité d'une guerre inévitable, le gouvernement lance un plan de 3200 avions et 5000 pilotes mais il est trop tard pour récupérer les éliminés pour causes de fautes dans une dictée ou pour des exigences médicales excessives.

En 1945, à la Libération, est créé le service des sports aériens qui reprend, jusqu'en 1947, les dispositions de l'Aviation populaire en fournissant gratuitement moniteurs et matériels.

Au final, plus de 3500 pilotes civils auront été formés et **beaucoup d'aéroclubs doivent leur actuelle existence à l'élan procuré par la mise en place des SAP.**

En Allemagne, ces années-là

Depuis le traité de Versailles (28 juin 1919), les constructeurs allemands se sont établis à l'étranger : Fokker aux Pays-Bas ; Dornier en Italie, en Suisse et en Espagne ; Junkers en Suède, en Turquie et en URSS. Bien qu'une partie des appareils construits soit livrée aux pays hôte, une autre est détournée vers des organisations clandestines en URSS où des pilotes allemands vont s'entraîner de mai 1925 à septembre **1932**. Par ailleurs, des aviateurs militaires ont été versés dans l'aviation commerciale qui a repris ses vols intérieurs dès 1920.

Sur pression des Anglais et des Italiens, les Français acceptent de revoir le traité de Versailles et, le 11 **décembre 1932**, permettent à l'Allemagne de décider de l'armée dont elle dit avoir besoin pour assurer sa sécurité.

En **novembre 1933** – alors qu'Hitler a pris le pouvoir en janvier 1933 –, les délégations française, anglaise et américaine autorisent le réarmement allemand dont une aviation égale, en nombre, à la moitié de l'aviation française. Dès le printemps, deux escadres de chasse sont présentées au chancelier.

En **1934**, l'Allemagne quitte la conférence sur le désarmement et la SDN, ce qui lui laisse les mains libres quant aux effectifs et à la nature de son aviation.

En **janvier 1935**, l'Allemagne récupère les ressources minières de la Sarre et, en mars, le service militaire est rétabli puis le gouvernement du Reich décide de s'affranchir du traité de Versailles.

En **1935**, dans quelque 1000 associations locales, un demi million de jeunes allemands suivent une formation aéronautique : dès l'âge de 10 ans, les enfants construisent des modèles réduits ; à 14 ans, ils construisent des planeurs et les font voler ; au-delà de 16 ans, ils débutent l'apprentissage du pilotage d'avions.

En France, en **avril 1936**, la proximité des élections législatives sert de prétexte au gouvernement d'Albert Sarraut pour ne pas réagir à la violation des traités alors que l'Allemagne bâtit une force militaire dont la France pourrait être la victime.

L'intervention de la légion Condor – volontaires issus des effectifs de l'armée de l'air allemande – lors de la guerre d'Espagne (juillet **1936**) fait apparaître des avions de transport, des chasseurs (Bf 109), des bombardiers (He 111) et, à partir de 1937, les bombardiers en piqué Ju 87 Stuka.

En **avril 1937**, une organisation nationale-socialiste prend complètement en charge le sport aérien sous toutes ses formes et l'âge du début de l'instruction prémilitaire est abaissé à 11 ans.

La démarche française n'était donc pas très différente de celle de l'Allemagne : attirer en masse les jeunes hommes vers l'aéronautique afin de sélectionner les meilleurs pour une carrière militaire. Mais cette finalité était clairement affirmée par Hitler avec les moyens correspondants tandis que les populations française et anglaise rejettent encore l'idée de guerre probable et acclament leurs dirigeants (Daladier et Chamberlain) après les accords de Munich de **septembre 1938**...

W. Churchill 1938 : "Vous avez voulu éviter la guerre au prix du déshonneur. Vous avez le déshonneur et vous aurez la guerre."

PROPAGANDE A L'ÉCOLE

Au moment où mieux que jamais la primordialité pour un pays de développer son aviation est unanimement reconnue dans tous les domaines, aussi bien technique que militaire, commercial et de tourisme, il est indispensable d'intensifier la propagande dans toutes les directions.

Les enfants et les jeunes gens s'intéressant particulièrement à l'aviation, toute propagande faite à l'école ne peut qu'enregistrer d'excellents résultats.

Loin de révolutionner les programmes scolaires, les causeries d'aviation, dans les hautes comme dans les basses classes, s'adaptent parfaitement à eux. Et un professeur aérophile nous disait :

« Une dictée ou une petite narration, dans une classe enfantine ne peuvent-elles être choisies sur un sujet d'aviation ; de même une dissertation, dans une classe plus haute. Des sujets de devoirs : « avez-vous le désir de recevoir le baptême de l'air ? Comment voyez-vous le paysage au-dessous de vous, de cinq cents mètres de hauteur ? etc.

