

“Les Ailes qui poussent” : aviation, jeunesse et propagande dans la France de l’entre-deux-guerres (1918-1939)

Growing Wings: Aviation, Youth, and Propaganda in Interwar France, 1918-1939

Dominique Lods

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2362>

Référence électronique

Dominique Lods, « “Les Ailes qui poussent” : aviation, jeunesse et propagande dans la France de l’entre-deux-guerres (1918-1939) », *Nacelles* [En ligne], 15 | 2026, mis en ligne le 22 janvier 2026, consulté le 15 avril 2026. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2362>

“Les Ailes qui poussent” : aviation, jeunesse et propagande dans la France de l’entre-deux-guerres (1918-1939)

Growing Wings: Aviation, Youth, and Propaganda in Interwar France, 1918-1939

Dominique Lods

PLAN

1. Pour promouvoir les « choses de l’air » auprès de la jeunesse : une diversité de moyens
 - 1.1. À la sortie de la Grande Guerre, une jeunesse bercée par les exploits de l’aviation
 - 1.2. Le texte et l’image, les meilleurs relais de la propagande aéronautique auprès de la jeunesse ?
 - 1.3. À la veille de la guerre, le cinéma, un moyen de propagande nouveau et essentiel
2. Une promotion de l’aviation auprès de la jeunesse encouragée par des acteurs multiples
 - 2.1. Le rôle de l’État dans la promotion des « choses de l’air » : des espoirs déçus ?
 - a. L’école, un relais essentiel de la propagande d’État
 - b) Des bourses de pilotage à la création de l’Aviation populaire, un investissement croissant de l’État aux objectifs dissimulés ?
 - 2.2. L’aviation privée, précurseur ou supplétif de l’action étatique ?
 - a) Le réseau des aéroclubs, clé de voûte de l’instruction de la jeunesse française
 - b) Aviation politique, aviation religieuse : en marge des aéroclubs, un phénomène qui s’empare de toute la société...
 - c) Une politique d’encouragement de l’aéronautique genrée : les jeunes filles grandes oubliées ?

TEXTE

- 1 En 2019, le général d’armée aérienne Philippe Lavigne, alors Chef d’État-major de l’armée de l’Air (CEMAA), annonce la création des Escadilles Air Jeunesse (EAJ) afin de rassembler autour d’une passion commune, l’aviation, de jeunes Françaises et Français âgés de 12 à 25 ans, tout en renforçant et en dynamisant les liens entre l’armée et

la Nation. Cette action est la suite d’une longue tradition qui débute à la fin de la Première Guerre mondiale, nourrie par les exploits des As de 14-18. La République française, qui a compris le potentiel d’attraction que constitue l’aviation, déploie à partir du début des années 1920 un système de propagande destiné à ses jeunes, propagande dont l’école devient l’un des relais privilégiés. L’ensemble de la société civile – des partis politiques aux organisations religieuses – incite la jeunesse française à se tourner vers l’aéronautique. Dans les années 1930, alors qu’une nouvelle guerre se profile, le ton se durcit ; il s’agit désormais de former des pilotes militaires, et la propagande promeut une instruction aérienne prémilitaire.

- 2 Or, cette propagande – ainsi que les moyens par lesquels elle a été véhiculée – n’a fait que l’objet que de recherches éparses. C’est en tout cas la conclusion à laquelle nous sommes parvenus à l’issue de la lecture de l’ouvrage de Vital Ferry, *Aviation populaire ou Aviation prolétaire* – 1936, qui s’intéresse brièvement au sujet de la « propagande aéronautique envers la jeunesse² ». Bien évidemment, d’autres travaux se sont intéressés de manière indirecte à ce phénomène. Citons seulement la Thèse de Stéphane Launey³, qui a pour objet la propagande cinématographique déployée entre autres par le ministère de l’Air et par l’Aviation populaire ; les travaux de Siân Reynolds⁴, attestant d’une politique de différenciation genrée de la propagande aéronautique, ou encore les apports de Patrick Facon⁵ sur les objectifs dissimulés de la politique d’instruction prémilitaire de la jeunesse telle que conçue par l’Aviation populaire.
- 3 Cette absence – relative – de travaux est d’autant plus dommageable que les sources et les archives traitant de ce sujet sont à la fois nombreuses et de forme plurielle. Dans le cadre de nos recherches, nous nous sommes d’abord largement appuyés sur les informations contenues dans les archives de presse, et tout particulièrement dans la presse aérienne spécialisée – *Les Ailes* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb326846379/date&rk=42918;4>), *L’Aérophile* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb344143803/date&rk=21459;2>), *Par avions* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328319727/date&rk=21459;2>) –, ainsi que dans la presse éditée à l’attention exclusive de la jeunesse – *Pierrot : journal des garçons* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32839777b/date&rk=21459;2>), *Benjamin : le premier grand hebdomadaire pour la jeunesse* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb344457597/date&rk=42918;4>).

La littérature secondaire qui, bien que peu abondante, a été particulièrement riche en informations. Ces témoignages écrits ont été complétés par plusieurs témoignages oraux, conservés au Service historique de la Défense (SHD, série AI 8Z). De ce point de vue, les informations contenues dans les archives du ministère de l’Air (série AI 2B) et les fonds privés du SHD se sont également révélées précieuses. Mentionnons finalement la diversité des sources cinématographiques, principalement réparties entre l’Établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense (ECPAD), Centre d’archives et de production audiovisuelle du ministère des Armées, la Bibliothèque numérique de l’Université Paris-3 Sorbonne-Nouvelle et l’Agence régionale du Centre-Val-de-Loire pour le livre, l’image et la culture numérique (CICLIC).

- 4 La consultation de l’ensemble de ces documents devra nous permettre d’évaluer l’impact, réel ou supposé, de cette politique d’incitation de la jeunesse à rejoindre les rangs de l’aéronautique, tant civile que militaire. De ce point de vue, deux logiques contradictoires s’affrontent. S’il ne fait aucun doute que l’aviation se popularise pendant les deux décennies d’entre-deux-guerres en France, sa conversion progressive d’une aviation civile « populaire » à une aviation « pré-militaire » entre 1936 et 1939 se heurte à de nombreuses résistances. Celles-ci émanent aussi bien des structures aéronautiques privées (aéroclubs, écoles d’aviation, presse spécialisée) que d’une société française globalement pacifiste et profondément traumatisée par les combats de la Première Guerre mondiale, qui se détourne des carrières militaires⁶. Faisant face à un vieillissement de leur personnel navigant, l’aéronautique militaire puis l’armée de l’Air s’efforcent de façonner une nouvelle génération d’aviateurs, en multipliant les initiatives. La convocation sacrificielle des héros de la Grande Guerre, relayée dans la presse et la littérature dans les années 1920, côtoie bientôt les films de propagande produits par Service cinématographique des armées (SCA) et les actualités cinématographiques, 10 ans plus tard.
- 5 Notre étude vise ainsi à répondre à une question centrale : dans quelle mesure l’instruction aérienne des jeunes Français entre 1918 et 1939 a-t-elle relevé d’un projet éducatif et social, ou, au contraire, d’une anticipation stratégique d’un conflit futur ? Surtout, quels en ont été les effets concrets sur la jeunesse et sur le développement de

l’aviation française ? L’analyse des discours et des dispositifs mis en place par les pouvoirs publics, les aéroclubs, la presse et le monde éducatif permet d’éclairer les tensions entre ces différentes ambitions et ainsi d’évaluer l’impact réel de cette propagande aéronautique. Notre étude s’intéresse d’abord aux moyens ayant permis de relayer cette propagande auprès de la jeunesse française. Elle se concentre ensuite sur les acteurs à l’origine de cette dernière.

1. Pour promouvoir les « choses de l’air » auprès de la jeunesse : une diversité de moyens

1.1. À la sortie de la Grande Guerre, une jeunesse bercée par les exploits de l’aviation

- 6 La Première Guerre mondiale est le premier conflit d’envergure qui voit s’affronter des pilotes et leurs avions. Dès 1915, mais encore davantage à partir de 1917, année du décès de Georges Guynemer – 53 victoires homologuées – en combat aérien, la presse française s’attelle à magnifier la figure de l’aviateur, devenu chevalier. En janvier 1918, l’écrivain conservateur Henry Bordeaux⁷ fait en effet paraître dans la *Revue des Deux Mondes* un texte intitulé « Le chevalier de l’air Georges Guynemer » (<https://www.revuedesdeuxmondes.fr/article-revue/georges-guynemer-i-lenfance-les-origines-la-famille-leducation-le-depart/>), édité à partir de 1918 sous le titre *Vie héroïque de Guynemer*. La comparaison récurrente de l’aviateur, ce « paladin des temps modernes⁸ » avec Roland, dont la célèbre chanson est lue dans toutes les écoles primaires du pays, n’a rien de fortuit. Première confrontation de la jeunesse française, en quête de nouvelles figures héroïques à même de faire oublier le traumatisme de la Grande Guerre, à l’aviation – symbole par excellence du renouveau technique, technologique, économique, artistique et sportif de la société d’après-guerre⁹, – il est intéressant de noter que la métaphore médiévale du chevalier employée par H. Bordeaux découlerait, selon ce

dernier, d’une lettre écrite par un écolier à la mère de l’aviateur décédé :

Et voici le devoir du petit Franc-Comtois Paul Bailly, – onze ans et dix mois, – que la lettre annonçait : « Guynemer est le Roland de notre époque ; comme Roland il était très vaillant, et comme Roland, il est mort pour la France. Mais ses exploits ne sont pas une légende comme ceux de Roland. [...] Roland a été l’exemple des chevaliers d’autrefois. Guynemer devra être l’exemple des Français de maintenant, et tous tâcheront de l’imiter et se souviendront de lui, comme on s’est souvenu de Roland »¹⁰.

- 7 Des deux côtés du Rhin, les pilotes publient sans tarder les récits de leurs propres exploits, tels le *Feldberichte* (1917) d’Oswald Boelcke, édité à plus de 150 000 exemplaires, ou *Mes combats* (1920, 20 000 exemplaires vendus) de René Fonck. Ils « entretiennent le mythe de l’expérience combattante¹¹ » auprès du jeune public :

Ces deux surhommes et leur courage exemplaire et désintéressé m’avaient fortement impressionné et se sont profondément gravés dans mon esprit. Il existait donc des êtres d’une telle qualité et c’est dans les airs qu’ils avaient trouvé leur pleine mesure. Ils avaient choisi l’Air. Je commençais alors à dévorer les récits de prouesses aériennes de la guerre 1914-1918 et l’histoire des progrès de l’aviation¹².

- 8 À la fin des années 1920, les grands raids et les exploits des pilotes de records viennent peu à peu éclipser les récits des as de 14-18 et de nouvelles figures tutélaires¹³, susceptibles d’exalter la jeunesse, apparaissent :

On se délectait des récits des plus grands pilotes du moment, les Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, Codos et Rossi, Costes et Bellonte de l’Aéropostale ou pilotes de grands raids. D’autres comme Delmotte, Détroyat, Marcel Doret, Hélène Boucher, Arnaud, Détré, faisaient la une des journaux lors des meetings aériens, de tentatives de records de vitesse ou d’altitude¹⁴.

