



# ***Les femmes et l'aéronautique***



Si certains grands noms de l'aviation, Saint Saint-Exupéry, Roland Garros, Jean Mermoz, Raymond Nogués, pour ne citer qu'eux, sont très connus pour beaucoup d'entre nous, nombreuses sont les femmes à avoir démontré que le pilotage n'était pas une histoire de muscles.

Afin de prouver leurs qualités, il leur fallut beaucoup de volonté, de patience et de détermination. Mais ne doit-on pas s'incliner dans un hommage de particulière admiration envers les femmes - pionniers qui furent d'audacieuses propagandistes en consacrant leur vie à l'aviation.

L'aérostation avait compté à ses débuts d'intrépides femmes-aéronautes.

Dès l'apparition des montgolfières, les femmes ont ambitionné de voler à l'égal des hommes. Ce ne fut pas facile ; les autorités prétendaient que ces projets étaient contraires à la morale et l'Académie des Sciences affirmait même que les organes féminins n'étaient pas assez solides pour sortir indemnes d'une telle expérience !

Pourtant, le 8 juin 1784, **Elisabeth Thible**, une lyonnaise, prend place avec Monsieur Fleurant à bord d'une montgolfière baptisée *La Gustave* en l'honneur de Gustave III de Suède, en visite à Lyon ce jour-là. Elle est l'une des premières femmes aéronautes de l'histoire et la première à avoir effectué un vol en ballon à gaz.

**Sophie Blanchard**, en 1805, devient la première aéronaute à voler régulièrement en tant que pilote.

Parmi tous ces grands noms en figurent un qui a sans aucun conteste marqué l'histoire de l'aérostation. Il s'agit de la célèbre famille **Godard** et en particulier **Fanny**, dont la passion de l'aérostation s'est transmise de génération en génération.

Bien que ces prestations étaient fort honorables, il fallait conquérir le plus lourd que l'air qui prenait son essor.

Le **8 juillet 1908 Mme Thérèse Peltier** est la première femme qui ait quitté le sol dans un aéroplane en qualité de passagère, à bord d'un aéroplane piloté par Delagrange à Turin. Elle est aussi la première femme qui ait volé seule à bord. Élève de Delagrange, elle abandonna l'aviation à la mort de celui-ci, tué accidentellement en janvier 1910.

**Léon Delagrange et Thérèse Peltier** à Issy-les-Moulineaux, en 1908.

*Thérèse Peltier – 1873 / 1926*



En 1909, les hommes-oiseaux sont l'idole des foules. C'est dans cette atmosphère d'exceptionnelle euphorie que **Raymonde de Laroche** entreprend au camp de Châlons son apprentissage sur biplan Voisin. Jeune femme, elle commence une carrière artistique. Au théâtre, elle prend le nom de baronne Raymonde de Laroche, mais elle peint et sculpte également.

Le 22 octobre 1909, elle est « lâchée » seule à bord et le **8 mars 1910**, elle obtient sous le n° 36, le brevet de l'Aéro-Club de France.

Très sportivement, elle rivalise avec ses camarades masculins dans les grands meetings d'aviation. Sa grâce naturelle, son audace et son courage lui conquièrent bien vite la faveur des spectateurs enthousiasmés. A la Seconde Grande Semaine de Reims de 1910, elle fait une chute très grave : bras gauche, jambe droite, cuisse gauche et bassin fracturés. Douée d'une énergie et d'une volonté peu communes, Raymonde de Laroche, après de longs mois d'immobilisation, veut rattraper le temps perdu.

Raymonde de Laroche enlève par deux fois, à l'occasion de la Coupe Femina, épreuve de totalisation de distance réservée aux aviatrices, ce trophée tant disputé.

Elle sort indemne, le 12 septembre 1912, de l'accident d'automobile où Charles Voisin trouve la mort.

Après la guerre, elle reprend les commandes et, à bord d'un petit G. 3, se spécialise dans les vols d'altitude. Le 17 juin 1919, à Issy, elle bat le record féminin de hauteur par 3.900 mètres. Mais sa performance est immédiatement surclassée par l'américaine Miss Ruth Law, qui atteint 4.270 mètres. Aussitôt, Raymonde de Laroche se remet en piste et reprend son bien en s'élevant à 4.800 mètres.

C'est l'apogée de sa belle carrière.

Le **18 juillet 1919**, au cours d'un vol d'entraînement, en compagnie du pilote Barrault, elle s'écrase sur le sable de la Baie de Somme près du Crotoy, sur un prototype Caudron.



**Élisa Léontine Deroche** connue sous le pseudonyme de **baronne Raymonde de Laroche**.  
22 août 1882 / 19 juillet 1919

Mais entre-temps, des rivales lui sont nées dans le ciel : Marie Marvingt, Hélène Dutrieu, Jeanne Herveux, Marthe Niel, Jeanne Pallier....

Tôt dans sa jeunesse, **Hélène Durieu** quitte l'école afin de subvenir à ses besoins. À 14 ans, elle choisit d'exercer ses dons sportifs dans le cyclisme de compétition. Elle est partout très appréciée pour ses spectaculaires exhibitions à vélo, à moto et en automobile. En 1908, Dutrieu est approchée par Clément Bayard, pour devenir pilote d'essai d'avion en France.

Elle commence à 31 ans son apprentissage sur avion. Elle obtient en 1910 le brevet de pilote belge n° 27, le premier accordé en Belgique à une femme. Elle devient ainsi la deuxième aviatrice brevetée d'Europe après Raymonde de Laroche.

Au cours de l'année 1911, Hélène Dutrieu prend part à de nombreuses épreuves et exhibitions en Europe et en Amérique du Nord. En Italie, elle remporte à Florence la « Coupe du Roi », une course de vitesse et d'endurance, devançant treize aviateurs masculins dont des champions incontestés de la discipline comme les Français Vedrine et Tabuteau.

Le 31 décembre de la même année, à Étampes, elle remporte pour la deuxième fois la Coupe Fémina. Hélène Dutrieu devient en juillet la première femme au monde à voler sur hydravion.

Au cours de l'été 1914, le déclenchement des hostilités de la Première Guerre mondiale met fin à la courte mais exceptionnelle carrière d'aviatrice d'Hélène Dutrieu, les femmes n'étant plus autorisées à voler.

Au début du conflit, elle se met au service de la Croix Rouge française comme ambulancière. Après la fin du conflit, Hélène Dutrieu qui a 41 ans se lance dans le journalisme.



*Hélène Dutrieu*  
*10 juillet 1877 / 26 juin 1961*

"*La fiancée du danger*", "La reine de l'air", "Marie casse-cou", les surnoms ne manquent pas lorsqu'il s'agit d'évoquer **Marie Marvingt**. Avec l'aide de son père, elle va vouer sa vie au sport, cherchant à pratiquer ceux traditionnellement interdits aux femmes. Elle va non seulement les pratiquer mais aussi exceller dans la plupart d'entre eux. Elle pratique la gymnastique, la voltige à cheval, natation, cyclisme, alpinisme, tir, sports d'hiver... aucune discipline ne lui résiste. Entre 1908 et 1910, elle s'illustre dans les compétitions de ski, de luge, de patinage et même de bobsleigh. Elle va ainsi conquérir 17 records mondiaux.

