

Vive l'Aviation Populaire !

Brève histoire de l'Aviation Populaire

Au sortir de la Grande Guerre, l'aviation militaire française est la première du monde. Son développement va se poursuivre sur la décennie suivante, mais à l'aube des années 30, la France fit des choix technologiques qui devaient s'avérer erronés par rapport aux modèles de développement des aviations de pays concurrents comme l'Angleterre et surtout l'Allemagne.

Aussi, en 1936 au moment de la Guerre d'Espagne, le déséquilibre est flagrant entre les avions français, résultant de choix technologiques incohérents ayant abouti au concept de multiplaces de combat, lourds, lents et mal armés, et finalement inadaptés à la guerre moderne, face aux chasseurs modernes de la **Luftwaffe** allemande.

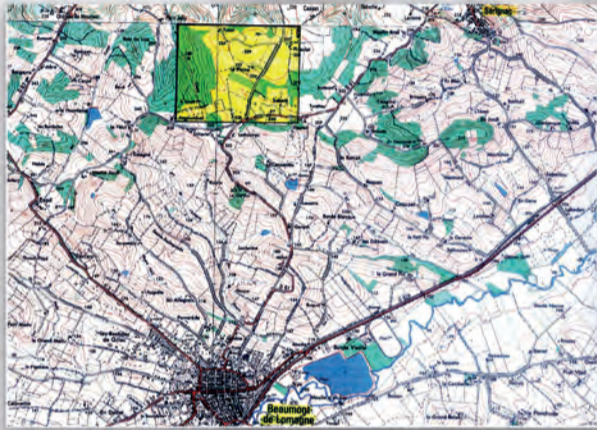
Conscient des mauvais choix effectués, le gouvernement du **Front Populaire**, arrivé au pouvoir en 1936, sous la direction de **Léon Blum**, et sous l'impulsion de son ministre de l'Air **Pierre Cot**, entreprit de lancer un plan de modernisation de l'aviation militaire. S'agissant des pilotes, ce fut l'origine du mouvement de l'**Aviation Populaire**, auquel fut associé le Ministre de l'Éducation Nationale, **Jean Zay**. Il s'agissait, en effet, de susciter des vocations d'aviateurs chez les jeunes et dans les milieux sociaux les plus modestes en créant des Sections d'Aviation Populaire (SAP) de façon à disposer d'un nombre suffisant de pilotes pour faire face au danger représenté par les dictatures parvenues au pouvoir en Allemagne, Italie et Espagne. **Pierre Cot** comptait s'appuyer sur un réseau d'aéro-clubs dont le nombre passa de 90 en 1932 à 324 en 1937.

Tous les jeunes munis du certificat d'études primaires pouvaient s'inscrire dans les SAP, et les cours de pilotage étaient payés par l'État, tout cela avec le soutien recherché des élus locaux. Ces dispositions très favorables connurent un grand succès dans la population. Malheureusement, l'intendance en matière d'avions écoles et de moniteurs de pilotages ne suivit pas le rythme souhaité par Pierre Cot qui se heurta également à l'intransigeance des militaires de profession, crispés sur leurs privilèges de classe.

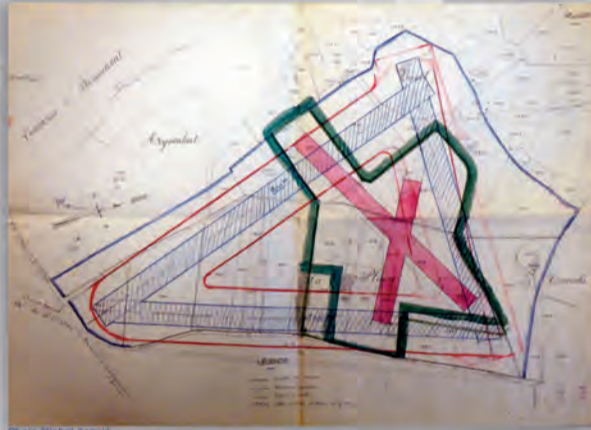
Le bilan de l'Aviation Populaire est en demi-teinte. Malgré tout, on estime à 3 500 le nombre de pilotes ayant bénéficié de ces dispositions, dont seuls certains ont eu une carrière postérieure dans l'armée de l'air, parmi lesquels **Marcel Albert**, héros de l'escadrille Normandie-Niémen et Compagnon de la Libération.

En Tarn-et-Garonne, l'aviation Populaire fut portée par les aéroclubs de **Montauban, Moissac et Beaumont-de-Lomagne**.

Brève histoire de l'Aéro-club de Beaumont-Sérignac



Le site



Un projet ambitieux



Nature et agriculture ont repris tous leurs droits

Le 25 février 1937 fut déclarée à la sous-préfecture de Castelsarrasin la création de l'**Aéroclub de Lomagne, groupement d'aviation populaire du Bassin d'Aquitaine**. Le Conseil d'Administration, placé sous la présidence de M. **André Salat**, mécanicien de son état, accorde logiquement une large importance à des passionnés d'aviation, ou même anciens pilotes ou mécaniciens de l'air. On y retrouve ainsi, MM. **Alfred Dubord**, pilote de transport public, **Henri Maupas**, négociant, radio-navigant, **Georges Granges**, électricien et **Jean Puges**, ancien mécanicien de l'aéronautique. l'aéro-club a pour siège le Café des sports, à Beaumont de Lomagne, et a pour projet de promouvoir la **pratique des modèles réduits, des cours techniques du vol sans moteur et de l'aviation légère, pour développer chez le plus grand nombre de personnes le sens et l'amour des choses de l'air**. Dès que constitué, il fallut acquérir un avion, et le terrain d'implantation du futur aéro-drome. Le modèle choisi fut un **Hanriot HD14**, biplace d'entraînement construit à 2000 exemplaires (photo), acquis par M. **Marcelin Delbouys**, garagiste à Beaumont, et président de l'aéro-club. Le terrain retenu, à deux pas de Beaumont, mais sur le territoire de la commune de Sérignac, présente une surface enherbée, à peu près régulière, de 500 et 600 mètres de dimension. On y bâtit un hangar de 10 mètres sur 20 pour y loger son locataire...



L'avion Hanriot HD14 de l'aéro-club

Les meetings aériens

Il y en eut trois, en 1937, 1938, et le dernier en 1948. Ces manifestations connurent un réel succès, tant au niveau local que régional. La population de Beaumont et des environs vint applaudir aux exploits d'acrobatie aérienne de la jeune pilote d'origine polonaise, et future résistante **Regina Wincza** en 1937, à ceux de **Marcel Doret**, célèbre pilote d'essais, de raid et de voltige en 1938 avec son célèbre monoplan « parasol » tout comme à ceux de **Marcel Reine**, autre héros de l'Aéropostale... De même, les constructeurs amateurs, et ceux de modèles réduits furent invités à y prendre toute leur place pour le plaisir du plus grand nombre.

La fin de l'histoire

Pendant la guerre, et après l'invasion par les Allemands de la Zone Libre, le terrain fut rendu impraticable par les autorités occupantes qui firent creuser des fossés interdisant l'accès des pistes. Le terrain et le hangar retrouvèrent leur vocation agricole. Après la guerre, le terrain fut brièvement remis en état, et un dernier meeting, d'ailleurs marqué par un accident, se déroula en 1948.

Mais le temps de l'aviation populaire était désormais passé.

Meetings de 1937, 1938 et 1948, quelques vedettes sur les pistes



Regina Wincza



Le Caudron Luciole



Le Pou du ciel



Marcel Doret