- 9 La période voit une forte augmentation du nombre de parutions consacrées à l’aéronautique : à *L’Aérophile* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/>

(1919-1960), *La Vie aérienne* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32888628n/date&rk=214593;2>) et sportive : revue mensuelle illustrée (1919-1920), *Les Ailes* (Paris, 1921-1963), *La guerre aérienne illustrée* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327844357/date&rk=21459;2>) (Paris, 1916-1919), devenu *La vie Aérienne et sportive illustrée* en 1919 (Paris, 1921-1930) ainsi que des biographies d’as de 14-18 (Charles Nungesser, R. Fonck, René Dorme, G. Guynemer, etc.), genre littéraire qui ne connaît pourtant pas le même succès qu’en Allemagne, où les biographies de Werner von Langsdorff et Rolf Italiaander sont rééditées à plusieurs reprises¹⁵. L’historienne britannique S. Reynolds note tout de même que la France, terre d’aviation historique, constitue un espace propice au foisonnement de cette littérature aéronautique, et à l’écho que cette dernière rencontre auprès de la jeunesse : “Flying had a special appeal in France: Kessel’s *L’Equipage* was the literary event of 1923; Saint Exupéry’s *Vol de Nuit* (1931) sold over one million copies. In 1935, the communist daily *Humanité* ran a series of articles entitled ‘Les perceurs du ciel’, to appeal to both boys and girls¹⁶”. Certaines revues sont créées à l’attention exclusive de cette dernière : *L’air pour les jeunes* (Paris, 1936-1947), *Jeunesse Magazine* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32796311n/date&rk=21459;2>) (Paris, 1936-1939), *À la page : l’hebdomadaire des jeunes* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32680422r/date&rk=21459;2>) (1930-1951), *Pierrot : journal des garçons* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32839777b/date&rk=21459;2>) (1925-1957), *Benjamin : le premier grand hebdomadaire pour la jeunesse* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb344457597/date&rk=42918;4>) (Paris, 1929-1958), etc. La revue *Les Ailes* crée dès 1932 une rubrique intitulée « La jeune aviation », qui fait la promotion active du vol à voile et des sections de modèles réduits. Elle donne la parole à des instituteurs et institutrices des écoles primaires, qui dispensent à la fois conseils et précautions sur la façon d’intéresser les écoliers aux choses de l’air :

Je n’ai rencontré d’intérêt pour les questions aériennes que parmi mes élèves. Pourquoi ? Parce que l’enfant est plus ouvert au nouveau que l’adulte, parce qu’il a aussi une faculté d’adaptation plus grande. [...] Pour les enfants, c’est différent. Tous rêvent d’aviation. Laissez-leur le choix d’un sujet de dessin, la majorité exécutera un avion¹⁷.

- 10 Quant aux manifestations aériennes (salons aéronautiques, meetings aériens, etc.), elles constituent de formidables outils de mobilisation populaire, et rencontrent un écho tout particulier auprès de la jeunesse : « Les années passent et après chaque meeting aérien dont je suis un spectateur assidu et passionné, je reste à la fois perplexe et plein de l’espoir de pouvoir un jour prendre place dans une de ces curieuses machines¹⁸ ». Au milieu des années 1930, les meetings aériens rassemblent davantage de foule – jusqu’à un demi-million de personnes en région parisienne – que n’importe quelle autre manifestation sportive en France¹⁹ : « Je suis venu à Paris pour assister à la Fête de l’Aviation Populaire, avec des *centaines de jeunes gens* des quatre coins de France pour défiler devant les autorités de l’Air²⁰ ».
- 11 Certains événements voient d’ailleurs le jour à l’initiative des constructeurs aéronautiques. Robert Morane, constructeur des appareils Morane-Saulnier, organise par exemple une manifestation à Crouy, dans le Loir-et-Cher, le 25 juin 1939, qui réunit « la jeunesse de la région. Les enfants des écoles avaient fait eux-mêmes le programme de la journée qui se clôtura par un grand bal de l’air²¹ ». La manifestation permet la projection de films fournis par le service de presse du ministère de l’Air, une démonstration aérienne organisée par des moniteurs de l’École Morane-Saulnier, et la visite des hangars et la découverte des avions. L’initiative de R. Morane est originale en ce qu’elle s’ancre dans les « coins reculés de France [...] car ce sont dans ces villages, loin des villes que se trouve une pépinière de jeunes tout prêts à aimer l’aviation²² ».

1.2. Le texte et l’image, les meilleurs relais de la propagande aéronautique auprès de la jeunesse ?

- 12 En 1921 est créé le Comité français de propagande aéronautique (CFPAé), dirigé par l’industriel français André Michelin, ancien président de l’Aéroclub de France. Le CFPAé, « créé en vue de réclamer la renaissance de notre aviation, dont l’industrie est négligée et distancée²³ », diffuse des documents gratuits auprès de la jeunesse et crée une revue bimensuelle, intitulée *Jeunesse Nouvelle*, éditée de 1921 à 1929²⁴. Lui succède *Le Manche à Balai*, *revue mensuelle de propa-*

, éditée de 1933 à 1935. Dans ses 28 numéros, cette dernière retrace l’évolution de l’aviation en France et dans les territoires coloniaux, ainsi que l’activité des aéroclubs. Mais cette revue, peu illustrée, ne consacre qu’un faible nombre d’articles à la question du développement du sport aérien chez les écoliers et les adolescents de France.

- 13 Les articles et les illustrations de propagande aéronautique, publiés dans les journaux et revues cités précédemment répondent au moins autant à des initiatives privées qu’à des commandes formulées par les autorités du ministère de l’Air. L’armée de l’Air favorise ainsi largement ces campagnes publicitaires, qui permettent notamment de faire mieux connaître les modalités de recrutement au sein des différentes écoles de l’air. Un rapport, publié en 1937 par le Général René Bouscat, commandant de l’École de l’Air, s’inquiète par exemple du manque de visibilité de cette dernière au sein de la jeunesse :

Étant donné que la jeunesse française se tourne de plus en plus volontiers vers le domaine aérien, il paraît facile et il est souhaitable que des mesures judicieuses s’emploient à orienter l’élite de cette jeunesse vers les cadres de l’armée de l’Air. [...] Pour atteindre ce but, il est indispensable de faire de la publicité en faveur de l’École et de rechercher tous les moyens propres à la faire connaître et apprécier. [...] Seule une propagande intelligente et active permettra d’atteindre un tel but²⁵.

- 14 La presse constitue ainsi la pierre angulaire de cette propagande :

La publication d’articles d’information, dans le plus grand nombre possible de revues classées, telles que la *Revue des Deux Mondes*, la *Revue de Paris*, l’*Illustration*, etc. constitue un des moyens les plus puissants. De tels articles pourraient être doublés ou accompagnés d’autres articles dans des périodiques de moindre importance, des journaux hebdomadaires, des quotidiens, etc.²⁶.

- 15 Les informations jugées les plus intéressantes étaient ainsi partagées par l’entremise du service de presse du ministère de l’Air, ou par l’agence Havas, l’ancêtre de France-Presse, qui fut nationalisée en 1940.
- 16 La propagande aéronautique française fait aussi appel aux images et illustrations. Le caricaturiste Marcel Jeanjean publie la chronique

« Parlons d’aviation » du journal *Pierrot : journal des garçons*, créé en 1925, chronique « illustrée de dessins, (qui) traite des questions d’actualité et se révèle un merveilleux instrument d’information pour les jeunes²⁷ ». Alliant pédagogie et imaginaire aéronautique, M. Jean-jean expose à un public jeune tout ce qu’il est nécessaire de connaître en matière d’aviation sanitaire, militaire, commerciale, de tourisme ou de grands raids. Quant au journal *Jeunesse Magazine*, il offre un contenu plus « adulte », remplace les illustrations enfantines par des reproductions photographiques et se fait le relais actif des campagnes de l’Aviation populaire et des aéroclubs tout en encourageant les jeunes à intégrer des sections de modélisme. Le rôle de persuasion que peut jouer l’image dans l’esprit de la jeunesse française est loin d’être ignoré par les autorités militaires françaises, qui en encouragent bien au contraire la diffusion : « Dans les revues illustrées, dans les journaux, quotidiens ou hebdomadaires, il paraît nécessaire de faire passer le plus souvent possible des photographies de l’École de l’Air et des faits saillants qui peuvent s’y dérouler²⁸ ».

Figure 1



L'encouragement de la jeunesse à l'aviation dans la presse aéronautique française

Jeunesse Magazine, hors série, 27 décembre 1936, p. 27 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1038697v/f26.item>).

17 Notons tout de même que tous les outils de propagande visuelle ne sont pas retenus par le ministère. À l'inverse des photographies et du cinéma, les affiches sont très peu utilisées, au moins dans l'espace public, puisqu'on juge que

ce procédé présentant un caractère un peu commercial qui, dans le cas présent, risquerait de déprécier, plutôt que d’élever l’objet de cette publicité. Mais peut-être serait-il possible d’y avoir recours dans le domaine privé, c’est-à-dire à l’affichage non dans les rues, mais à l’intérieur des bâtiments de l’État par exemple ²⁹.

1.3. À la veille de la guerre, le cinéma, un moyen de propagande nouveau et essentiel

- 18 Après la littérature et la presse, le cinéma devient l’instrument privilégié de la propagande aéronautique. Ce moyen de communication moderne, apprécié de l’État-major des armées, qui y voit le « moyen de faire pénétrer dans les établissements d’enseignement des films susceptibles d’exercer sur la jeunesse une influence favorable au prestige de l’armée ³⁰ », apparaît tardivement, fin 1938, et se généralise dès septembre 1939. Lors des manifestations de propagande aérienne des projections cinématographiques, adressées aux plus jeunes, sont organisées. Les films sont fournis par le ministère de l’Air, et produits dans un premier temps par le Service de la presse et de l’expansion aériennes ³¹ puis par le Service cinématographique de l’air (SCA), organe fondé en septembre 1937. Le rôle de propagande à destination des écoliers et plus largement de la jeunesse de ces deux organisations est officiellement défini en décembre 1936 ³², puis confirmé à la veille de la guerre, en août 1939, par une note du ministre de l’Air. Le SCA est chargé de produire des films éducatifs « à l’usage des formations de l’armée de l’Air, des écoles pré et post-militaires, des services techniques, des aéro-clubs, ainsi que pour les établissements de l’enseignement public ³³ ». Une cinémathèque est créée au cabinet du ministère de l’Air, au sein de laquelle toutes les copies de films réalisés par ou pour le ministère, sont répertoriées.
- 19 Cinq films sont particulièrement diffusés auprès de la jeunesse, dans les aéroclubs privés et au sein des structures de l’aviation populaire, durant les mois de la Drôle de Guerre :
- 20 • *Une démonstration de navigation du Bourget au Havre* ³⁴, produit en 1937 par Albert Guyot, célèbre pilote automobile français. Le film

mêle vues aériennes de la campagne française et mise en valeur des compétences aériennes des deux pilotes : utilisation de cartes, du compas et du triangle des vitesses, estimation du temps de trajet, virages conduits à basse altitude en zone nuageuse, etc. Il s’inscrit dans la série éducative « Les Ailes de l’Homme », réalisée par A. Guyot et qui comprend au moins *Invitation au pilotage*, le premier de la série, qui met en scène un élève-pilote débutant accomplissant son premier tour de terrain et *Pilotage sans visibilité*³⁵ qui « indique comment les instruments et les cadrans du tableau de bord guident l’avion dans la crasse³⁶ » ;

Figure 2



Une scène d'*Invitation au pilotage*, le premier film de la série « Les ailes de l’Homme » d’Albert Guyot

Par avion, 1^{er} mai 1938, p. 41.

- 21 • *L'école de l'air à Salon*, probablement produit en 1938 et qui présente la base aérienne et l'école, mais dont nous n'avons pu retrouver la trace et qui semble perdu. La volonté de tourner un film ayant pour sujet principal l'École de l'Air est ancienne. Au début de l'année 1937, le général R. Bouscat disait en effet :

Par le cinéma dont l'effet de propagande est énorme, l'École de l'Air devrait être signalée à l'attention des spectateurs innombrables qui, aujourd'hui ignorent certainement jusqu'à son existence. [...] Et pour quoi ne tournerait-on pas un film documentaire sur l'École de l'Air, intelligent, bien présenté [...] film que l'on pourrait aussi envoyer dans les grands lycées de l'État de Paris ou de province, où des salles pour cinéma sonore sont équipées en nombre de plus en plus élevé, l'enseignement pour le cinéma étant de plus en plus à l'ordre du jour³⁷.