Marie Marvingt est une boulimique, elle est parmi les premières femmes titulaires du permis de conduire, qu'elle obtient dès 1899. Elle passe également quatre brevets de pilote (ballon en 1909, avion et hydravion en 1910, hélicoptère en 1961 ainsi que celui de dirigeable) .

Après avoir appris à piloter des locomotives et des bateaux à vapeur. Effectuant son premier vol accompagné dès 1901, le 19 juillet 1907, elle effectue son premier vol en solo. Le **8 novembre 1910**, elle est la troisième femme au monde à obtenir son brevet de pilote d'avion. ( N° 281 )

Non seulement pionnière de l'aviation, licenciée en lettres et parlant sept langues – dont l'espéranto. Au cours de la Première Guerre Mondiale, ayant suivi des études d'infirmière à la faculté de médecine de Nancy, inspiré de ses doubles compétences de pilote et d'infirmière elle créera l'aviation sanitaire.

Tout au long de sa vie Marie Marvingt restera active. Le 20 février 1955, pour son 80<sup>e</sup> anniversaire, accompagnée par un officier de l'U.S. Air Force, vola au-dessus de Nancy à bord d'un chasseur supersonique américain, le McDonnell F-101 Voodoo . A 85 ans, elle effectue Nancy-Paris en vélo pour ensuite revenir aux commandes du premier hélicoptère à réaction français.

Encore à ce jour, Marie Marvingt reste une femme d'exception avec un destin hors du commun.



*Marie Félicie Elisabeth Marvingt*  
*20 février 1875 / 14 décembre 1963*

Titulaire du brevet de pilote n°318 daté du **7 décembre 1910**, **Jane Herveu** fait partie du quatuor de tête concernant les brevets féminin. Jeune femme sportive, pilote de course de voiture et moto. Elle participera à plusieurs meetings et épreuves dont la coupe Fémina jusqu'en 1914. Elle ouvrira une école d'aviation exclusivement réservée aux femmes. Après la Première Guerre mondiale, Jane Herveu, devenue Jane Boulzaguet part vivre en Amérique où elle devient modiste.



*Jeanne Aline Herveux, plus connue sous le nom de Jane Herveu.  
10 décembre 1885 / 14 janvier 1955*

Une autre aviatrice, **Marthe Niel**, fera partie également des heureuses brevetées de cette année 1910. Elle obtient le Brevet de Pilote n°226 le **19 septembre 1910**, elle est la seconde femme aviatrice brevetée en France, juste après Élise Deroche.

Elle se produit alors à différents meetings aériens, spectacles très en vogue à l'époque... Après 1911 son parcours reste discret .

*Marthe Niel, serait née Marthe Missirel  
29 décembre 1880 / 1928 ( ou début 1929 )*

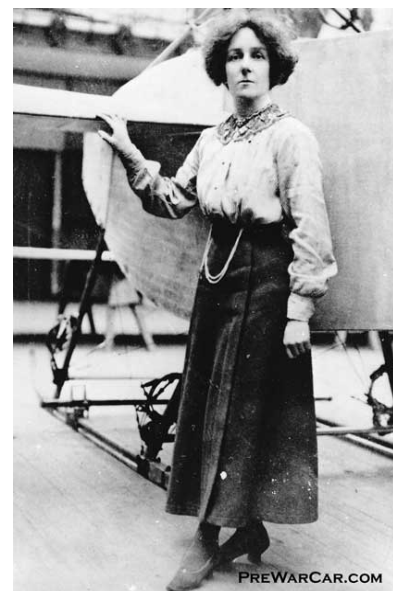


Dans cette conquête des airs que les femmes entreprennent avec tant d'ardeur, aussi bien du côté français qu'au-delà des frontières, elles ont à affronter deux problèmes bien différents. Le premier d'ordre pratique, comment trouver une tenue de vol qui respecte les convenances , le second , plus difficile à résoudre, l'hostilité des pilotes hommes.

L'anglaise **Hilda Hewlett**, qui devra se séparer de son mari, car celui-ci ne partageait pas l'engouement de sa femme pour l'aviation, affirmant : " *Les femmes ne réussiront jamais comme les hommes dans l'aviation. Elles n'ont pas les nerfs assez solides* ". Ils se sépareront en 1914 , après six ans de vie commune.

Le **29 août 1911**, Hilda Hewlett deviendra la première femme à obtenir son brevet de pilote au Royaume-Uni ( N ) 122 ).

*Hilda Beatrice Hewlett ( né Herbert )  
17 février 1864 / 21 août 1943*



Où encore, l'aviatrice allemande Melli Beese, qui lorsqu'elle s'est présentée pour obtenir son brevet de pilote, les autres concurrents ont tenté de saboter son avion en faussant ses commandes et en vidant son réservoir.

Harriet Quimby incarne la femme indépendante de son temps, vivant de son propre travail à une carrière, de conduire sa propre voiture, et même de fumer .

En Octobre 1910, Harriet Quimby se rend au meeting de Belmont Park, elle est enthousiasmée et commence à prendre des cours à l'école Moisant.

Le **1<sup>er</sup> août 1911**, **Harriet Quimby** passe son brevet de pilote. Elle sera la première femme titulaire des Etats-Unis. Immédiatement après avoir obtenu sa licence de pilote, Harriet Quimby a commencé à voyager aux États-Unis et au Mexique. À la fin de 1911, Harriet Quimby est décidée à devenir la première femme à traverser la Manche. Elle est donc partie secrètement en Mars 1912 pour l'Angleterre, de peur que quelqu'un fasse l'exploit avant elle.

Le 16 avril 1912, Quimby décolle de Douvres, en Angleterre, vers Calais. Elle fait le vol en 59 minutes. Très peu de gens ont appris son exploit, même si, en raison de la mauvaise presse qui lui est adressée, le Titanic a coulé seulement deux jours avant et était toujours la principale nouvelle de la journée. "*Rose, elle ne vécu que ce que vivent les roses, l'espace d'un matin*". Le 1er juillet 1912, venue pour remporter le meeting d'aviation de Harvard-Boston, en fin de journée elle décolle en compagnie de l'organisateur du circuit, William A.P Willard. À bord de son monoplane Blériot, alors qu'elle survolait Dorchester Bay et virait à la hauteur du phare de Boston, il y eut ce piqué soudain, d'une altitude d'environ 500 mètres, qui précipita son passager dans le vide. Les spectateurs horrifiés assistèrent à la tentative d'Harriet pour rétablir le Blériot, mais une violente secousse l'éjecta à son tour vers une mort certaine.

*Harriett Quimby*  
*11 mai 1875 /*  
*1 juillet 1912*



" *Si d'autres peuvent voler, alors pourquoi pas moi* ". C'est ainsi que se définit **Katherine Stinson** en 1912 lorsqu'elle obtient son brevet de pilote, le 24 juillet 1912. (*la 4<sup>ème</sup> américaine* ).

Aussi incongrue soit-elle, c'est la passion pour la musique qui lui fit décider d'apprendre à piloter, pour payer ses études de piano. C'est alors le coup de foudre pour l'aviation, pour laquelle elle abandonne tout.