« Une causerie sur notre aviation commerciale n'a-t-elle pas sa place dans le cours de géographie économique ? Et une rapide description de l'avion dans le cours de physique ? La distraction n'aura guère de prise sur les élèves, durant ces causeries »,

A époque moderne, éducation moderne. Le mot d'ordre est donc pour tous les professeurs de leur époque « intensifions la propagande à l'école ! nous aide-ons à donner à la jeunesse une « conscience aéronautique ».

Fernand de LABORDERIE.



160 Avions de sport en ligne...

Oui, mais c'est en Allemagne. 160 avions dans la même épreuve ! N'est-ce pas remarquable ? C'est le nombre des engagés dans le concours national annuel des avions de sport allemand, qui se déroulera du 28 mai au 2 juin.

S'il s'agissait d'une semblable compétition en France, combien seraient-ils au départ ? C'est pourquoi on ne saurait trop encourager l'aviation légère qui, seule, attirera au plus lourd que l'air la foule des fervents.

LA VIE DES CLUBS

AÉRO-CLUB DES DEUX-SÈVRES

Le mauvais temps persistant l'animation du terrain de Niort-Souché connaît actuellement un ralentissement qui ne s'était vu depuis des mois, mais les élèves et pilotes se promettent bien de prendre leur revanche dès les premières éclaircies.

Résultats satisfaisants au point de vue propagande aérienne cinématographique ; l'Aéro-Club des Deux-Sèvres a obtenu un succès complet auquel il convient d'associer M. René des Courtis, délégué de l'Avia, qui a su intéresser son public par un exposé très clair de la pratique et des possibilités du Vol sans moteur.

Le comité de direction de l'Aéro-Club a renouvelé son Bureau comme suit : Président : M. Lebeau, Vice-Présidents : MM. Deschamps, Béguier, Bourguin ; Directeur Administrateur : M. Gauthier ; Trésorier : M. Brochet ; Archiviste : M. Chapeau ; Secrétaire : M. Desseauve.

R. DESSEAUVE.

AÉRO-CLUB SABLAIS ET DE LA VENDÉE

L'Aéro-Club Sablais et de la Vendée organise aux Sables-d'Olonne, les 27 et 28 juillet prochains, son premier rallye week-end aérien.

Cette manifestation est placée sous le patronage du journal *Le Jour* qui dote d'une Coupe cette intéressante épreuve dont nous publierons prochainement le règlement.

Dans l'après-midi du dimanche aura lieu une importante démonstration d'Aviation Sanitaire, organisée par l'Association Médicale Aéronautique Française et son délégué en Vendée, M. Chéné, vice-président de l'Aéro-Club.

AÉRO-CLUB DES DEUX-SEVRES

Le terrain de Niort-Souché a connu, durant la première quinzaine de mai, une activité intense, par suite de l'achat de nouveaux appareils et de la présentation de l'escadrille Caudron-Renault, les 4 et 5 mai.

Le passage de ces appareils coïncidait heureusement avec la Foire annuelle de Niort et près de deux cents baptêmes de l'air furent donnés tant par les appareils Caudron que par l'Aéro-Club des Deux-Sèvres.

Ce résultat satisfaisant fait bien augurer des prochaines journées aériennes qui se dérouleront à Niort les 7, 8 et 9 juin, et pour lesquelles l'Aéro-Club des Deux-Sèvres s'est déjà assuré la participation d'as réputés, français et étrangers.