- 22 • *L'usine de Bouguenais*³⁸, qui présente en mars 1939 la visite officielle du ministre de l'Air Guy La Chambre, dans une usine d'aviation fraîchement inaugurée ;
- 23 • *Les écoliers de l'air*³⁹, relatif aux modèles réduits et à leur construction, dont le succès est tel qu'il continue à être diffusé auprès des écoliers français jusqu'en 1945, au cours des mois qui suivent la Libération du pays ;
- 24 • *La croisière d'outre-mer*⁴⁰, qui retrace le raid aérien (« la croisière impériale ») mené par l'aviation militaire française en Indochine entre novembre 1937 et janvier 1938.
- 25 D'autres films de propagande sont créés à destination de la jeunesse, produits par le service cinématographique de l'Aviation populaire, lequel dispose en 1938 d'un budget de 400 000 francs, soit davantage que le budget du SCA pour la même année, fixé à 350 000 francs⁴¹. D'abord un documentaire sur la fête de l'Aviation populaire, qui a lieu en septembre 1937 à Vincennes. S'ensuivent plusieurs courts-métrages tournés dans le Puy de Dôme en 1938 sur la base aérienne d'Aulnat (*Une section d'aviation populaire*) ou au centre de la Banne d'Ordanche, école historique du vol à voile français (*Le vol à voile. Brevets A, B, et C*).
- 26 Une série de six conférences-cinéma est par ailleurs organisée à Paris, à l'initiative du ministère de l'Air, qui fournit les films et les ci-

némas, et de l’aéroclub du 14^e arrondissement, dès le mois de janvier 1939. Ces conférences réunissent chacune près de 350 enfants accompagnés de leurs parents. Après projection, les organisateurs de l’événement délivrent aux jeunes écoliers plusieurs discours portant sur « l’orientation professionnelle, le sens de l’air, le goût de la mécanique, l’avenir militaire et civil, et le manque de spécialistes⁴² », afin d’encourager les enfants à faire carrière dans l’aéronautique, soit comme mécanicien (École de Rochefort) soit comme membre du personnel navigant (écoles d’Istres et de Salon), au nom de l’intérêt supérieur de la France.

- 27 Comme l’illustre la Thèse de S. Launey, le bilan des courts, moyens et longs métrages de propagande produits entre 1937 et 1939 et destinés à un public jeune est extrêmement important. En cumulant les productions de l’Aviation populaire et du SCA, ce sont 26 films qui sont tournés et diffusés dans les cinémas et aéroclubs, un nombre bien supérieur à celui de la Marine nationale, qui ne possède pas de service cinématographique indépendant. Cela reste en revanche bien inférieur aux productions de l’armée de Terre, qui produit 260 films muets entre 1920 et 1935, dont 115 sont des documentaires relatifs à la guerre, aux armées étrangères, aux colonies⁴³, etc. Les sujets abordés dans chacun se révèlent très divers :

Sujet	Titre
Transport postal en Amérique latine	<i>Les routes du ciel</i>
	<i>Atlantique Sud</i> (tourné en l’honneur de Mermoz)
Voyages aériens dans les colonies	<i>Week-end à Alger</i>
	<i>Cinq jours en avion</i>
	<i>Le voyage de M. Daladier</i>
Mode de fonctionnement des SAP	<i>Les Ailes qui s’ouvrent</i>
	<i>Les Ailes pour tous</i>
	<i>Une section d’aviation populaire</i>
	<i>La vie d’un centre</i>

- 28 Voilà le résumé qu’en fait le magazine *La cinématographie française* en juin 1938 :

Le Ministère de l’Air utilise très largement le cinéma : soit pour la propagande aéronautique générale auprès de la jeunesse – qu’il faut

non seulement induire à « s’engager dans l’aviation », mais surtout familiariser avec l’idée aérienne ; [...]
une douzaine de films déjà ont été réalisés dans les douze premiers mois d’activité du Service. Un nombre important d’autres sont en cours de réalisation ou d’étude⁴⁴[...]

- 29 Dans les actualités cinématographiques, ces courts-métrages projetés dans les salles de cinéma avant le long-métrage, on retrouve même quelques films d’animation américains, produits par Walt Disney⁴⁵ à l’attention exclusive des très jeunes enfants⁴⁶ : *Plane Crazy* (Mickey aviateur, *l’as des as* en français), premier film de la série Mickey Mouse produit par Ub Iwerks en 1928, *The Mail Pilot* (1933, David Hand) ou encore *The Air Race* (1933, U. Iwerks).

2. Une promotion de l’aviation auprès de la jeunesse encouragée par des acteurs multiples

2.1. Le rôle de l’État dans la promotion des « choses de l’air » : des espoirs déçus ?

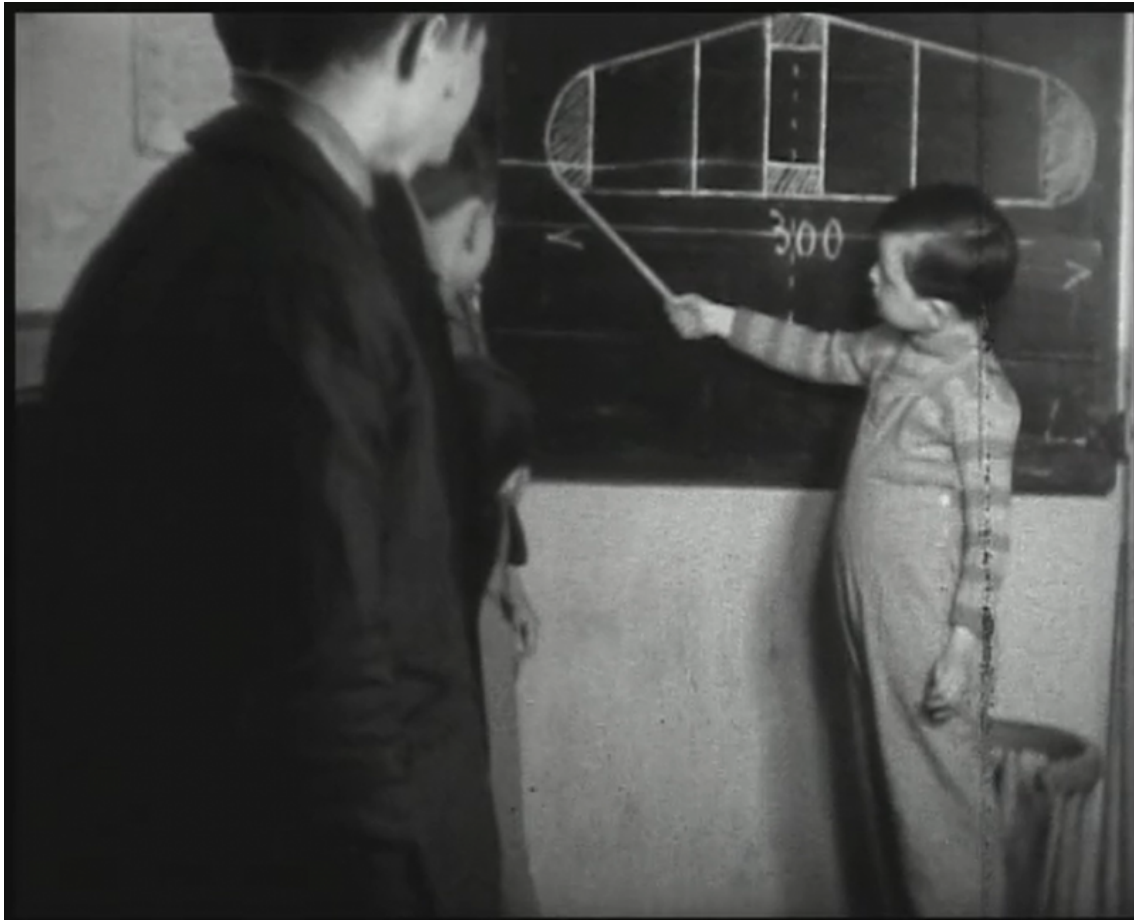
a. L’école, un relais essentiel de la propagande d’État

- 30 La III^e République s’empare de la question de la promotion du fait aérien auprès de la jeunesse. Par-delà la presse, l’école devient le moyen de communication privilégié des autorités de l’État, qui n’interdisent pourtant pas les initiatives privées. Ainsi, l’aviatrice Louise Faure-Favier, connue pour avoir participé à la première émission de radio en direct depuis un avion survolant Paris, crée en octobre 1922 le *Cahier-journal de l’aviation*⁴⁷ – patronné par Laurent Eynac, sous-secrétaire d’État à l’Aéronautique –, qui paraît mensuellement sous la supervision du CFPAé et vise à développer le goût de l’aviation chez les écoliers de France, en retraçant les étapes marquantes de l’histoire aéronautique française, le tout pour une somme très modique

de 50 centimes par exemplaire. L’expérience se révèle toutefois être un échec : « Malheureusement, le Cahier-Journal ne dura guère⁴⁸ ».

- 31 L’école publique, laïque et obligatoire française devient l’un des principaux relais de la propagande aéronautique. Les écoliers sont les spectateurs de nombreuses manifestations aériennes organisées, entre autres, par l’armée de l’Air, en métropole et dans les colonies, comme à Bamako en 1934 : « Nous rangeons nos avions en bordure du terrain, où stationne une innombrable foule noire devant laquelle on remarque le fier bataillon de la jeunesse des écoles⁴⁹ ». Les écoliers jugés les plus méritants du point de vue académique sont mêmes parfois récompensés : « Tous les mois un baptême gratuit sera la récompense du premier de chaque classe⁵⁰ ». Les lycéens constituent pour leur part le public privilégié des conférences, « faites dans tous les lieux où seraient susceptibles de se recruter des élèves, c’est-à-dire non seulement dans le public ordinaire des conférences⁵¹, mais plus spécialement dans les lycées, dans les institutions, partout où se rencontre la jeunesse⁵² ». Sous l’impulsion du Front populaire, des sections scolaires et postsecondaires, qui n’existaient jusque-là que dans les aéroclubs privés, ouvrent dans les écoles primaires, les collèges et les lycées. Les classes de dessins et de travaux manuels sont réservées à la confection de planeurs, et les élèves sont initiés à l’aérodynamique⁵³.

Figure 3



Cours d’aérodynamique dans la section scolaire de l’école primaire de Moulins-sur-Céphons

Capture d’écran d’un film de propagande (images en 8 mm) issu des fonds Joseph Limousin et Charles Petiot De Laluisant, CICLIC (Agence régionale du Val-de-Loire pour le livre, l’image, et la culture numérique) : <<https://memoire.ciclic.fr/magazine/autour-des-archives/1937-l-aviation-populaire>>

- 32 En parallèle de ces sections scolaires, la création de « centres d’information de l’air » dans les collèges et les lycées est débattue au sein du ministère. Ces centres étaient pensés comme des « locaux particulièrement affectés à cet usage où des documents se rapportant à l’aviation (livres, brochures, photographiques, affiches, maquettes, etc.) seraient centralisés, conservés et mis à disposition des élèves, de manière à orienter leur esprit vers le domaine de l’air⁵⁴ ». La gestion de ces derniers aurait dû être confiée aux professeurs les plus qualifiés dans le domaine aéronautique, « lesquels ayant la charge de la documentation et de l’information, auraient le titre de correspondant du

ministère de l’Air et se tiendraient au courant par correspondance avec les services du ministère de l’Air⁵⁵ ». Il semble toutefois que ce projet soit resté lettre morte, aucune mention de ces infrastructures n’ayant pu être retrouvée, ni dans la presse ni dans les archives du ministère.

b) Des bourses de pilotage à la création de l’Aviation populaire, un investissement croissant de l’État aux objectifs dissimulés ?