Elle sera surnommée "*L'écolière du vol*" compte-tenu de sa taille et de son apparente jeunesse. Le 27 septembre 1913, elle deviendra la première femme pilote d'un avion postal. Le 18 juillet 1915, elle sera la première femme également à réaliser une boucle. Fut également le premier pilote à voler de nuit et battit de nombreux records de distance. Encouragé par le succès de sa sœur Katherine, Marjorie Stinson a décidé d'apprendre à voler en Juin 1914.

Lorsque le conflit de la Première Guerre Mondiale débute, Katherine Stinson demanda d'être intégrée comme pilote de combat, mais, comme la loi le stipulait, elle fut refusée à deux reprises et devint chauffeur d'ambulance. Elle contracta la tuberculose et dut interrompre sa carrière aéronautique. Elle devint architecte et décéda en 1977.

*Katherine ( à droite ) et Marjorie Stinson*  
*14 février 1891 / 8 juillet 1977 – 1896 / 15 avril 1975*



La **Stella** (*Premier aéroclub féminin*) est créée en France en 1909 par **Marie Surcouf**, une aéronaute. Son but initial est de permettre aux femmes de poursuivre une carrière d'aéronaute au même titre que les hommes. En 1909, l'aviation est encore balbutiante. Les femmes ne sont pas à l'écart de ses progrès. Avant 1914, pas moins de quarante femmes passent leur brevet de pilote d'aéroplane dans le monde. Par ailleurs, certaines femmes pilotent sans brevet (ce n'est pas obligatoire, ou du moins respecté, dans tous les pays). En 1914, les femmes de la Stella décident de créer l'**Union Patriotique des Aviatrices Françaises** pour être acceptées dans les forces aériennes françaises. Leurs compétences ne sont pas remises en cause, mais on refuse de les intégrer dans des missions militaires, même auxiliaires.

L'aviatrice qui a su le mieux se débrouiller est une femme, qui n'est déjà plus une jeune aventurière, un peu tête brûlée, il s'agit de Marie Marvingt, qui a 39 ans en 1914. Dès 1911, elle s'investit beaucoup dans l'aviation sanitaire, dont elle défendait la création.

Les seules autres femmes pilotes investies dans la Première Guerre Mondiale en tant que pilotes sont une allemande, **Fraulein Riotte**, qui a été entraînée mais jamais affectée à un régiment, et des russes, telles que **Yedovkiya Anatra**, qui effectuèrent des missions de reconnaissance jusqu'en 1917 (révolution russe). Une autre aviatrice russe, **Yevgueniya Shaïkovskaïa**, brevetée pilote en 1912, mais son opiomanie lui coûtera la raison et la vie.

Pendant les années 1920 et 1930, l'aviation populaire, sous l'influence d'Henri Mignet, considéré comme le père de l'aviation populaire, permit à de nombreuses personnes issues de milieux défavorisés de prendre des cours de pilotage. L'aviation populaire n'était pas ouverte aux femmes dans tous les pays, le but de l'aviation populaire était d'entraîner de jeunes hommes pour qu'ils représentent leur nation, mais aussi en cas de conflit pour avoir des pilotes entraînés. Il ne restait plus aux aviatrices qu'à se payer elle-même leur brevet de pilote. Le soutien des parents n'est pas toujours affaire aisée. Il restait une dernière solution : trouver des mécènes. C'est ainsi qu'**Hélène Boucher** et **Madeleine Charnaux**, pour ne citer qu'elles, débarqueront tour à tour dans les bureaux de **Caudron Renault** et convaincront des hommes de faire d'elles des aviatrices en mettant à leur disposition les avions de Caudron.

C'est ainsi qu'**Adrienne Bolland**, progressant avec une facilité déconcertante, obtiendra deux mois après son premier vol, son brevet. Le constructeur René Caudron l'engagera comme pilote d'essai, et réussit la performance d'être la première femme convoyeuse d'avions. Mais elle rêve d'avoir un avion à elle. Son patron, consulté, lui dit : « *Le jour où vous faites un looping, l'avion vous appartient.* » Rien ne semble impossible à la volontaire Adrienne et, quelques jours après, ce n'est pas une fois, mais deux fois qu'elle « *boucle la boucle* ». Le Caudron G.3 F-ABEW est à elle! Le 25 août 1920, elle fut la première femme à traverser la Manche en avion depuis la France.

Attirée par la gloire et l'argent facile, elle entendit parler des « *macchabées de la Cordillère des Andes* » et supplia Caudron de l'envoyer là-bas, « *juste pour voir* ». Arrivée à Buenos Aires en janvier 1921 avec deux G.3 démontés dans des caisses, elle réalisa la propagande commerciale demandée par l'aviateur sitôt les avions arrivés et remontés. La presse argentine mit au défi l'aviatrice de passer la Cordillère des Andes. Piquée au vif dans son orgueil, elle décida à la mi-mars de rejoindre Mendoza, malgré le désaccord de Caudron qui refusa de lui envoyer un avion plus puissant. Elle décolle à l'aube du **1<sup>er</sup> avril 1921**, le plafond du Caudron G.3 (construit en bois et toile, moteur le Rhône de 80 ch) était de 4 000 mètres d'altitude, alors que le sommet de l'Aconcagua sur la route choisie (passer par le nord et non par le sud comme ses prédécesseurs) culmine à 6 900 mètres. Après 4 h 15 d'un vol épique, elle se posa sur la piste de Lo Espejo, l'école militaire d'aviation de Santiago du Chili. Elle reçut un accueil triomphale, mais avec un absent de marque, le ministre de France (ambassadeur) à Santiago, qui ne s'était pas déplacé, il avait cru à un canular.

Jusqu'en 1936, vols de démonstration et baptêmes de l'air se succèdent, sans aide, sans subvention, durant lesquels elle exhibe ses capacités techniques.

*Adrienne Bolland*  
25 novembre 1895 / 18 mars 1975



En France , tout est possible. **Bessie Coleman** est la première femme pilote d'origine afro-américaine à détenir une **licence de pilote en 1921**. En 1915, âgée de 23 ans, elle se rend à Chicago où elle travaille à la White Sox Barber Shop en tant que manucure. Elle y entend des histoires racontées par des pilotes revenant de la Première Guerre mondiale.

Si l'aviation est un monde qui n'entrouvre ses portes que pour de rares élues, les barrières deviennent insurmontables lorsque des préjugés raciaux s'y ajoutent. Elle n'est pas admise dans les écoles de pilotage américaines parce qu'elle est une femme et de surcroît noire. Bessie Coleman prend des cours de français à et part ensuite pour Paris le 20 novembre 1920, où le racisme est aussi présent mais sous une autre forme.

Elle devient un phénomène médiatique lorsqu'elle retourne aux États-Unis. Le **30 avril 1926**, Bessie Coleman se trouve à Jacksonville. Son mécanicien , William Wills, pilote l'avion tandis que Bessie Coleman est dans l'autre siège. Elle n'attache pas sa ceinture de sécurité parce qu'elle prévoit de sauter en parachute le lendemain et souhaite regarder par-dessus le rebord du cockpit pour examiner le terrain. Après environ dix minutes de vol, l'avion ne se sort pas d'un piqué ; à la place de cela, il part en vrille. Coleman est éjectée de l'appareil à 2 000 pieds (610 m) et meurt instantanément lorsqu'elle percute le sol. William Wills ne parvient pas à reprendre le contrôle de l'avion qui chute rapidement vers le sol. Wills meurt lors de l'impact et l'appareil prend feu. Bien que l'épave de l'avion soit sérieusement brûlée, il fut découvert plus tard qu'une clé à molette utilisée pour la maintenance du moteur avait glissé dans la boîte de vitesse et l'avait bloquée .