Avions de tourisme – 14^{ème} salon international de l'aéronautique – Paris 1934

CONSTRUCTEUR	TYPE	CELLULES	Places	Moteur	Puissance CV	Envergure	Longueur	Poids à vide Kgs	Poids total Kgs	Vitesse max. k/h.	Vitesse min. k/h
Bloch	141	M	2	Hispano Suiza	165	12,590	7,900	550	950	220	70
Caudron	272/4	B	2	Renault	140	9,900	7,62	460	840	175	60
Caudron	410	M	4	Renault	140	11,620	8,52	609	1.123	178	60
Caudron	510 (2)	M	4	Renault	140	11,820	8,52	626	1.140	176	60
Caudron	530	M	2	Renault	140	9,200	7,36	546	900	290	80
Caudron	520	M	3	Renault	170	10,400	8,66	635	1.120	300	80
Caudron	600	M	2	Renault	100	11,700	7,60	440	700	200	60
Couzinet.....	101	M	3	3 moteurs Pobjoy	85	13,500	10,048	900	1.420	250	
Farman	190	M	4-5	Farman-G. R. Titan-Salmson	230	14,10	9,00	1.030	1.800	200	80
Farman	202	M	2-3	Salmson	120	11,20	7,790	608	1.020	170	60
Farman	204	M	2-3	Lorraine	110	11,20	8,200	620	1.000	170	60
Farman	352	M	2	Salmson	95	9,11	6,150	445	750	200	80
Farman	356	M	2	Renault	120	9,11	6,150	400	677	200	80
Farman	393	M	5	Farman	190	14,380	10,400	1.000	1.600	207	80
Farman	392	M	4	Farman	190	14,10	10,400	1.054	1.800	207	80
Farman	404	M	3	Renault	135/140	11,70	8,25	652	1.100	215	80
Farman	403	M	3	Farman	150	11,70	8,170	681	1.100	230	80
Farman	430	M	6	bi-moteur Renault	2x135	15,40	11,700	1.200	2.050	215	80
Guillemin	JG. 10	M	2	Renault	95	13	7,10	550	820	165	65
Guillemin	JG. 11	M	3	Renault	120	12,50	7,10	560	980	200	70
Hanriot	180	M	3	Renault	135	12	7,150	525	917 (3)	212	75
Hanriot	190	M	3	Régnier	180	12	7,150	573	965 (3)	245	80
Lioré et Olivier..	Le O H 18	M. H.	2	Salmson	120	12,55	7,44	670	1.000	165	
Lioré et Olivier..	Le O H 22	M. H. A.	4	Salmson	230	15,94	10,70	1.260	1.800	170	
Lioré et Olivier..	ic. Cierv. C. 30	Autog.	2	A. S. Genet-Maj.	140	3,50(4)	7,100(4)	545	815	185	28
Maillet (S.F.C.A.).	20	M	3	Régnier	185	10,00	8,00	650	1.100	290	65
Mauboussin	112	M	2	Salmson	45	11,750	6,400	333	580	155	55
Mauboussin	120	M	2	Salmson	60	11,750	6,400	349	610	175	55
Morane-Saulnier .	341	M	2	Renault Bengali-Sport	140	10,20	6,77	568	860	195	100
Morane-Saulnier .	342	M	2	Gipsy-Major	120	10,20	6,77	568	860	195	100
Potez	43	M	3	Renault	120	11,30	7,630	485	865	180	60
Potez	43	M	3	Gipsy	135	11,30	7,643	496	865	185	60
Potez	58	M	3	Potez	120	11,30	7,446	509	900	190	55
Potez	60	M	2	Potez	60	10,00	6,97	286	547	145	50
Salmson	Phrygane	M	3	Salmson	135	11,70	7,659	640	1.100	195	54

M : monoplan, B : biplan, H : hydravion, A : amphibie.

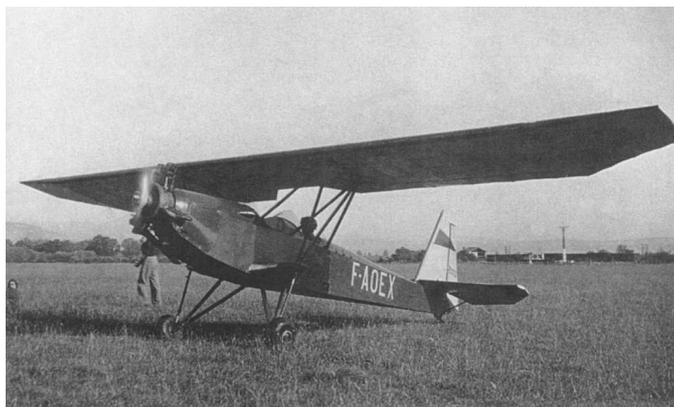
- (1) Entièrement métallique.
- (2) Transformable en sanitaire.

(3) Cellule construite au coefficient acrobatique.

(4) Pales repliées.

(5) En triplace, 1.200 km.

Magazine L'AIR – 1934 (5 frs)



Potez 60

Nous avons résumé dans le tableau ci-dessous les caractéristiques essentielles des différents avions de chasse qui furent, qui sont, ou qui vont être en service dans notre Armée de l'Air. On remarquera, en particulier, l'augmentation constante de la puissance, du poids, de la vitesse et, aussi, de l'armement.