- 33 Dès le début des années 1920, l’État offre des bourses de pilotage aux jeunes pilotes les plus méritants des aéroclubs⁵⁶, qui peuvent poursuivre leur instruction et se préparer au passage du brevet de pilote militaire : « La bourse de pilotage permet aux jeunes gens de la classe qui suit celle appelée la dernière sous les drapeaux de prendre, aux frais de l’État⁵⁷, leur brevet de pilote militaire, dans une école civile⁵⁸ ». La presse est immédiatement mise à contribution pour faciliter le recrutement de ces pilotes, notamment grâce à la diffusion des informations relatives à l’existence de ces bourses, et aux aides financières accordées par l’État :

Dès lors, la presse va se faire le relais de cette opportunité. Il s’agit notamment de la presse sportive. En vogue, cette presse est lue par un grand nombre de jeunes hommes passionnés de sport. C’est par exemple le cas du capitaine Camille Plubeau, qui explique avoir saisi ainsi l’opportunité d’obtenir une bourse de pilotage grâce à un article paru dans le journal *L’Auto*, grand quotidien sportif de l’époque et ancêtre du journal *L’Équipe* d’aujourd’hui⁵⁹.

- 34 Le nombre de bourses financées par l’État et certaines municipalités – citons seulement la ville de Paris⁶⁰ – augmente tout au long des années 1930⁶¹, mais cette politique d’encouragement financier à la pratique des sports aériens reste marginale : les bourses ne sont accordées qu’aux adolescents qui sont déjà financièrement en mesure de voler au sein d’un aéroclub. Ce n’est qu’à partir de juin 1936 que l’État s’empare définitivement de la question de la démocratisation de l’instruction aéronautique avec la mise en place de la politique de l’Aviation populaire, même si, quelques mois auparavant déjà, le ministre de l’Air Marcel Déat avait institué un Conseil national des Jeunesses

aériennes, qui préfigurait l’ouverture de l’aviation au plus grand nombre :

Il ne s’agit pas d’aiguiller sans discernement vers les carrières aéronautiques, une masse d’adolescents qui, plus tard, risqueraient de trouver les portes fermées. [...] L’aviation devrait être matière d’enseignement dans toutes les écoles, selon les modalités appropriées aux divers âges. Il n’est pas besoin, pour aimer l’aviation, de devenir pilote. Beaucoup de parents seront du même coup rassurés et freineront moins les élans spontanés de leurs enfants. Bien entendu, dans le cadre ou en marge de l’enseignement officiel, les modèles réduits auront leur part, les clubs d’adultes ont raison d’étendre leur propagande vers les enfants par ce procédé⁶².

- 35 Cette Aviation populaire⁶³ réorganise l’instruction aérienne des jeunes en trois grandes étapes⁶⁴. D’abord, au sein de chaque Section d’Aviation Populaire (SAP), on trouve une sous-section scolaire, chargée de la formation pré-aérienne théorique des filles et garçons âgés de 9 à 14 ans :

Sous la conduite de moniteurs qualifiés, vous visiterez des terrains et des usines et vous construirez des modèles réduits. [...] Parallèlement, mais sur un plan nécessairement plus restreint, vous poursuivrez à l’école une activité du même ordre, car grâce à l’accord intervenu entre le ministre de l’Air et le ministre de l’Éducation nationale, une séance sera obligatoirement consacrée chaque semaine à l’enseignement aéronautique et à la construction de modèles réduits⁶⁵.

- 36 L’assiduité à ces cours de préformation se révèle essentielle dans le classement des concours pour l’obtention d’une bourse de pilotage, et est parfois récompensée par des vols d’initiation gratuits. Ensuite, une formation par le vol à voile est dispensée aux adolescents âgés de 14 à 17 ans. Enfin, les jeunes âgés de 18 à 21 ans peuvent être formés à la pratique du vol à moteur : « Le brevet de pilote lui-même doit passer par trois phases : premier degré entre dix-sept et dix-huit ans (26 h de vol), second degré entre dix-huit et dix-neuf ans (37 h de vol), brevet militaire et perfectionnement⁶⁶ ». Pour cela, les écoles de pilotage civiles d’Aulnat, Ambérieu, Bourges, Nîmes, ou encore Chartres sont transformées en « centres de perfectionnement de l’Aviation Populaire⁶⁷ ».

Figure 4



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Carte de France des Sections d'Aviation Populaire. À la fin de l'année 1936, 130 Sections d'Aviation Populaire ont été créées, rassemblant théoriquement 80 élèves chacune...

Ministère de l'Air, 1936, conservé à la Bibliothèque nationale de France (BnF)

- 37 Les similitudes avec le système d’instruction pré-aéronautique allemand sont, une fois de plus, évidentes. L’instruction pré-aérienne de la jeunesse allemande débute à l’âge de dix ans : les jeunes enfants réalisent des modèles réduits sous la surveillance de leurs instituteurs. À partir de 14 ans, l’école perd la prérogative de l’instruction pré-aérienne des adolescents allemands. Ces derniers sont regroupés au sein d’organisations de jeunesse (*Organisierte Jungfliegerkurse*) dans lesquelles ils troquent la construction de modèles réduits pour celle de planeurs expérimentaux, qu’ils utilisent par la suite pour leur apprentissage du vol : « La DLV recrute des jeunes de treize à vingt ans pour des stages de quatre mois entièrement gratuits (logement, nourriture, habillement et même solde)⁶⁸ ».

- 38 En parallèle des sections de vol à voile et de vol mécanique, des sous-sections de brevets non-navigants, réservées à la préparation prémilitaire technique des spécialistes (mécaniciens, radiotélégraphistes) ouvrent leurs portes. Ces sous-sections, dont les frais de cotisation mensuels tournent autour de cinq francs – accueillent les jeunes gens âgés de 17 à 21 ans qui ne sont pas parvenus à obtenir leur(s) brevet(s) de pilote de tourisme et les brevetés du second degré n’ayant pas obtenu leur brevet de pilote militaire : « Une sous-section d’enseignement théorique et technique est chargée, au sein de chaque SAP, de l’instruction des élèves des sous-sections volantes et de la préparation prémilitaire technique des candidats aux spécialités de l’armée de l’Air⁶⁹ ». Les SAP sont plus largement ouvertes à l’ensemble des jeunes âgés de 14 à 21 qui, « sans participer à l’activité aérienne, désireraient suivre les conférences, assister aux visites d’aérodrome, etc... peuvent s’inscrire comme membres adhérents (cotisation mensuelle de un franc⁷⁰) ».
- 39 Le coût d’accès à ces écoles « populaires », à peine 10 francs par an, se révèle ainsi très attractif pour les jeunes qui ne pouvaient se permettre de financer leur instruction aérienne au sein d’un aéroclub privé. La politique du Front populaire marque l’accélération de la politique d’instruction aux « choses de l’air » : « Toute la jeunesse a ressenti maintenant l’élan donné à son orientation vers l’aviation, par la formation pré-aéronautique, les huit centres de vol à voile destinés aux jeunes de quatorze à dix-sept ans et les facilités de mécanique réservées aux plus âgés⁷¹ ». Mais, pour toute « populaire » qu’elle se présente, cette instruction sert un objectif militaire, et ce bien avant la transformation des 214 sections⁷² de l’Aviation populaire en aviation prémilitaire⁷³, au mois d’avril 1939 : « Le but essentiel de l’aviation prémilitaire étant la formation des pilotes incorporables dans l’armée de l’Air, il importe que tous les jeunes gens inscrits dans les sections de vol à moteur soient reconnus aptes physiquement à cette fonction⁷⁴ ». Il s’agit donc de susciter des vocations au sein de la jeunesse afin de pallier le manque de renouvellement des effectifs de pilotes militaires, dont la population se fait vieillissante :

Nous disposons de pilotes excellents, et notre jeunesse nous en fournira autant qu’il sera nécessaire lorsque des mesures auront été prises pour lui ouvrir largement l’accès de l’aviation. Seulement il ne faut pas tarder à le faire, car la génération des pilotes de guerre, qui

depuis quinze ans a constitué une précieuse réserve, aura bientôt été rayée du personnel navigant⁷⁵.

- 40 La confusion entre Aviation populaire et instruction prémilitaire aérienne de la jeunesse suscite l’exaspération, voire la colère, d’une partie de l’aviation civile et de tourisme française, qui ne cesse, par des tribunes publiées dans l’hebdomadaire *Les Ailes*, de réclamer la distinction entre ces deux activités :

Nous voudrions que le Ministre de l’Air comprit aussi qu’il ne faut pas confondre la préparation aéro-militaire de la jeunesse avec l’Aviation populaire. Si la préparation aéro-militaire de la jeunesse peut présenter de l’intérêt, par contre, ce serait une erreur de limiter à cette jeunesse l’exercice de l’Aviation Populaire⁷⁶.

- 41 La volonté de militariser l’Aviation populaire se révèle en définitive être un échec. Comme le met en avant P. Facon, sur 3 158 élèves ayant fréquenté les sections de vol mécanique de l’Aviation populaire en 1937, « 1 294 ont eu le premier degré (soit 24 %) et 238 seulement leur second degré (soit 13,2 %) ». Ces résultats « infiniment médiocres » sont soulignés dans le rapport Orthlieb qui montre que « sur 209 brevetés de tourisme, 7 seulement ont été lors de leur incorporation à Istres, retenus pour recevoir l’instruction de pilote militaire⁷⁷ ». Par ailleurs, la transformation de l’Aviation populaire en aviation prémilitaire fait largement office de coquille vide. En effet, les instructions d’application de ce décret devaient être approuvées par le ministère des Finances. Or, en juin 1939, « les Finances n’avaient pas encore donné leur accord au premier projet d’instruction du ministre de l’Air⁷⁸ ». Le 26 août 1939, les 138 sections d’aviation prémilitaire sont finalement transférées en écoles élémentaires de pilotage (EEP). La « militarisation » des élèves-pilotes issus des anciennes SAP civiles se heurte à de nombreuses réticences :

Dans la plupart de ces écoles, issues de l’esprit d’aéroclub, de facilités et de convenances locales, on croit encore qu’on va vivre comme sous l’organisation de l’Aviation populaire ou prémilitaire. Il va falloir inculquer à leurs chefs qu’ils commandent des organismes uniquement militaires. Beaucoup d’entre eux apparaissent dès maintenant inexpérimentés. Aucune idée de l’ordre militaire ne règne dans les écoles⁷⁹.