*Bessie Coleman*  
26 janvier 1892 / 30 avril 1926

Se sont les années d'après guerre, les anciens pilotes débordent d'audaces, de folies parfois et s'attaquent à toutes les aventures possibles en passant par les cirques aériens. Les femmes ne sont pas en restes, elles commencent à faire parler d'elles dans les raids. Différents pilotes vont se distinguer. L'Irlandaise **Mary, Lady Heath** . Avant de devenir pilote, elle s'était déjà faite remarquée dans le milieu du sport, lors de ses études, elle se distinguera au tennis et au hockey et participa, au saut en hauteur et en première femme britannique à lancer le javelot. Elle fut la première femme à sauter en parachute depuis un avion.

En 1925, elle commence à prendre des cours de pilotage et en 1926 obtient son brevet. En 1926, elle a établi le record mondial d'altitude pour avions légers à plus de 19 000 pieds. Du 12 février au 17 mai 1928, seule à bord d'un Avro Avian, vole du Cap ( Afrique du Sud ) à Londres . En Juillet 1928, elle est devenue la première femme à être nommée en tant que copilote dans une compagnie aérienne civile, KLM .



*Mary, Lady Heath*  
10 novembre 1896 / 9 mai 1939



L'Anglaise **Mary Bailey**, elle obtient son brevet début 1927 et très rapidement devient la première femme à survoler la mer d'Irlande. Elle fera également, seule à bord, le trajet inverse et reviendra à son point de départ sur un DH Moth, du 9 mars au 30 avril 1928. Elle réalisera également le vol solo féminin le plus long en parcourant 18 000 miles entre septembre 1928 et janvier 1929.



*Mary Bailey*  
*1 septembre 1890 / 29 juillet 1960*

**Maryse Bastié**, née **Marie-Louise Bombec**, se marie en deuxième mariage avec le lieutenant pilote Louis Bastié. C'est à ses côtés qu'elle se découvre une passion pour l'aviation. Le 29 septembre 1925, elle obtient son brevet de pilote. Une semaine après, elle passe avec son avion sous les câbles du pont transbordeur de Bordeaux. Mais l'année suivante, son mari Louis Bastié, trouve la mort dans un accident d'avion.

Mais il lui en faut plus pour la décourager. Elle décide d'acheter son propre avion, un Caudron C.109 à moteur de 40 ch. Le 13 juillet 1928, elle établit alors avec lui un premier record féminin homologué de distance (1 058 km).

En 1929, elle établit un nouveau record de France féminin de durée de vol, de 10 h 30, et un record international féminin de durée avec 26 h 44. Ce record lui est repris le 2 mai 1930 par **Léna Bernstein** (35 h 45). Ne voulant pas s'avouer vaincue, elle décolle le soir du 2 septembre 1930 et se pose le 4 après 37 h 55 de vol, après avoir lutté jusqu'à l'épuisement contre le froid et le manque de sommeil.

En 1931, elle s'empare du record féminin international de distance, avec 2 976 kilomètres.

Un mois à peine après la disparition de Mermoz, le 30 décembre 1936, elle traverse l'Atlantique de Dakar à Natal, seule à bord d'un Caudron Simoun en 12 heures 5 minutes.

Suite à une fracture du coude droit, elle gardera une invalidité qui l'empêchera de voler.

Le 6 juillet 1952, lors du meeting national de l'air, Maryse Bastié disparaît. L'interrogation est toujours présente. Comment un équipage de pilotes et techniciens aussi expérimentés qui formait l'équipage du *Nordatlas* a-t-elle pu commettre tant d'imprudences ? La chaleur présente accompagnée d'un trop bon repas ? Toujours est-il, tandis que se déroulait la présentation d'un *Vampire*, le Nordatlas piloté par Georges Penninx s'est engagé sur la piste avant son tour, malgré les injonctions de la tour de contrôle. Puis il a décollé, s'est dirigé vers Lyon où il a exécuté un vol en rase-mottes au-dessus des toits. Revenant vers Bron avec une hélice en drapeau, a entamé une chandelle devant les tribunes et à basculé pour s'écraser au sol au terme d'un virage. Il n'y a aucun survivant, où figurait Maryse Bastié.

*Maryse Bastié*  
*27 février 1898 / 6 juillet 1952*



**Léna Bernstein** de parents d'origine russe, née à Leipzig ( Allemagne ) sera naturalisée française en 1932. Elle obtient son brevet de pilote à l'école civile d'Aulnat. Sans fortune, elle doit se battre en permanence pour parvenir à satisfaire sa passion du vol.

A sa troisième tentative, le 19 août 1929, elle franchit d'un coup d'aile, d'Istres à Sidi-el-Barani, en Égypte, la distance de 2 268 km. Elle est le second pilote, et la première femme, à traverser la Méditerranée après l'exploit de Roland Garros datant du 23 septembre 1913. En 1930, elle s'attaque au record de durée que détient Maryse Bastié. ( Voir ci-dessus ).

En 1932, Elle prépare un nouveau raid, qui consisterait à rallier Biskra, en Algérie, à Bagdad, en survolant le sud tunisien. A Biskra, le petit Farman est renversé par une tempête. Les dégâts sont minimes. L'aviatrice est accueillie et entourée par de nombreux amis, mais elle est épuisée, physiquement et moralement. Le 3 juin, elle se fait conduire en taxi dans le désert, puis renvoie le chauffeur. On retrouvera son corps deux jours plus tard, auprès d'une bouteille de champagne et d'un tube de médicaments vide.



*Léna Bernstein  
1906 / 3 juin 1932*

*Farman F-230*



Elle commence à voler sous forme de passe-temps, obtenant brevet le 6 juillet 1929.

La plus célèbre aviatrice de Grande-Bretagne, **Amy Johnson**, atteint une renommée mondiale quand, en 1930, elle devient la première femme à effectuer un vol solo entre le Royaume-Uni et l'Australie. À bord de son Gipsy Moth, partie le 5 mai, elle atterrit à Port Darwin le 24 mai après avoir volé 19 110 km.

En juillet 1931, Amy Johnson et son copilote Jack Humphreys sont les premiers à effectuer un vol de Londres à Moscou en une seule journée, de là, ils poursuivent leur route à travers la Sibérie jusqu'à Tokio, établissant un record de vitesse entre le Royaume-Uni et le Japon. Amy Johnson épouse le célèbre aviateur Jim Mollison avec qui elle partage un esprit de compétition acéré. Surnommés *Les Amoureux volants* par la presse et le public. Mariés, mais n'est en moins rivaux sur les mêmes compétitions. Entre 1932 et 1934, ils prendront tout de même part à des compétitions en commun. Mais les caractères sont trop forts et en 1938 Amy Johnson et Jim Mollison divorcent. Elle reprend alors son nom de jeune fille.