Date	Type	Puissance en CV.	Poids à vide en kg.	Vitesse en km.-h.	Armement
MONOPLACES DE CHASSE					
1915	« Bébé »-Nieuport	80 et 110	500	150/160	1 mitrailleuse.
1917	Spad-VII	180	595	180	1 mitrailleuse.
1918	Spad-XIII	220	800	200/220	2 mitrailleuses.
1923	Nieuport-29	300	750	236	2 mitrailleuses.
1923	Spad-81	450	840	250	2 mitrailleuses.
1926	Wibault-7	450	802	223	4 mitrailleuses.
1926	L.G.-L.-32	600	963	270	4 mitrailleuses.
1930	Nieuport-62	550	1.400	250/280	2 mitrailleuses.
1933	M.S.-225	500	1.217	334	2 mitrailleuses.
1934	Dewoitine-500	690	1.300	350	2 mitrailleuses.
1934	Dewoitine-501	690	1.300	350	2 mitrailleuses, 1 canon.
1934	Dewoitine-510	860	1.430	402	2 mitrailleuses, 1 canon.
1934	Spad-510	690	1.100	375	2 mitrailleuses, 1 canon.
1937	Loire-46	945	1.360	400	2 mitrailleuses ou 2 canons.
1939	Morane-406	860	1.800	490	2 mitrailleuses, 1 canon.
1939	Curtiss-P.36	900	1.950	490	4 mitrailleuses.
1940	Bloch-151	1.030	1.984	520	4 mitrailleuses ou 2 mitrailleuses et 2 canons.
1940	Dewoitine-520	860	1.750	530	1 canon, 2 mitrailleuses.
1940	C.A.O.-200	860	1.920	550	1 canon, 2 mitrailleuses.
MULTIPLACES DE CHASSE					
1939	Potez-63	1.300	2.664	470	2 canons et 1 mitrailleuse.
1940	Bréguet-691	1.340	3.000	500	2 canons et 1 mitrailleuse.
1940	Hanriot-220	1.300	2.200	525/550	2 canons et 3 mitrailleuses.

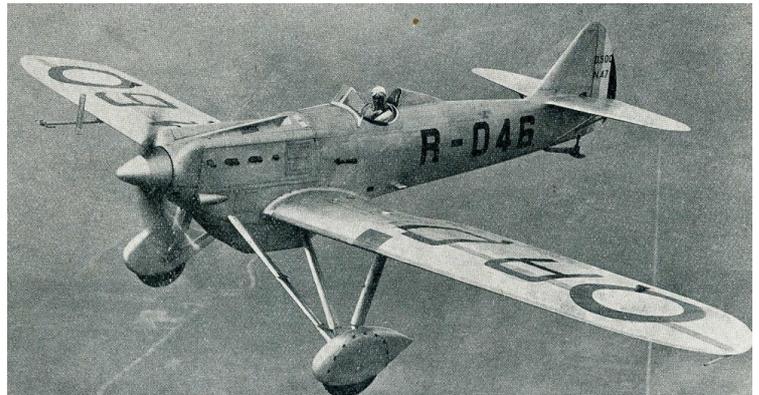


LE MORANE-SAULNIER 406, VU PAR LUCIEN CAVE.

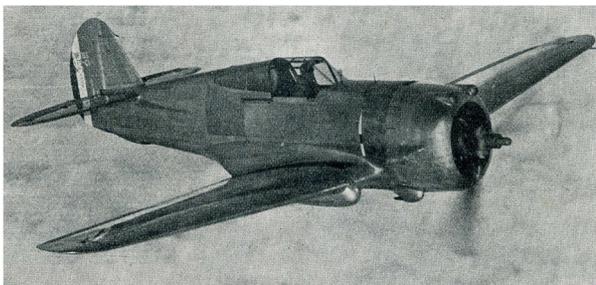
Magazine *Les Ailes de France* – mars 1939 (5 Francs)



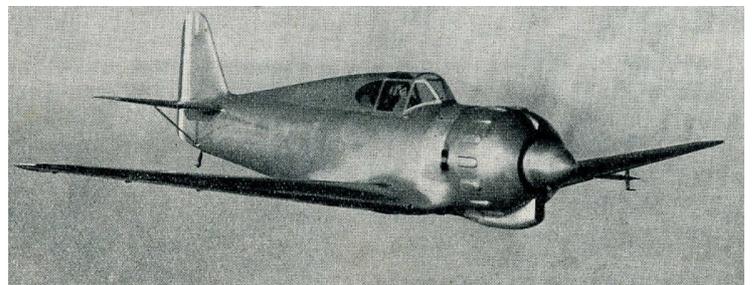
avion biplace de chasse de jour Mureaux 180 C 2



Dewoitine D-500



Curtiss P-36



Bloch-151



L'AMPHIBIE DE TRANSPORT FAIRCHILD