2.2. L’aviation privée, précurseur ou supplétif de l’action étatique ?

a) Le réseau des aéroclubs, clé de voûte de l’instruction de la jeunesse française

- 42 Avant la prise en main de l’instruction pré-aéronautique de la jeunesse par l’Aviation populaire, les initiatives privées se multiplient afin d’encourager les jeunes à voler. Sociétés, aéro-clubs et écoles de pilotage privées se chargent d’assurer des cours d’instruction prémilitaire technique, offrant ainsi aux jeunes gens la certitude de pouvoir intégrer plus tard l’armée de l’Air comme mécaniciens, photographes ou électriciens. Les aéroclubs, généralement soutenus par les municipalités et les conseils généraux⁸⁰, permettent à ceux âgés de plus de 17 ans de passer les différents brevets de pilotes de tourisme, et la démarche est un succès : 382 brevets délivrés en 1931 et plus de 1 500 en 1935.
- 43 Presque tous les adolescents français débutent leur instruction par la pratique du vol à voile, moins dangereux et surtout moins coûteux que le vol à moteur : « C’est là que les oisillons doivent prendre contact avec ce qui devra être leur élément. C’est là qu’on doit leur donner leur première instruction aérologique et technique, leur faire connaître et ses réactions⁸¹ ». Bien qu’elle permette l’apprentissage progressif des notions d’aéronautique et d’aérodynamique – alors que le fonctionnement d’un avion ne fait que se complexifier dans les années 1920 et 1930 – la pratique du planeur ne fait pas l’unanimité, notamment au sein du monde militaire, qui considère que la pratique de ce dernier est « trop spéciale pour préparer beaucoup à l’Aviation. La jeunesse ne peut guère y contracter que de mauvaises habitudes⁸² ».
- 44 Mais la France a acquis dans ce domaine un retard important par rapport à ses voisins européens, surtout l’Allemagne qui a vu dans le vol à voile le moyen de préparer sa jeunesse au maniement d’aéronefs militaires tout en contournant les restrictions du traité de Versailles. L’instruction aérienne des jeunes Allemands est ainsi confiée aux Jeunesses hitlériennes, dont les effectifs dépassent de très loin le nombre de jeunes Français formés par l’Aviation populaire. Rien que pour l’année 1939, 76 000 jeunes hommes âgés de 14 à 18 ans re-

coivent une instruction aéronautique au sein des JH, auxquels il faut ajouter les 63 000 garçons des *Flieger-Jungvolk*, âgés de 10 à 14 ans⁸³. L’organisation paramilitaire allemande dispose alors de 23 écoles d’aviation de vol à voile, 7 écoles d’aviation à moteur, 465 camps d’aviation pour vols à voile, plus de 1 000 terrains d’exercice, 5 000 planeurs et 600 avions à moteur⁸⁴. Au même moment, les 130 SAP françaises n’accueillent guère plus de 5 000 élèves⁸⁵. La réouverture très tardive du centre à voile de Beynes, en mars 1940, quelques semaines à peine avant l’offensive allemande, vient appuyer ce constat.

45 L’accès de la jeunesse aux aéroclubs privés est surtout freiné par les parents, qui voient dans l’aviation une activité dangereuse ou puérile : « Les jeunes aiment l’aviation tout naturellement [...] Mais il y a les parents qui, eux, ne veulent rien savoir, et qui considèrent que l’Aviation est un danger mortel. Convaincre les jeunes, c’est déjà fait. La tâche qui s’impose pour lancer la jeune aviation, c’est convaincre les parents⁸⁶ ». À la même époque, les élèves sortis de Polytechnique et de Saint-Cyr bien classés et qui font le choix de s’orienter dans l’Aéronautique militaire sont très mal perçus par les militaires. Le colonel Robert Michaud, de la promotion Polytechnique 1928, se rappelle qu’il fallait attendre « la 150^e place du classement général pour voir des gens choisir l’aviation⁸⁷ ». Ce n’est qu’au milieu des années 1930 que l’aviation, encouragée par l’indépendance de l’armée de l’Air, est acceptée socialement, tant par les civils que par une partie du monde militaire : « Petit à petit disparaît le plus grand des obstacles au développement des attraites de l’air : l’opposition des parents⁸⁸ ».

46 Cette opposition chronique des parents est confirmée par les pilotes eux-mêmes, qui sont nombreux à se rappeler avoir fait face à une hostilité certaine des membres – pères et mères en tête – de leur famille. Monsieur Brassart, qui s’engage dans l’aéronautique militaire au début des années 1920, se souvient : « L’aviation a été pour moi une obligation. Toute ma vie n’a été basée que sur le pilotage et les avions. Dans ma chambre, j’avais un monoplan *Antoinette* qui venait d’illustrations, et que j’avais collé avec des punaises, tout à fait contre mes parents⁸⁹ ». Au sein des familles disposant d’un héritage militaire marqué, les jeunes hommes doivent lutter face à leurs pères pour faire valoir leur droit à rejoindre l’aéronautique militaire, bien moins prestigieuse que les plus traditionnelles armes de la cavalerie et de

l’artillerie. Jean de Lameth, élève-pilote à la fin des années 1920, est empêché – alors qu’il n’est pas encore âgé de 21 ans révolus – de s’engager dans l’aviation à l’issue de sa préparation militaire de cavalerie :

Au moment de m’engager, comme j’étais passionné d’aviation et que je m’étais déjà abonné à différentes revues, j’aurais voulu être boursier de pilotage, mais il fallait l’autorisation des parents ou avoir vingt-et-un ans révolus. L’aviation passait à cette époque-là pour quelque chose de risque-tout et mon père qui avait fait la guerre dans l’artillerie considérait qu’il était ridicule de faire de l’aviation militaire en temps de paix⁹⁰.

47 Pour celles et ceux qui ne sont pas en âge d’apprendre à voler, d’autres initiatives existent. Au sein des aéro-clubs – et, à partir de 1936, au sein des SAP et des établissements de l’enseignement scolaire public – des sections de modèles réduits voient le jour, pour des frais de cotisation très modestes (environ 12 francs par an) : « Ils trouveront au club des ateliers de modèles réduits, construiront eux-mêmes des petites machines et pourront participer avec ces appareils à des concours nationaux, et même internationaux, organisés à leur intention⁹¹ ». Des concours nationaux et internationaux de modèles réduits⁹² sont organisés et rassemblent parfois des milliers de personnes. En octobre 1936, le magazine mensuel *Le Modèle réduit d’Avions*, mieux connu sous l’acronyme MRA⁹³, se consacre le premier à la diffusion de plans de planeurs, accompagnés de nombreux témoignages et photographies. L’initiative est soutenue dans un second temps par le gouvernement français et l’administration militaire du ministère de l’Air, qui publie en 1940 un manuel de modélisme destiné aux enfants fréquentant ces sections : *Les écoliers de l’air*. Si la construction de modèles réduits à l’école se généralise sous le régime de Vichy⁹⁴, c’est donc bien sous l’administration de la III^e République en guerre que cette activité voit le jour.

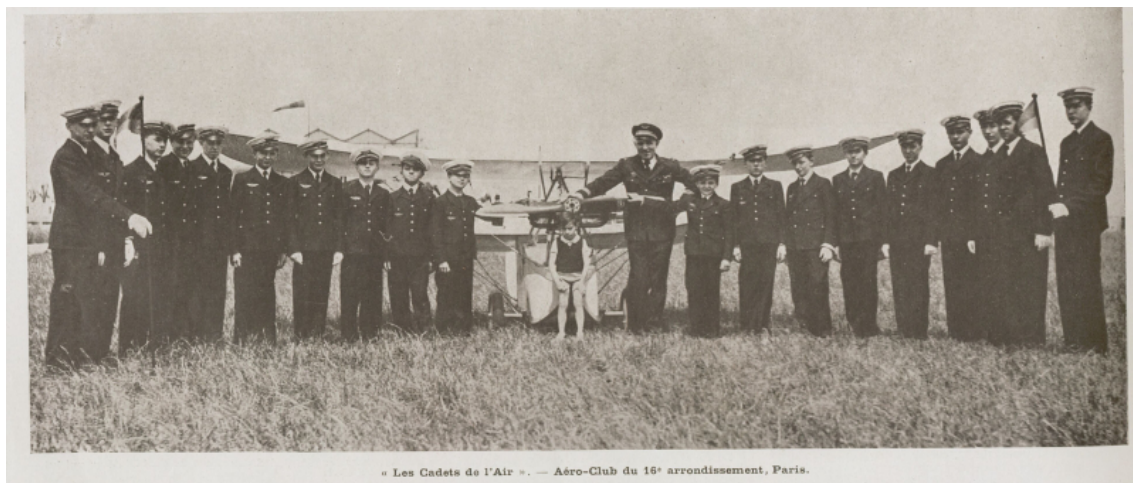
48 Autre initiative, la constitution, en 1935 par l’aéroclub du 16^e arrondissement de Paris, d’escadrilles de « Cadets de l’air⁹⁵ », composées chacune de 15 enfants originaires de la région parisienne, âgés de neuf à quatorze ans, qui participent aux différentes manifestations de propagande aéronautique, et notamment aux fêtes organisées par l’Union des pilotes civils de France (UPCF) sur l’aérodrome d’Orly. Ces Cadets sont sélectionnés parmi les centaines d’écoliers qui com-

posent la section scolaire de l’aéroclub afin de former un petit corps d’élite :

Ils doivent faire partie du club et présenter leur candidature au président de la section scolaire. Ils passent alors un petit examen médical, puis nous faisons une enquête sur leurs parents et sur eux-mêmes. Les candidats doivent en effet présenter toutes les qualités de santé, de moralité que nous exigeons d’un Cadet⁹⁶.

- 49 Tous ont vocation à rejoindre, au terme d’une formation de trois ans mêlant « cours théoriques et pratiques d’instruction aérienne⁹⁷ » et une participation obligatoire aux travaux « des sections de modèles réduits, de vol sans moteur et de construction aéronautique⁹⁸ » d’abord une section de vol à moteur, en vue de l’obtention de leur brevet de pilote, ensuite les rangs du personnel navigant de l’armée de l’Air.

Figure. 5



Les cadets de l’air de l’aéroclub du 16^e arrondissement de Paris

Le Monde colonial illustré, n° 149, décembre 1935, « La jeunesse française et l’aviation (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9746657b/f272.item>) », Lieutenant-colonel Pitault, p. 260

b) Aviation politique, aviation religieuse : en marge des aéroclubs, un phénomène qui s’empare de toute la société...

- 50 Symbole de modernité technologique pour les uns, de solidarité pour les autres, l’aviation pénètre toutes les sphères de la société. Les mouvements de jeunesse, d’ascendance laïque ou religieuse (partis politiques, scoutisme, etc.), ouvrent des sections aéronautiques, et vont parfois jusqu’à servir de modèles aux aéroclubs civils.
- 51 C’est par exemple aux scouts que l’aéroclub du 16^e arrondissement de Paris emprunte ses traditions avec l’initiative des Cadets de l’Air⁹⁹. Ces derniers sont réunis en patrouilles de deux à cinq garçons, deux patrouilles forment une escadrille, et chaque escadrille se voit décerner un emblème, généralement un oiseau brodé sur un fanion, mimant ainsi le rituel scout de totémisation¹⁰⁰. Autre point commun : le port d’un uniforme, inspiré de celui des éclaireurs¹⁰¹, à ceci près qu’il est bleu et non plus kaki. On ne peut, à cet égard, s’empêcher d’établir une comparaison avec les organisations de jeunesse paramilitaires italiennes, qui adoptent également l’uniforme dans le cadre de leur préparation militaire aérienne. Les sections pré-aéronautiques cochent en effet toutes les cases de l’imaginaire fasciste. Les jeunes fascistes pré-aviateurs portent un uniforme spécial : « Pantalon, bandes molletières et bonnet de police identique à ceux de l’Aéronautique mais avec la chemise noire et un foulard aux couleurs de Rome – Jaune et Amarante – autour du cou¹⁰² ».
- 52 On peut citer également la multiplication de brevets – au nombre de neuf en juin 1938 : brevet de cadet-mécanicien-bricoleur, d’observateur-astronome, de modéliste, etc. –, qui s’apparente à la tradition des insignes. De même, « comme les scouts, les cadets ont une loi à laquelle ils doivent promettre d’être fidèles¹⁰³ ». Le serment suivant doit en effet être prêté par chaque cadet devant le parrain ou la marraine de leur escadrille : « Devant vous, je jure de servir avec honneur et dévouement mon club et l’aviation française¹⁰⁴ ».
- 53 Les scouts, notamment les Scouts de France, ouvrent des sections aéronautiques dès 1928¹⁰⁵, dans le droit fil de mouvements nés en Grande-Bretagne, en Australie et en Pologne : « La propagande aéronautique parmi l’admirable jeunesse scoute de France se développe

favorablement¹⁰⁶ ». Pratiquant d’abord le vol à voile, ensuite le vol à moteur, les « scouts de l’air » sont encouragés par le CFPAé à poursuivre et étendre leur action en 1930¹⁰⁷. La même année, le maréchal Lyautey, président d’honneur des Scouts de France et président du CFPAé depuis 1926, lance un appel à la formation du scoutisme aérien dans la préface de l’ouvrage de M. Jeanjean, *L’aviation*, publié une nouvelle fois sous le patronage du CFPAé : « Scouts, donnez-vous aux choses de l’air, autant pour la France que pour vous-même¹⁰⁸ ». Plusieurs escadrilles scoutistes sont créées en Île-de-France, à Reims et à Sisteron dans les années 1934-1935¹⁰⁹, un concours de modèles réduits est organisé par les scouts de l’air en mars 1937, et l’Aéro-club Scout d’Île-de-France est même désigné pour gérer une Section d’aviation populaire en 1938. Une presse aérienne scoutiste voit également le jour en 1933 avec la publication de l’éphémère revue *Les Ailes Scoutistes* (un unique numéro paru), fondée par François Chazai, chef scout de la région lyonnaise, qui se présente comme la « première revue française de scoutisme aérien¹¹⁰ ».