Profondément affectée par la mort d'Amélia Earhart en 1937, devient pilote de convoyage. Au début de la Seconde Guerre mondiale, Amy rejoint l'ATA (Air Transport Auxiliary) où elle convoie des avions neufs depuis leur usine de montage jusqu'aux bases de combat de la RAF.

Le 5 janvier 1941, dans des conditions météorologiques défavorables, le bimoteur qu'elle convoie vers la base RAF de Kidlington près d'Oxford tombe en panne de carburant. Elle se pose sur la Tamise où elle est entrevue vivante par le Lt Cdr Walter Fletcher du HMS Haslemere qui tente de la sauver. Ils se noient tous les deux. Le corps d'Amy ne fut jamais retrouvé. Les circonstances exactes de sa mort sont cependant sujettes à interrogations. Il se pourrait qu'elle ait été abattue par la défense anglaise suite à une erreur de sa part dans l'énoncé du code d'identification de son vol.



*Amy Johnson  
1 janvier 1903 /  
5 janvier 1941*



*Jim Mollison et Amy Johnson en 1937.*

Première femme à porter l'uniforme de l'armée de l'air, elle demeure la plus célèbre aviatrice française d'avant-guerre. Femme d'action, élégante et dotée d'une forte personnalité, **Maryse Hilz**, bien qu'exerçant une carrière de modiste, se passionne pour l'aviation.

Pour financer son brevet de pilote, sans diplôme, sans relations et naturellement sans argent, qu'elle obtiendra le 20 avril 1930, Maryse Hilz se tourne vers le parachutisme d'exhibition. Impétueuse, franche et forte en gueule, ne respectant que le talent et le courage, Maryse s'impose comme héroïne dans un univers d'hommes. Elle pilote la plupart du temps seule, sans mécanicien, ce qui la contraint à réparer son avion toute seule. Elle effectue de nombreux raids, notamment Paris-Tananarive-Paris en 1932 puis Paris-Tokyo-Paris en 1934. Elle bat, à plusieurs reprises, des records d'altitude et reste à ce jour la femme " *la plus haute* " de l'histoire de l'aviation à hélices. ( 26 juin 1936, 14 310 mètres )

Des risques insensés, des blessures, des atterrissages forcés, une mort cent fois narguée, Maryse Hilz entre dans la Résistance en 1941. Mais en ce **30 janvier 1946**, l'accident sera fatal. Victime du mauvais temps, elle s'écrase dans la région de Bourg-en-Bresse à bord de son Siebel 204 du GLAM.



*Maryse Hilz*  
7 mars 1901 / 30 janvier 1946

Une autre grande dame de l'aviation, Jeune fille de la bonne bourgeoisie landaise qui aurait pu mener la vie ordinaire des femmes de son temps. Hélène **Boucher** trouvait cela triste. L'aviation l'a sauvée de ce destin étroit.

Elle prend son premier cours de pilotage en mars 1931 et obtient son brevet de pilote de tourisme le 21 juin 1931 puis, après avoir cumulé 100 heures de vol et réalisé un vol de nuit, son brevet de pilote professionnel de transport public en juin 1932. Après plusieurs participations à diverses manifestations, le 2 août 1933, premier record du monde, celui d'altitude féminin pour avion léger deuxième catégorie avec 5 900 mètres à bord de son *avion Maubouss 60CV*.

En septembre 1933, elle se lance dans l'acrobatie aérienne. Elle deviendra la meilleure acrobate du monde. En juin 1934, Hélène Boucher signe un contrat avec la nouvelle société Caudron-Renault. Avec ce contrat elle obtient, outre un salaire assurant son indépendance financière, des moyens techniques lui permettant de donner le meilleur d'elle-même.

Le 8 août 1934, aux commandes d'un Caudron-Renault monoplan de 140 CV, Hélène Boucher enlève d'une part le record international de vitesse toute catégorie sur 100 km à 412 km/h et d'autre part le record des 1 000 km à la moyenne de 409 km/h. Le 11 août, elle s'adjuge le record du monde féminin à 445 km/h.

30 novembre 1934, la femme la plus vite du monde se tue lors d'un vol d'entraînement sur un Caudron Rafale. Sa courte carrière, toute habitée par son courage et sa volonté passionnés, s'est brisée en quelques minutes.



*Hélène Boucher*  
23 mai 1908 / 30 novembre 1934



*Caudron Rafale*

En ces années d'avant guerre, si la France et d'autres pays de l'ouest affichaient volontiers leurs courageuses pilotes féminines, d'autres pays tel l'Allemagne, ne manquait pas également d'héroïnes.

Ainsi **Elly Beinhorn**, qui au cours de l'été 1928, assista à une conférence tenue par un pilote, et à partir de ce jour, n'eut plus qu'une idée en tête : piloter. Elly Beinhorn s'assit aux commandes d'un avion pour la première fois au mois de novembre 1928. Elle obtint son brevet de pilote privé au cours de l'hiver 1929. Dès sa plus tendre enfance, Elly Beinhorn rêvait de grands espaces. Trois ans plus tard, une foule l'attendait sur l'aéroport de Berlin Tempelhof. Associée à une expédition ethnographique, la jeune femme avait survolé l'Afrique pendant quatre mois, seule à bord d'un aéroplane d'occasion. Sur le chemin du retour, elle avait fait un atterrissage forcé entre Bamako et Tombouctou, et la presse à sensation avait imaginé le pire. Elly Beinhorn, qui correspondait trait pour trait à ce que le grand public attendait d'une aviatrice - courageuse, sportive, spirituelle, aussi à l'aise les mains dans le cambouis qu'en robe du soir, était devenue la femme la plus célèbre d'Allemagne.

Peu après son retour en Allemagne, Elly Beinhorn avait déjà de nouveaux plans. Elle fit une série de conférences, écrivit des articles dans la presse et donna des interviews et sa célébrité lui amena des sponsors pour financer un vol vers les Indes qui l'entraîna en finalité à réaliser un tour du monde, ou elle arriva le 26 juillet 1932.

Après son tour du monde, tout était devenu un peu plus facile pour celle qu'on appelait la femme la plus célèbre d'Allemagne. En 1933, partant de Berlin, elle rencontra de nombreux problèmes mais pu achever sa seconde expédition en Afrique ( *Transafricana* ).

En 1934, voulant visiter les villes historiques de la civilisation Maya, elle combina ce vol avec une visite des États-Unis d'Amérique. Le retour en Allemagne se fit par bateau.

En 1935 et 1936, elle battit deux nouveaux records, la liaison de de deux continents en 24 heures puis trois continents en 24 heures.

Après le décès de son mari dans un accident de voiture, Elly Beinhorn choisit de voler pour oublier. La Seconde Guerre mondiale commença à l'automne 1939 et il n'était plus question de faire du pilotage de compétition. Après le conflit, interdiction était faite aux Allemands de piloter. Fréquentant souvent le terrain de vol à voile proche de chez elle, le commandant français du terrain, qui la connaissait, lui demanda si elle voulait voler. Elle apprit à piloter les planeurs. Lorsque l'interdiction de voler en Allemagne fut levée, elle y renouvela aussitôt sa licence de voltige aérienne. Elle rendit d'elle-même sa licence à 72 ans, en 1979 et finit ses jours dans une maison de retraite près de Munich.



