



Brevet de pilote, 1948.



Brevet d'aptitude pour avion de tourisme.

Publicité pour l'aéroclub de Nanterre.



L'Aéroclub de Nanterre

Dans le cadre du courant en faveur de l'aviation populaire, l'Aéroclub de Nanterre proposait des cours théoriques et pratiques gratuits, qui permettaient aux jeunes gens d'obtenir le brevet de pilote.

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre



Les débuts de l'aviation sont encouragés, dès 1898, par l'Aéroclub de France. Cette association composée d'aviateurs organise des compétitions entre pilotes de dirigeables, puis entre pilotes d'avions. Elle remet des coupes et des prix, et elle homologue les étapes marquantes qui jalonnent les progrès de l'aviation. En 1909, elle est chargée de délivrer les brevets de pilote.

Former des pilotes durant l'entre-deux-guerres

Pendant la Première Guerre mondiale (1914-1918), l'aviation est utilisée pour des missions de reconnaissance au profit de l'armée de terre, puis dans les combats aériens. L'aviation militaire ayant montré son efficacité, durant l'entre-deux-guerres le pouvoir politique se trouve confronté à la nécessité de recruter et de former de nombreux pilotes. Toutefois, les cours de formation au brevet de pilote dispensés par les aéroclubs coûtent fort cher ; le paiement des heures de vol entraîne des dépenses supplémentaires, que seule une minorité aisée a les moyens de s'offrir. Constatant l'insuffisance du nombre de pilotes, Pierre Cot, ministre de l'Air (sous le Front populaire), veut donner à tous les jeunes de France la possibilité d'acquérir gratuitement les différents brevets de tourisme de pilotage d'avions. Dans ce but, il augmente substantiellement les subventions en faveur de l'aviation populaire. En 1937, la Fédération populaire des sports aéronautiques (agrée par le ministère de l'Air) mène une campagne de promotion auprès des jeunes gens de 14 à 21 ans qui désirent passer gratuitement leurs brevets de pilote ou qui ambitionnent de faire leur service militaire dans l'aviation.

À Nanterre, comme dans beaucoup de communes de l'Ouest parisien, se sont développées un certain nombre d'activités liées à l'aéronautique. En 1916, dans le camp de matériel aéronautique de La Folie créé par l'armée française (situé à la place de l'actuelle université), on entrepose des avions endom-

magés, des pièces détachées, des moteurs, etc. Après la guerre de 1914-1918, le camp comprend, à côté du casernement de la 12^e compagnie de l'air, l'entrepôt n° 302 de l'armée de l'air. Quatre cents personnes civiles y sont employées dans les divers magasins : mécaniciens, magasiniers, chauffeurs, manutentionnaires, grutiers... Dans le même temps, dès 1922, M. Pescara travaille à la mise au point de son hélicoptère, à l'usine Vinot-Deguingand de l'avenue Georges-Clemenceau (immeuble Le Capitole aujourd'hui). Il fait ses essais à Issy-les-Moulineaux au cours des années suivantes.

Les effets de l'action de Pierre Cot ne se font pas attendre. En 1937, l'Ouest parisien compte plusieurs aéroclubs établis à Boulogne-Billancourt, Courbevoie et Colombes, ainsi que des groupes d'aviation populaire dans les usines Renault, Bloch, Farman, Hanriot, Blériot, Hispano et à l'arsenal de Puteaux. La même année, ces aéroclubs fusionnent et constituent l'Aéroclub intercommunal et interusines de la banlieue Ouest. Il s'ouvre aux communes de Gennevilliers, Nanterre, Bezons, Puteaux, Suresnes, qui apportent leur concours en attribuant des subventions et en fournissant des terrains d'entraînement. Différentes activités sont proposées : cours techniques, modèles réduits, vol à voile, aviation légère, parachutisme, etc. À Nanterre, tous les intéressés peuvent y adhérer auprès de M. Chapelle, membre de la Ligue aéronautique française, qui avait déjà organisé, au Cosmos (Bourse du travail, aujourd'hui), en 1935, un grand bal en faveur des Orphelins de l'aviation.

La paix revenue...

Les activités de l'Aéroclub intercommunal sont interrompues pendant la guerre de 1939-1945. La paix revenue, l'aviation populaire connaît un regain d'intérêt. Sous la présidence de M. Blanchard, l'Aéroclub de Nanterre, dont le siège se trouve aux écoles Voltaire, dans le quartier du Chemin-de-l'Île, reprend ses activités. Il propose des cours théoriques et

pratiques à ses adhérents. Rapidement, des bâtiments préfabriqués sont installés sur les terrains situés entre l'école Voltaire et le boulevard de la Seine pour abriter l'aéroclub. Les cours ont lieu deux fois par semaine, le lundi et le mercredi, de 20h à 22h. Ils sont donnés par des militaires, un lieutenant et un adjudant, qui appartiennent à la base aérienne casernée au camp de La Folie. Ces cours traitent de la structure des cellules d'avions ou des moteurs. Des matériels récupérés à La Folie, tels qu'un moteur en étoile, des morceaux d'ailes ou de fuselage, des carburateurs, servent aux démonstrations et permettent de familiariser la trentaine de participants aux cours du soir à l'aéronautique. Le samedi et le dimanche, des cours de pilotage accompagné sont organisés à Toussus-le-Noble. Ces vols, d'une durée de vingt à vingt-cinq minutes, qui s'effectuent à bord de deux appareils Stampe biplan ou Bucker, sont dirigés par un moniteur officiel, M. Cerruti. Les élèves ainsi préparés peuvent poursuivre leur entraînement et, après quinze heures de vol « lâché » dûment homologué, ils obtiennent le brevet de pilote du 1^{er} degré. S'ils continuent, ils peuvent devenir détenteurs du brevet de 2^e degré qui donne la possibilité de piloter tous les types d'avions et d'emmener des passagers. De cette façon, une quinzaine de jeunes Nanterriens ont obtenu leur brevet de pilote du 1^{er} degré. L'aéroclub propose également un atelier de modélisme. Les modèles réduits, essayés dans la plaine de Montesson, sont présentés au public lors d'une grande exposition organisée par la municipalité de Nanterre, en janvier 1946. Parmi les stands, l'aéroclub a présenté un petit avion entièrement réparé et remonté par les élèves, des dessins, des maquettes et des pièces de moteurs.

Et après ?

Après 1950, l'Aéroclub de Nanterre a-t-il continué ses activités ? Pour répondre à cette question, documents et témoignages manquent ; tout renseignement qui pourrait compléter nos recherches sera le bienvenu.