54 Certains partis politiques, dont le Parti communiste français (PCF) et le Parti social français (PSF), fondé en 1936 à l’issue de la dissolution des Croix-de-Feu, par le colonel de la Rocque – aux orientations certes divergentes – ouvrent leurs sections d’aviation. Les communistes s’intéressent particulièrement à l’aviation : moderne, elle devient l’un des principaux « arguments de propagande pour démontrer la supériorité du communisme sur le capitalisme¹¹¹ ». Le journal *l’Humanité* fait une promotion active, dans sa rubrique « Les perceurs du ciel », de la politique de l’Aviation populaire, à partir de 1936 : « La France avait besoin de tous ses enfants pour l’aviation. Les meilleurs d’entre eux ne sortaient-ils pas justement de ces techniciens d’usines, de ces mécaniciens d’aérodromes [...] grâce à qui, justement, les avions volaient¹¹² ».

55 Le PSF, qui a à cœur d’organiser la jeunesse, divisée au sein de son organisation en trois catégories¹¹³ (7-12 ans, 13-16 ans, 16-21 ans), s’intéresse aussi de très près à l’aéronautique, et peut se targuer de compter dans ses rangs l’aviateur Jean Mermoz, qui assure la vice-présidence des Croix-de-Feu en 1936, ainsi que le pilote de records Robert Détrouyat. Des clubs « Jean Mermoz » voient le jour partout en France et regroupent jusqu’à 2 000 aviateurs. Dans une lettre, Mer-

moz précise sa pensée sur le rôle que l’aviation doit jouer pour la jeunesse :

À l’ombre des hangars comme dans l’infini des horizons, la jeunesse française trouvera des exemples de travail, de simplicité, de camaraderie, de collaboration, de risques et de compétition qui la tremperont et la rendront digne du destin national ¹¹⁴.

- 56 Cette vision est dénoncée par le PCF, qui accuse les Croix-de-Feu de former dans leurs sections aériennes de jeunes pilotes susceptibles d’être utilisés lors d’une tentative de coup d’État, comme l’affirme le journaliste communiste Lucien Sampaix en octobre 1935 dans son tract *Les armements des ligues fascistes*, un an et demi après la journée du 6 février 1934, qui voit une manifestation organisée par plusieurs ligues d’extrême-droite (Action française, Croix-de-feu) tourner à l’émeute ¹¹⁵ :

Les Croix de feu ont également fait un très gros effort dans le domaine de l’aviation. Chacun se souvient de la démonstration d’Alger où de La Rocque passa en revue une escadrille de trente avions Croix de feu.

Ces trente avions ne sont qu’une même partie de la véritable flottille de l’air dont peuvent disposer les Croix de feu qui ont en réalité mis la main sur une grande partie de l’aviation civile. [...].

De la Rocque organise méthodiquement son aviation de guerre civile dont les aviateurs Mermoz et Détroyat semblent avoir pris la direction. [...]

On le voit, l’aviation Croix de feu est bien une réalité. C’est, en fait, une véritable armée de l’Air, avec ses aérodromes que la Rocque a déjà institué ¹¹⁶.

- 57 Plus la guerre approche et plus les tensions se font grandes entre des organisations d’instruction aérienne civiles et militaires, publiques et privées, politiques et religieuses, dont les objectifs sont divergents, voire en conflit les uns avec les autres.

c) Une politique d’encouragement de l’aéronautique genrée : les jeunes filles grandes oubliées ?

- 58 En dépit de la publicisation active par la presse de quelques « pionnières de l’Air », l’aviation privée reste très largement un loisir masculin, synonyme de virilité. Ce sont les jeunes garçons que les revues de jeunesse cherchent à attirer en premier lieu, comme le revendique clairement dans son titre le journal *Pierrot : journal des garçons* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32839777b/date&rk=21459;2>) (1925-1957, éd. de Montsouris, Paris). En réaction, l’Aviation populaire ouvre les sections aériennes des aéroclubs et les sections de modèles réduits aux jeunes filles françaises. Et ces dernières de trouver leurs modèles dans les exploits des aviatrices Maryse Bastié, Hélène Boucher, Maryse Hilsz et Claire Roman :

Flying seemed to be something at which young people of both sexes distinguished themselves. Although women fliers were always a tiny minority, they were paid disproportionate attention, showing that, after all, it could be done. Women pilots were role models for school-girls, symbols of success in a modern technological world¹¹⁷.

- 59 Certains aéroclubs ouvrent même des sections exclusivement féminines. C’est notamment le cas de l’escadrille d’aviation féminine de l’aéroclub du 16^e arrondissement de Paris, qui voit le jour dès mars 1935¹¹⁸, une initiative reprise par l’aéroclub du 20^e arrondissement de Paris quelques mois plus tard. Mais ces sections préparent davantage les jeunes filles au concours d’infirmières de l’air, aussi appelées « infirmières-convoyeuses » ou « aviatrices-infirmières¹¹⁹ », qu’à leur faire passer les différents brevets de vol à voile et de vol à moteur.

- 60 ****

- 61 Au cours des deux décennies de l’entre-deux-guerres, la politique française d’encouragement de la jeunesse vers l’aviation prend de nombreuses formes, s’exprimant *via* l’école, le cinéma, la littérature, les bourses de pilotage, les sections de modèles réduits, et même les jouets aéronautiques, qui pullulent dans les catalogues de cadeaux

pour enfants¹²⁰. Initiées par l’aviation civile et les aéroclubs privés, l’instruction pré-aérienne et aérienne des jeunes Françaises et Français font l’objet d’une prise en main progressive par l’État et le ministère de l’Air. La politique de l’Aviation populaire marque l’aboutissement de ce processus et permet à de nombreux enfants et adolescents issus de milieux ouvriers et populaires d’accéder à des carrières aéronautiques. Si l’Aviation populaire se transforme progressivement en aviation prémilitaire, le phénomène est pourtant bien moins marqué en France qu’en Allemagne ou en Italie, qui – en dépit de similitudes assez flagrantes du point de vue structurel et organisationnel avec la France – militarisent plus tôt et plus agressivement leur instruction aéronautique.

- 62 L’ampleur et la diversité des moyens mobilisés témoignent de la volonté des autorités françaises, ministère de l’Air en tête, de faire de l’aviation un pilier de son identité nationale, mais aussi un levier de modernisation sociale et technique. Pour autant, cette politique ambitieuse s’est heurtée à de multiples résistances : prudence des familles face aux dangers du vol, désintérêt voire méfiance d’une société imprégnée de sentiments pacifistes, inertie administrative, crédits insuffisants et rivalités entre structures civiles et militaires. Conséquence directe de ces résistances, la militarisation tardive et partielle de l’Aviation populaire n’a pas permis de former un vivier suffisamment étoffé de pilotes en prévision du conflit à venir, contrairement aux organisations fascistes et nazies :

Les déficits en personnel sont considérables, avec 1 940 officiers navigants en ligne alors qu’il en aurait fallu le double et 1 928 sous-officiers navigants pour des effectifs estimés à 3 630 (ils atteignent 31 % dans la chasse, 32 % dans le bombardement et 8 % dans la reconnaissance et l’observation).¹²¹

NOTES

1 Le titre de cet article constitue une référence directe à l’ouvrage *Les Ailes qui poussent*, rédigé par l’aviateur René DE NARBONNE (Paris, Baudinière, 1936). Breveté à Istres l’année suivante, cet admirateur de Mermoz et écrivain prolifique reflète l’esprit pionnier de l’aviation des années 1930. Préfacé par

René Chambe, l’ouvrage est dédié à « tous ses camarades de l’Aviation, à tous ceux qui rêvent d’en être », p. 11.

2 FERRY Vital, *Aviation populaire ou aviation prolétaire*, [Paris], Éd. du Gerfaut, 2007, p. 29.

3 LAUNEY Stéphane, *Pellicules en uniformes : le cinéma au service des forces armées françaises, septembre 1919-juin 1940* (<https://ecm.univ-paris1.fr/nuxeo/site/esupversions/3b701ce3-6526-43c4-8216-efd613d3bb6f>), Thèse en histoire, Sylvie Lindeperg (dir.), Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2017.

4 REYNOLDS Siân, *France between the Wars: Gender and Politics*, 1^{re} éd., Londres/New York, Routledge, 1996, chap. 3 : “A slip of a girl can fly it”, p. 55.

5 FACON Patrick, « *L’aviation populaire : entre les mythes et la réalité* (<https://shs.cairn.info/armee-de-l-air-en-quete-de-son-identite--9782111572379-page-424?lang=fr>) », in, *L’armée de l’air en quête de son identité* (<https://shs.cairn.info/armee-de-l-air-en-quete-de-son-identite--9782111572379?lang=fr>), Paris, La Documentation française, « Stratégie aérospatiale », 2020, p. 424-432.

6 Les faibles effectifs des premières promotions de l’École de l’Air sont partiellement dus aux faiblesses structurelles du réseau des écoles d’officiers, mais résultent également du nombre restreint de candidats qui se présentent aux concours annuels. On ne compte ainsi qu’une centaine d’officiers à l’instruction en 1938 et le double à peine l’année suivante, alors même que le déficit est évalué à plus de 2 000 hommes à la veille de la guerre.

7 Avocat, romancier et biographe français, Henri Bordeaux est mobilisé comme capitaine de réserve en 1914. Il devient membre de l’Académie française en 1919. Inspiré par le catholicisme social, il prend position pour l’amélioration des conditions de vie des Français les plus modestes, puis soutient activement le maréchal Pétain en 1940. BORDEAUX Henry, « *Le chevalier de l’Air : Georges Guynemer*, (<https://www.revuedesdeuxmondes.fr/article-revue/georges-guynemer-i-lenfance-les-origines-la-famille-leducation-le-depart/>)I (<https://www.revuedesdeuxmondes.fr/article-revue/georges-guynemer-i-lenfance-les-origines-la-famille-leducation-le-depart/>) », *Revue des Deux Mondes*, 6^e période, vol. 43, n° 2, 1918, p. 277-313.

8 BORDEAUX Henry, *Le Chevalier de l’Air, vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon, « Figures et souvenirs », 1936 [1918], p. 3.

9 À ce propos, voir RAYNAUD Clémence et ULLOA Julie (dir.), *Les années folles de l’aviation : l’aéronautique au cœur de la modernité, 1919-1939*, [cata. expo.,

Le Bourget, Musée de l’Air et de l’Espace, 23 octobre 2023-4 mars 2024], Paris, Éd. LienArt/ Musée de l’Air et de l’Espace, 2023.