*Elly Beinhorn*  
30 mai 1907 / 28 novembre 2007

Sa compatriote, toute aussi remarquable, mais avec une destinée plus courte. **Melitta Schenk Gräfin von Stauffenberg**, née **Melitta Schiller**. En 1922, Elle étudie les mathématiques, la physique et l'ingénierie, elle se spécialise dans l'aéronautique à l'Université de Munich. Elle prend alors ses premières leçons de vol en 1928. En 1936 elle est démobilisée de la Luftwaffe à cause de son ascendance juive. Le 28 octobre 1937, elle obtient le grade de « capitaine aviateur » (*Flugkapitän*), et devient la seule femme allemande après Hanna Reitsch, à recevoir ce grade. Elle a finalement obtenue des brevets pour toutes les classes d'avion de combat, ainsi que celui de pilote acrobatique et de planeur.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, Melitta travaille pour la Croix Rouge, mais la Luftwaffe la mobilise de force et l'affecte au centre d'essais de Rechlin . Pour tester la mise au point des appareils de visée pour les bombardiers en piqués (*Stuka*) , elle effectua elle-même près de 2 500 vols en piqué, avec parfois plus de quinze vols d'essai par jour. Durant les mois de mai et juin 1944, son beau-frère, le colonel Claus Schenk Graf von Stauffenberg , lui fit part de son projet d'attentat sur Hitler ( *20 juillet 1944* ) et elle se déclara prête à l'aider, malgré les dangers encourus. Après l'attentat raté, elle-même et son mari furent arrêtés par la Gestapo . Mais elle fut libérée de prison après seulement six semaines en raison de l'importance militaire de son travail. Son mari fut maintenu en détention dans un camp de concentration avec onze autres membres de la famille, elle profita de sa position pour les aider autant qu'elle le put. Le 8 avril 1945, elle en profita pour tenter de rejoindre son mari aux commandes d'un avion Bücker Bü 181, dans le but le délivrer. Mais, près de Straßkirchen, en Bavière, elle fut repérée par un avion américain qui la prit en chasse et l'abattit. Elle parvint encore à se poser d'urgence, mais, grièvement blessée, elle succomba quelques heures plus tard à ses blessures.



*Melitta Schenk Gräfin von Stauffenberg  
9 janvier 1903 / 8 avril 1945*

Une nazie convaincue et une fervente admiratrice d'Adolf Hitler , **Hanna Reitsch** , était une des aviatrices allemandes les plus célèbres du XX<sup>e</sup> siècle.

Hanna Reitsch était passionnée d'aviation depuis son enfance, lorsqu'elle n'avait pas classe, elle se rendait à vélo à l'aérodrome de vol à voile près de Grünau . Elle obtint son brevet de pilote de planeur et d'avion à moteur en 1932 à Berlin. Dans la même année son premier record : le record féminin de durée de vol en planeur avec 5 h 30 passées en l'air. À partir de juin 1934 elle travailla comme pilote d'essai à l'Institut allemand de recherche sur les planeurs et en 1936, elle pulvérisa le record de distance parcourue en planeur, avec une distance de 305 km.

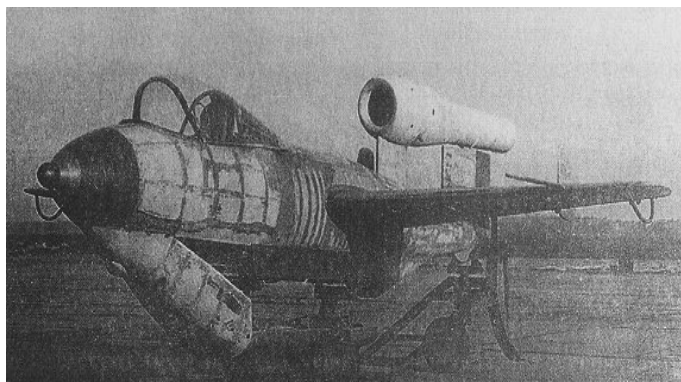
En 1937, détachée au centre d'essais en vol de la Luftwaffe, elle eut l'occasion de tester des avions militaires, des Stukas, des bombardiers et des avions de chasse. Toujours en 1937, Hanna Reitsch fut la première femme au monde à survoler les Alpes en planeur.

Elle fut également la première femme au monde à piloter l'hélicoptère Focke-Wulf Fw 61 construit en secret par Henrich Focke.

Elle effectua également des essais avec le Dornier Do 17 et le Heinkel He 111 pour vérifier si les câbles d'acier des ballons de barrage britanniques pouvaient être sectionnés à l'aide d'un dispositif fixé sur les appareils. Elle ne dut la vie qu'à la chance de sortir indemne d'un atterrissage en catastrophe.



En 1942, Reitsch vola à Augsburg sur le premier avion-fusée au monde, le Messerschmitt Me 163 *Komet*.



Grièvement blessée lors d'un accident qui lui valut cinq mois d'hospitalisation, et dès 1943, elle participa également activement aux essais effectués sur le missile V1, dans sa version de test pilotée. (*Reichenberg-Gerät aka Fieseler Fi-103 aka V1 piloté*). Face à la situation catastrophique de l'Allemagne nazie, elle tente de mettre sur pied un groupe de pilotes quasi-suicide qui devaient utiliser des Messerschmitt Me 328 fixés sur le dos d'un bombardier Dornier Do 217. Hanna Reitsch voulait en faire des engins Kamikaze. Le projet sera abandonné.

Capturée par les Américains en mai 1945 et fut détenue comme prisonnière de guerre durant 18 mois. Dans les années 1970 elle obtint encore plusieurs records dans différentes catégories. Hanna Reitsch vola jusqu'à la fin de sa vie. Elle s'éteignit en 1979, à l'âge de 67 ans, suite à une défaillance cardiaque.



*Hanna Reitsch*  
29 mars 1912 / 24 août 1979

D'autres pays, d'autres pilotes et non des moindres. Sans doute pas très connus des initiés et encore moins des non initiés. **Sabiha Gökçen**, est la première femme turque pilote militaire. Fille adoptive de Mustafa Kemal Atatürk, fondateur de la République de Turquie, ses parents étant décédés pendant la première guerre mondiale.

Elle commença par le parachutisme, mais ce qui l'intéressa surtout, fut de pouvoir piloter un avion. Elle s'initia tout d'abord au vol à voile, et obtint rapidement son brevet de pilote. Elle fut ensuite envoyée en URSS avec huit autres personnes pour parfaire sa formation. Au début de l'année 1936, son père (adoptif) lui demanda de rejoindre l'Académie de l'armée de l'air turque pour y suivre une formation au combat. Elle devint ainsi **la première femme pilote de chasse au monde**. Sabiha Gökçen vola autour du monde pendant près de 28 ans, jusqu'en 1964, totalisant plus de 10 000 heures de vol sur une quinzaine de types d'appareils.



*Sabiha Gökçen*  
21 mars 1913 / 22 mars 2001

En Asie, les Chinois et les Japonais forment aussi des aviatrices. Certains noms sont restés dans l'histoire, comme **Tadashi Hyodo** (japonaise), **Park Kyung-Won** et **Kwon Ki-Ok** (coréennes). Puis, l'Égypte présente au monde sa première aviatrice : **Lotfia Al-Nadi**.