10 BORDEAUX Henry, « Le chevalier de l’Air... », art.cit., p. 278-279.

11 ACCOULON Damien, « Quelle “fraternité des ailes” entre les As allemands et français ? (1914-1939) », in DUBSLAFF Étienne, MAURICE Paul et WILLIAMS Maude (dir.), *Fraternisations franco-allemandes en temps de guerre : perspectives interdisciplinaires des fraternisations lors des conflits franco-allemands contemporains (1799-1945)*, Paris/Stuttgart, Presses universitaires/F. Steiner, «Schriftenreihe des deutsch-französischen Historikerkomitees, 16», 2019, p. 61-81.

12 GEOFFRE DE François, *Du Collège à l’Escadrille : souvenirs*, Paris, Éd. L.I.R.E., 1954, p. 41.

13 Les écrits de Saint-Exupéry notamment (*Courrier Sud*, 1929 et *Vol de Nuit*, 1931) rencontrent un écho tout particulier au sein de la jeunesse française.

14 RECEVEAU Roger, *Souvenirs inachevés*, Rochemaure, Avia éd., 2006, p. 3.

15 ACCOULON Damien, « L’As, figure iconique dans la culture de l’entre-deux-guerres : (France, Allemagne) », in MORIN Tony, *Fait aérien, arme aérienne et culture*, [actes, CERPA/Université Panthéon-Sorbonne, 27 septembre 2018], Paris, La Documentation française, « Stratégie aérospatiale », 2021, p. 173-186. À titre d’exemple, Rolf ITALIAANDER fait paraître une biographie de *Manfred Freiherr von Richthofen, der beste Jagdflieger des großen Krieges*, chez l’éditeur A. Weichert (Berlin) en 1938. Cette dernière est réimprimée au moins à deux reprises, en 1941 puis en 1942, toujours chez le même éditeur. Werner VON LANGSDORFF, pour sa part, a publié en 1934 *Flieger am Feind: Einundsiebzig deutsche Luftfahrer erzählen* [Aviateurs au front : soixante et onze aviateurs allemands racontent] (Bertelsmann, Gütersloh), qui a également connu plusieurs réimpressions entre 1935 et 1942.

16 REYNOLDS Siân, *France Between the Wars...*, op. cit., p. 65.

17 *Les Ailes*, n° 599 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65601984/f12.item>), 8 décembre 1932, p. 12.

18 BERNET Robert, *Mon carnet de vol : 1940*, 1^{re} éd., [Virey-sous-Bar], Autopublication, 1950, p. 8.

19 Lieutenant-colonel PITAULT, « *La jeunesse française et l’aviation* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9746657b/f272.item>) », *Le monde colonial illustré*, n° 149,

décembre 1935, p. 260.

20 BERNET Robert, *Mon carnet de vol*, *op. cit.*, p. 25.

21 *L’Air*, n° 472 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k98011984/f28.item>), 1^{er} juillet 1939, p. 426.

22 *Ibid. supra*.

23 Jean KERISEL et Thierry KERISEL, « 1928-1940 Deux retours à l’aviation (<http://journals.openedition.org/sabix/371>) », *Bulletin de la Sabix*, n° 28, 2001, consulté le 6 avril 2024, Doi : [10.4000/sabix.371](https://doi.org/10.4000/sabix.371) (<https://doi.org/10.4000/sabix.371>).

24 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, *op. cit.*, p. 29.

25 SHD, AI Z 28830, Lettre n° 86-E du 16 janvier 1937, cabinet de M. le Général de division commandant l’École de l’Air, p. 1.

26 *Ibid. supra*, p. 2.

27 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, *op. cit.*, p. 29.

28 SHD, AI Z 28830, *op. cit.*, p. 4.

29 *Ibid. supra*, p. 3.

30 SHD, GR 7 N supplément 568 (cote provisoire), dossier 2. Bordereau d’envoi de l’EMA (3^e bureau) au cabinet du ministre (4^e bureau), Paris, 10 juin 1932., cité dans LAUNEY Stéphane, *Pellicules en uniformes...*, *op. cit.*, p. 326.

31 Avant la création du Service cinématographique de l’Air (SCA), toutes les questions relatives « au cinématographe et à la photographie traitées au Ministère de l’Air sont centralisées au Service de la Presse et de l’Expansion Aériennes. Ce service est chargé de faire réaliser les actualités cinématographiques ayant trait aux événements aéronautiques. » (SHD, AI Z 28830, Note n° 100 du cabinet du ministre du ministère de l’Air, Paris, 17 décembre 1936, p. 1).

32 « Le Ministère de l’Air peut faire réaliser pour son propre compte des films d’instruction ou de propagande. La réalisation est confiée au Service de la Presse et de l’Expansion Aériennes », *op. cit. supra*, p. 2.

33 Note du 19 août 1939, AN, F/60/301, cité dans LAUNEY Stéphane, *Pellicules en uniformes...*, *op. cit.*, p. 200.

34 GUYOT Albert, *La navigation*, 1937, Cinémathèque centrale de l’enseignement public (CCEP) un fonds de la DBU Sorbonne nouvelle/Paris 3/ Réseau

Canopé. Consulté le 6 avr. 2024, <<https://bsnum.sorbonne-nouvelle.fr/s/bsnum/item/1668>>.

35 Ce film est lui aussi librement consultable sur le Site de la Bibliothèque numérique de la Sorbonne Nouvelle (BSNum). GUYOT Albert, *Pilotage sans visibilité* (<https://bsnum.sorbonne-nouvelle.fr/s/bsnum/item/1726>), 1937, Cinémathèque centrale de l’enseignement public (CCEP) un fonds de la DBU Sorbonne nouvelle – Paris 3 – Réseau Canopé. Consulté le 12 février 2025.

36 MICHAUT Pierre, « *Un grand prix et quelques autres* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97946091/f55.item>) », *Par avions : organe de transport et de tourisme aériens*, n° 2, 1^{er} mai 1938, p. 41.

37 SHD, AI Z 28830, Lettre n°86-E..., *op. cit.*, p. 3-4.

38 Conservé à la Cinémathèque de Bretagne, il n’est toutefois pas librement consultable.

39 Répertoire par la Cinémathèque du SCA, le film noir et blanc sonore de 42 minutes, 35 mm *Les écoliers de l’air* (<https://imagesdefense.gouv.fr/fr/les-ecoliers-de-l-air.html>) est actuellement conservé par l’ECPA-D (Référence FT 2758), le Service de production et d’archives photographiques et audiovisuelles du ministère des Armées. Consulté le 12 février 2025, <<https://imagesdefense.gouv.fr/fr/les-ecoliers-de-l-air.html>>.

40 De son nom complet *Les manœuvres aériennes d’outre-mer, novembre 1937* (<https://imagesdefense.gouv.fr/fr/les-manoeuvres-aeriennes-d-outre-mer-novembre-1937.html>), ce film de 24 minutes, 35 mm, noir et blanc est également conservé par l’ECPA-D (Référence FT 244). Consulté le 12 février 2025, <<https://imagesdefense.gouv.fr/fr/les-manoeuvres-aeriennes-d-outre-mer-novembre-1937.html>>.

41 LAUNEY Stéphane, *Pellicules en uniformes...*, *op. cit.*, p. 201.

42 *Les Ailes*, n° 919 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554679g/f6.item>), 26 janvier 1939, p. 5.

43 LAUNEY Stéphane, *Pellicules en uniformes...*, *op. cit.*, p. 539.

44 MICHAUT Pierre, « *Le cinéma éducateur en France en 1938* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5413810p/f127.item>) », *La Cinématographie française*, n° 1025, 24 juin 1938, p. 125, cité dans LAUNEY Stéphane, *Pellicules en uniformes...*, *op. cit.*, p. 198.

45 Ces court-métrages sont également adaptés en bandes-dessinées (*Mickey aviateur*) et vendus en France par l’éditeur Hachette dès 1934, pour une

somme généralement comprise entre 10 et 12 francs.

46 Le Petit Havre (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t52634754v/f4.item>), 4 avril 1938, p. 4.

47 Si la publication du cahier est permise par l’action de Mme Favier, l’idée originelle de ce dernier est à mettre au crédit d’un adolescent de 14 ans, Albert Roynette, membre des « Ailes qui poussent », un club regroupant des adolescents férus d’aviation (Le Journal (https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k76082_943/f3), n° 19951, 11 octobre 1922, p. 3.)

48 Les Ailes, n° 593 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65601895/f12.item>), 27 octobre 1932, p. 12.

49 Capitaine PENNÈS, « La première croisière aérienne d’escadre en Afrique française (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5381351t/f379.image.r>) », *Revue de l’armée de l’Air*, 6^e année, vol. 1, n° 57, avril 1934, p. 421.

50 « Aéro-Club de Bougie (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t544186k/f6.item.r>) », *La dépêche algérienne*, n° 17200, 7 juin 1933, p. 4.

51 Notons que certaines de ces conférences furent relayées par la radio, relais essentiel de la diffusion des informations dans les années 1930 : « Ce qui est vrai pour la conférence parlée l’est également pour la conférence et les informations par T.S.F. », SHD, AI Z 28830, *op. cit.*, p. 4.

52 *Ibid. supra.*

53 Plusieurs court-métrages, provenant des fonds Joseph Limousin et Charles Petiot de Laluisant, et désormais conservés à CICLIC, l’agence régionale du Centre-Val-de-Loire pour le livre, l’image et la culture numérique, mettent en lumière ces activités de modélisme scolaire (fig. 1). Plusieurs d’entre eux, tournés en 1937, sont librement consultables : <<https://memoire.ciclic.fr/magazine/autour-des-archives/1937-l-aviation-populaire>>, consulté le 5 avril 2024.

54 SHD, AI Z 28830, *op. cit.*, p. 4.

55 *Ibid. supra.*

56 L’Aérophile (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554866j/f275.item>), 1^{er}-15 septembre 1922, n° 17-18, p. 269.

57 En 1921, un crédit de 7,2 millions de francs est inscrit au budget pour permettre à l’armée d’accorder des bourses de pilotage pour l’entraînement des pilotes d’avions dans les écoles civiles. (FLEURENCE Michel, *Le prix de la puissance aérienne : histoire financière des forces aériennes françaises des*

origines au début des années 1950, Paris, Centre d’études stratégiques aérospatiales/La documentation française, « Stratégie aérospatiale », 2023, p. 268).

58 *L’Aérophile* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554866j/f275.item>), op. cit., p. 269.

59 MURET Tristan, *Être pilote de chasse dans l’armée de l’Air française de la Drôle de guerre à la Campagne de France (3 septembre 1939-24 juin 1940) : expériences et récits d’hommes en guerre*, Mémoire de recherche, DIETSCHY Paul (dir.), Université de Franche-Comté, 2022, p. 53.

60 La ville de Paris accorde dès le début des années 1930 plusieurs bourses d’aviation à d’anciens étudiants parisiens (école des arts et métiers, école Bréguet, école d’électricité Violet, etc.).

61 Les bourses de pilotage permettent de former entre 150 et 200 pilotes en 1920, près de 300 en 1928 (FLEURENCE Michel, *Le prix de la puissance...*, op. cit., p. 244 et 268), contre 1 174 en 1935 et 1 906 en 1936 (Lissarrague Pierre [général], *Mémento d’histoire de l’aéronautique militaire française*, t. III : *L’entre-deux-guerres : 1919-1939*, Salon de Provence, éd. de l’École de l’Air et de l’École militaire de l’Air, 1974, p. 170). En avril 1939, lors de la dissolution des Sections d’Aviation Populaire (SAP), près de 5 000 élèves sont en formation pour devenir pilotes de tourisme (FERRY Vital, *Aviation populaire...*, op. cit., p. 142).