Les aviatrices ne sont pas toutes des jeunes femmes en quête d'adrénaline. Il y a aussi des mères de famille comme **Denise Finat**, femme de Maurice Finat, pilote également, ( *qui se tuera en tentant de battre le record de vitesse en Afrique, Madagascar- Paris le 19 avril 1935* ), qui a cinq enfants.

Un article du " *New Zealand Herald* " rapporte qu'en 1934, l'Allemagne compte plus de cinquante aviatrices en activité. Un autre article annonce le record de durée de la néo-zélandaise **Jean Batten** lors de son raid aérien entre l'Angleterre et l'Australie. Les raids sont très répandus à l'époque. Ce sont des voyages aériens qui vont toujours plus loin avec des appareils de plus en plus perfectionnés. Au départ, c'est une activité sportive, mais c'est aussi un moyen incontestable de perfectionner les avions.

Ainsi Ruth Nichols, célèbre aviatrice américaine, en 1929, membre fondatrice, avec **Amelia Earhart** et d'autres, des *Ninety-Nines*, une organisation de femmes pilotes brevetés, établira le 6 mars 1931, un nouveau record du monde féminin d'altitude avec 8 761m, et en avril, le record du monde de vitesse féminin avec 339,1 kmh.

En 1928, elle sera la première femme au monde à obtenir son brevet de pilote hydravion. En 1960, elle était encore la seule femme à détenir des records mondiaux simultanés pour la vitesse, l'altitude et la distance.

Au cours de sa carrière, Nichols a volé sur tous les types d'avions développés, y compris le dirigeable, planeur, autogire, hydravions, biplans, triplans, avions de transport, et un jet supersonique.

Le 25 septembre 1960, suite à une overdose de barbituriques et souffrant d'une grave dépression, elle décédera à son domicile à New-York.



*Ruth Nichols*  
23 février 1901 / 25 septembre 1960

Pour une aviatrice, il est amer de se faire un nom comme simple passagère, mais elle a accepté ce rôle passif car elle avait peu de chance d'être vraiment partie prenante dans un raid de cette ampleur.

Au cours du mois d'avril 1928, **Amélia Earhart** est contactée car un vol Amérique / Europe est prévu, mais les promoteurs de ce vol tiennent à ce qu'une Américaine soit du voyage. Et pour cause, la riche Anglaise qui finançait ce raid n'avait renoncé à y participer qu'à condition qu'on trouve pour la remplacer « quelqu'un qui symbolisât la femme américaine ».

En cette année 1928, onze nouvelles tentatives ont lieu d'Amérique en Europe. Deux seulement aboutissent. Un des deux équipages vainqueurs, le **18 juin 1928**, monté sur un *Fokker F.VII trimoteur Wright*, pilotes Stoltz et Gordon et Amélia, comme passagère, qui fut la première femme à traverser l'Atlantique Nord.

En 1920, un baptême de l'air lui donna la passion pour le vol et qui changera son existence. Dès lors, elle n'aura de cesse de s'accomplir dans les airs. Elle se classa peut-être comme la plus grande femme-pilote du monde, compte tenu de ses performances, sans vouloir faire ombre aux précédentes citées ci-dessus.

Toujours plus haut, toujours plus loin: l'Américaine Amelia Earhart aurait pu adopter cette devise. Economisant assez d'argent pour s'acheter un biplan jaune vif, *Le Canary*, le 22 octobre 1922, elle atteint l'altitude de 4 300 m, record pour une aviatrice à cette époque. Première femme à traverser les États-Unis en solitaire, de New York à Los Angeles aller et retour (1928).

Après avoir été la première femme à traverser l'Atlantique Nord en tant que passagère, le 20 mai 1932, elle sera la première femme à l'avoir traversé comme pilote et seule à bord. Elle pilotait alors un *Lockheed - Vega*, et vola de Terre-Neuve jusqu'en Angleterre, où elle atterrit à Londonderry.



Son courage était fabuleux. Après avoir rencontré à plusieurs reprises Charles Lindberg et sa femme, avec son mince visage, ses yeux gris moqueurs, ses cheveux blonds bouclés, coupés courts comme ceux d'un homme, Amélia avait une ressemblance étrange avec Lindbergh. Cela lui valut, aux Etats-Unis, le sobriquet flatteur de " *Miss Lindy* ".

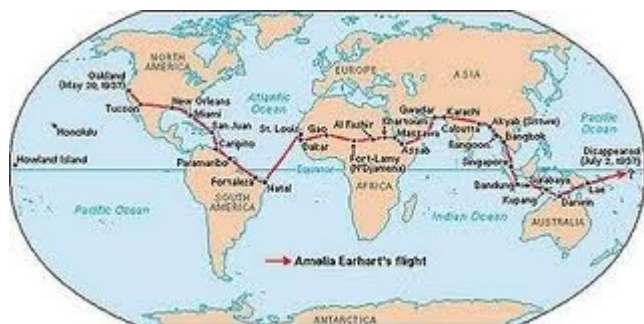
Alors qu'un équipage américain venait de s'engloutir dans le Pacifique en tentant la redoutable traversée des Etats-Unis jusqu'aux Iles Hawaï, Amélia Earhart, malgré l'interdiction du gouvernement américain, s'envola, seule à bord, sur le même trajet, le 12 janvier 1935. Elle couvra les 3 875 km en 18 h 16 min. Si elle est portée en triomphe, ce n'est pas parce qu'il s'agit d'une femme. Elle est le premier pilote à avoir accompli cet exploit. Avec d'autant plus de mérite qu'aucun dispositif de sécurité, aucun bateau de secours n'avaient pu être mis en place sur l'Océan.

Elle accomplira d'autres exploits. Mais on ne défie pas ainsi longtemps la mort. Le **2 juillet 1937**, le nom d'Amélia Earhart entre dans la légende. Après avoir été vue pour la dernière fois à Lae en Nouvelle-Guinée alors qu'elle tentait, avec son navigateur **Fred Noonan**, de faire le tour du monde par l'est, en passant par l'équateur, sur un bimoteur *Lockheed Electra*.

Plusieurs hypothèses sur cette disparition sans traces.

Due à une erreur de navigation, suivie d'une panne sèche au-dessus de l'Océan. L'avion devait se poser sur la minuscule *île Howland*, en plein Pacifique, et l'US Navy y avait envoyé un navire muni d'une radio, l'*Itasca*. À 15 h 30 GMT, il reçut le message « *Nous devrions être au-dessus de vous, mais nous ne vous voyons pas... Le carburant commence à baisser* ».

- Le tour du monde était un prétexte pour un vol d'espionnage (semblable à celui de l'[U2](#)), dont le gouvernement américain l'aurait chargée, au-dessus des installations japonaises du Pacifique. Repéré, l'avion aurait été abattu par la DCA nipponne.
- Amelia aurait été capturée par les Japonais, en compagnie d'autres prisonnières anglo-saxonnes et nipponnes anglophones.
- Elle aurait survécu, après un atterrissage de fortune, sur une île du Pacifique en compagnie d'autochtones.