62 DÉAT Marcel et BONNIER Claude, *Pour une politique de l’air*, Paris, Éd. du journal La Concorde, 1937, p. 174-175.

63 Bien que portées par des régimes aux visées politiques opposées, l’Aviation Populaire française et l’instruction pré-aéronautique italienne présentent de nombreuses similitudes. En Italie, l’initiation à l’aviation débute dès l’enfance (6-18 ans), avec des activités proches de celles proposées en France : construction de modèles réduits, vol à voile, etc. De 13 à 18 ans, les jeunes intègrent les « Avangardistes préaériens », puis, entre 18 et 21 ans, deviennent les « Jeunes fascistes de l’Air », rattachés à des sections prémilitaires. Celles-ci assurent la formation des réserves de l’aéronautique royale et servent aussi de relais de propagande.

64 Les modalités d’organisation des Sections d’aviation populaire sont largement relayées dans la presse. Les documents réglementaires sont pour leur part conservés dans le Fonds privé Guy LA CHAMBRE, au SHD (AI Z 12944).

- 65 PECKER Alexandra, « L’aviation populaire : pépinière de l’avenir (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k41549957/f14.image.r=%22vous%20visitez%20des%20terrains%20et%20des%20usines%22?rk=21459;2>) », *Match : le plus grand hebdomadaire sportif*, n° 609, 18 janvier 1938, p. 14.
- 66 FACON Patrick, « L’aviation populaire... (<https://shs.cairn.info/armee-de-l-air-en-quete-de-son-identite--9782111572379-page-424?lang=fr>) », *op. cit.*, p. 424-432.
- 67 SHD, AI 2B 127, Note n° 234, 20 janvier 1939, p. 1.
- 68 LISSARRAGUE Pierre, *Mémento d’histoire de l’aéronautique...*, *op. cit.*, p. 190.
- 69 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, *op. cit.*, p. 45-46.
- 70 *L’Ouest-Éclair* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5009918/f6.item>) (édition de Caen), 20 février 1937, n° 14714, p. 6.
- 71 P. E., « Zigzags à travers le Salon (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5381154b/f693.item>) », *Revue de l’armée de l’Air*, 8^e année, 2^e vol., n° 87, juillet-décembre 1936, p. 1400.
- 72 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, *op. cit.*, p. 118.
- 73 *Journal Officiel de la République Française*, « Décret portant organisation de l’Aviation pré militaire (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20316062/f6.item>) », 71^e année, n° 80, 2 avril 1939, p. 4330.
- 74 SHD, AI 2B 127, *Instruction sur le fonctionnement provisoire de l’aviation pré militaire* (IM n° 2169/3.1/EMAA), 26 avril 1939, p. 3.
- 75 GRANGE DE LA Amaury , « L’industrie aéronautique et la défense nationale (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5382341r/f379.item>) », *Revue de l’armée de l’Air*, n° 90, 1^{er} janvier 1937, p. 367.
- 76 *Les Ailes*, n° 792 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65552320/f11.item>), 20 août 1936, p. 11.
- 77 FACON Patrick, « L’aviation populaire... (<https://shs.cairn.info/armee-de-l-air-en-quete-de-son-identite--9782111572379-page-424?lang=fr>) », *op. cit.*
- 78 SHD, AI 2B 10, *Exposé sur les écoles en 1938-1940*, publié en mai 1940, p. 4.
- 79 SHD, AI 2B 124, Lettre n° 263 du 14 octobre 1939, p. 1-2.
- 80 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, *op. cit.*, p. 25.

81 SIRRETTA Raymond, « La préparation au pilotage par la pratique du planeur (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65547206/f5.item>) », *Les Ailes*, n° 960, 21 décembre 1939, p. 5.

82 THORET Joseph, « Vol sans moteur avec moteur (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5403006w/f435.image.r>) », *Revue de l’armée de l’Air*, n° 66, 1^{er} janvier 1935, p. 414.

83 *Revue des forces aériennes*, « Les formations aériennes du parti national-socialiste allemand (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t53823594/f100.item>) », n° 114, janvier-février 1939, p. 92.

84 *Ibid. supra.*

85 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, op. cit., p. 140.

86 *Les Ailes*, n° 594 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6560190t/f11.item>), 3 novembre 1932, p. 11.

87 SHD, AI 8Z 12 : colonel Robert Michaud, témoignage oral, 28 avril 1975.

88 Lieutenant-colonel PITAULT, « La jeunesse française... (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9746657b/f272.item>) », art. cit., p. 260.

89 SHD, AI 8Z 487 : Monsieur Brassart (prénom non précisé), témoignage oral à son domicile, 12 mars 1987.

90 SHD, AI 8Z 322 : capitaine Jean de Lameth, entretien du capitaine, 9 décembre 1982.

91 Lieutenant-colonel PITAULT, « La jeunesse française... (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9746657b/f272.item>) », art. cit., p. 260.

92 On fera cependant la distinction entre modélisme d’exposition (modèles statiques) et modèles réduits dotés de moteurs à caoutchouc (modèles dynamiques).

93 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, op. cit., p. 20.

94 CALCAGNI Stéphanie, *Éducation et enseignement sous le régime de Vichy, 1940-1944*, Mémoire professionnel, JABLONKA Ivan (dir.), Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, p. 10.

95 Lieutenant-colonel PITAULT, « La jeunesse française... (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9746657b/f272.item>) », art. cit., p. 260.

96 H. D., « Les “Cadets de l’Air” sont des aviateurs âgés de neuf à quatorze ans », *Benjamin : le premier grand hebdomadaire français pour la jeunesse*,

n° 297, 18 juillet 1935, p. 1.

97 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, op. cit., p. 29.

98 *Ibid. supra.*

99 L’aéroclub du 16^e arrondissement de Paris se dispute la primauté de cette initiative avec l’aéroclub de Tarbes, dont la « section des cadets de l’aviation » aurait vu le jour dès juillet 1934.

100 Tradition scoutie consistant à attribuer à un éclaireur expérimenté un totem, c’est-à-dire un nom d’animal, accolé à un ou deux adjectifs reflétant le physique ou la personnalité. Dans notre cas, l’animal totem est affilié à un groupe, et non pas à un individu particulier.

101 Branche du scoutisme regroupant les jeunes âgés de 12 à 17 ans.

102 SHD, AI 2B 85, « La levée aéronautique en Italie », 2^e bureau de l’EMAA, mai 1939, p. 2.

103 « Les “Cadets” de l’Air, ce qu’ils deviennent (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9114409p/f7.item>) », Benjamin : le premier grand hebdomadaire français pour la jeunesse, n° 451, 30 juin 1938, p. 7.

104 *Ibid. supra.*

105 REYMOND Jean, *Les scouts de l’Air de 1912 à 1964*, Paris, Fédération française de vol à voile, « Vieilles Plumes, 16 », 2005.

106 LANGERON André, « Scouts et cadets passent à l’action (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6556854z/f12.item>) », Les Ailes, n° 627, 22 juin 1933, p. 12.

107 FERRY Vital, *Aviation populaire...*, op. cit., p. 29.

108 Citation de la Préface du Maréchal Lyautey, in JEANJEAN Marcel, *L’Aviation, Dessins de l’auteur*, Montrouge/Paris, Imp. Moderne/Alexis Redier éd., « Le Scout », 1930, , reproduite dans Les Ailes, n° 489 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553756h/f13.item>), 30 octobre 1930, p. 13.

109 *Le Chef : organe officiel des scouts de France*, n° 126, octobre 1935, p. 585.

110 LANGERON André, « Scouts et cadets... », art. cit., p. 12.

111 VIDAL Georges, « Le Parti communiste français et la défense nationale (septembre 1937-septembre 1939) (<https://doi.org/10.3917/rhis.042.0333>) », *Revue historique*, vol. 630, n° 2, 2004, p. 333-369.

112 CHARNAUX Madeleine, « Pourquoi l’aviation populaire ? (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4070615/f4.item>) », *L’Humanité*, n° 14010, 26 avril 1937, p. 4.

113 Cette organisation copie largement le système paramilitaire italien. Dans le cadre de leur préparation prémilitaire aérienne, les jeunes Italiens sont en effet répartis entre, entre 6 et 8 ans, au sein des « Fils de la Louve » ; entre 8 et 14 ans, au sein des Balillas ; entre 14 et 18 ans, au sein des *Avanguardistes*.

114 Cité dans FERRY Vital, *Aviation populaire...*, op. cit., p. 29.

115 Alors qu’une partie des manifestants tente de marcher vers la Chambre des députés, des heurts violents éclatent avec les forces de l’ordre. L’événement, qui fait une quinzaine de morts, conduit à l’exacerbation des divisions politiques et sociales en France, et à la démission du gouvernement de Camille Chautemps.

116 SAMPAIX Lucien, *Les armements des ligues fascistes* (<https://lesmaterialistes.com/armements-ligues-fascistes-lucien-sampaix-octobre-1935>), octobre 1935.

117 REYNOLDS Siân, *France Between the Wars...*, op. cit., p. 65.

118 Les Ailes, n° 716 (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553871j/f7.item>), 7 mars 1935, p. 7. On notera que cette initiative voit le jour en même temps que la constitution des escadrilles masculines de « cadets de l’air ».

119 Un projet de constitution d’une « escadrille féminine sanitaire » est évoqué par Madelaine POULAIN, femme de lettres spécialiste de l’Afrique – qui publie entre-autres *Une Blanche chez les noirs : l’Afrique vivante* en 1929 – dès la fin de l’année 1933.

120 Wing, « Les jouets aéronautiques » (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65537627/f2.item>) », *Les Ailes*, n° 494, 4 décembre 1930, p. 2.

121 SHD, AI 2B 1, *Note relative au plan d’accroissement de l’armée de l’Air*, 20 avril 1938, p. 13.

RÉSUMÉS

Français

Dans les années 1930, l’armée de l’Air française doit rajeunir son personnel navigant et, pour cela, former une nouvelle génération d’aviateurs. Les sports aériens sont présentés à la jeunesse française comme des symboles de liberté et de modernité. Par le biais de différents moyens – littérature, presse, cinéma, modélisme – c’est toute la société qui encourage écoliers et adolescents à faire carrière dans l’aéronautique. Aéroclubs privés et Sections d’aviation populaires se multiplient, et cette instruction aérienne po-

pulaire affiche son ambition prémilitaire, en réponse à la priorité donnée à l’encadrement aériens des fascistes et des nazis tous proches¹.

English

During the 1930s, the French Air Force is faced with rejuvenating its crew personnel, and doing so, train France’s next generation of aviators. Air sports are introduced to the French youth as emblems of freedom and modernity. Though various means such as literature, the press, cinema and model making, it is French society as a whole that encourages pupils and teenagers towards a career in the field of aviation. Private flying clubs and the *Sections d’aviation populaire* increase. This popular air instruction makes its pre-war ambitions clear, serving as a direct response to air trainings delivered by the nearby fascists and nazi regimes.

INDEX

Mots-clés

entraînement, jeunesse, aviation populaire, écolier ; propagande

Keywords

military training, youth, popular aviation, schoolchildren, propaganda

Index géographique

France, Paris

AUTEUR

Dominique Lods

Dominique Lods est actuellement officier doctorant en histoire au sein du Centre de recherche de l’École de l’Air (CREA). Après s’être intéressé aux méthodes de formation des pilotes militaires français pendant la période de l’entre-deux-guerres, il travaille désormais sur le processus d’innovation technique et technologique de l’aviation militaire pendant la première moitié du xx^e siècle. Son mémoire de recherche a récemment été récompensé du prix Armée de l’Air et de l’espace 2025 (prix René Mouchotte).