*Le dernier vol d'Amélia*



*Amelia Eathart 24 juillet 1897 / 2 juillet 1937*



*Lockheed Electra 10E*



*Fred Noonan 4 avril 1893 / 2 juillet 1937*



Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les femmes n'étaient chargées que de tâches annexes (cantinières, infirmières...) et n'étaient pas considérées comme « membres à part entière » des forces armées. Elles servaient en tant que personnel auxiliaire, sans véritable statut, à de rares exceptions près (*Maryse Bastié, Maryse Hilsz, Paulette Bray-Bouquet et Claire Roman étaient sous-lieutenant dans l'armée*). L'initiative pour donner une opportunité professionnelle de grande ampleur aux femmes pilotes et parachutistes de tous horizons a été lancée par la **Marquise de Noailles** ; elle créa au sein de la Croix rouge française les infirmières pilotes parachutistes secouristes de l'air (IPSA).

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les femmes se voient attribuer de nouveaux rôles et servent à titre civil. Les contingents féminins et masculins sont rigoureusement séparés dans la plupart des armées. Leurs missions divergent aussi. Les seules femmes pilotes qui combattirent pendant la guerre, officiellement et en grand nombre (plus de 400), furent les soviétiques (appelées par les Allemands, " *les sorcières de la nuit* "). En effet, le communisme arguant que la femme est l'égal de l'homme, les femmes réclamèrent leurs droits. Staline mit du temps à accepter les femmes en tant que combattantes à part entière mais les femmes étaient déjà pilotes militaires avant la guerre, en tant que convoyeuses et instructrices notamment.

Au début de la guerre, il y avait donc déjà des centaines de femmes pilotes expérimentées en Union Soviétique. Elles avaient beaucoup d'expérience, la propagande communiste les avaient poussées à battre de nombreux records pour lesquels elles s'étaient entraînées pendant des années. Il y avait aussi des femmes pilotes d'essai en Union Soviétique, dont une des plus célèbres, (**Nina Roussakova** par exemple) mais aussi en Allemagne, où tous les moyens étaient mis à contribution de l'effort de guerre pour atteindre une supériorité technique, jusqu'à forcer une pilote allemande juive à collaborer contre sa volonté. Il s'agissait de *Melitta Schenk, Comtesse Von Stauffenberg* par son mariage. ( voir chapitres précédents ).

Le général Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'air française, fit préparer un décret au mois de novembre 1939 qui autorisait l'incorporation des femmes pilotes dans l'armée de l'air. Il fut signé le 15 juin 1940. En 1941, le chef d'état-major de l'armée de l'air créa un corps indépendant de pilotes volontaires féminines. C'est le 27 juin 1944 que les forces françaises féminines de l'air ont été intégrées aux forces aériennes françaises libres.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sur proposition du ministre de l'air Charles Tillon, le général de Gaulle recruta en 1945 des femmes pilotes parmi les meilleures aviatrices françaises. Le 10 octobre et le 24 novembre, Maryse Hilsz et Maryse Bastié y furent incorporées avec le grade de lieutenant, tout comme d'autres pilotes de renom (*Suzanne Melk, Yvonne Jourjon, Anne-Marie Imbrecq, Andrée Dupeyron, Geneviève Lefevre-Sellier, Elisabeth Lion et Elisabeth Boselli* ).



Elle sera l'une des deux seules femmes, l'autre étant Élisabeth Boselli, à piloter, et avec brio, le fameux Dewoitine D.520. Cependant, la passion du vol à voile l'amène à quitter Chateauroux pour le centre national de vol à voile de La Montagne Noire.

En 1946, au centre de vol à voile de Saint-Auban sur Durance, elle atteint l'altitude de 4200 mètres, battant ainsi le record mondial d'altitude. Elle devient Championne du Monde de durée en circuit fermé, en 16 heures 3 minutes les 25 et 26 mars 1947.

Elle participera à de nombreuses compétitions, mais en 1949, atteinte d'une grave maladie du sang, elle s'éteindra le 4 février 1951.

*Suzanne Melk , 17 mars 1908 / 4 février 1951*



Détentrice de huit records du monde.

Le 12 février 1946 elle devient la première femme pilote de chasse de l'Armée de l'air française . En février 1946, il est mis fin aux vols d'entraînement féminins en raison de réductions budgétaires, et suite à l'accident mortel de Maryse Hilsz survenu en le 30 janvier.

En mai 1947, elle se tourne vers le vol à voile. Elle bat une première fois le record du monde féminin en altitude en atteignant 4 800 mètres puis une seconde fois en avril 1948, avec 5 600 mètres.

L'année 1952 marque un grand virage dans la vie de la jeune femme. Elle devient la présentatrice solo de la patrouille acrobatique (*future Patrouille de France* ), sur Stampe. En juin 1955, elle sera lâchée sur réacteur.

*Elisabeth Boselli , 11 mars 1914 / 25 novembre 2005.*

Jacqueline Cochran, une auto-didacte. Placée en famille nourricière, Jacqueline Cochran grandit dans la pauvreté. Elle suit des cours et devient esthéticienne. Elle prend ses premiers cours de pilotage en 1932 et maîtrise rapidement les aspects techniques de l'aviation et de la navigation en vol. En 1934, elle fonde une entreprise de cosmétiques qui ne cesse de croître et de prospérer jusqu'à ce qu'elle la vende en 1963. En 1935, Jacqueline Cochran devient la première femme à participer à la compétition d'aviation transaméricaine (le trophée Bendix). Le 26 juillet 1937, elle s'octroie le record national féminin de vitesse avec 328 km/h atteints au cours d'un vol de 1 000 km. Suite à son échec dans le trophée Bendix en 1935, elle se lance en quête de records qu'elle ne veut pas exclusivement féminin. En 1938, elle prend sa revanche, elle la remporte en pilotant un avion de chasse *Seversky*.

En 1941, elle veut convaincre les autorités d'enrôler des pilotes féminins et de leur confier la mission de convoier les appareils depuis leur lieu de fabrication jusqu'aux unités auxquelles ils sont affectés. Devant un refus systématique, car certains pensent que seules les femmes pilotes qui ont plus de 500 heures de vol sont compétentes, mais son obstination paie et le général Arnold accepte de prendre à l'essai cinquante des aviatrices les plus expérimentées, pendant un trimestre. En 1943, l'unité d'entraînement est transféré de Houston vers Avenger Field, sous le contrôle de l'US Army Air Force. Leur entraînement est le même que celui des élèves masculin. Chacune devait totaliser au moins 200 heures de vol à l'arrivée, chiffre qui sera abaissé à 75 heures.



Mais le 20 décembre 1944 les Wasp (*Women's Air Service Pilot et ATA pour les Anglais*) sont conviées à rentrer au foyer. Le gouvernement n'a pas voulu reconnaître leur contribution. Les Wasp n'ont jamais eu droit au statut de militaire.

Et pourtant en 27 mois d'existence, elles ont convoyé 12 650 avions de 77 types, parcouru 14 840 000 km et ont perdu 38 des leurs. Il y eut 916 Wasp dans l'USAAF.

En 1948, elle est nommée lieutenant-colonel de réserve de l'armée de l'air américaine. Après la guerre, Jacqueline Cochran s'intéresse aux avions à réaction et le 18 mai 1953, elle devient la première femme supersonique, à bord d'un F-86 Sabre, à une vitesse de 1 049 km/h, détenu à l'époque par la française **Jacqueline Auriol**, sa concurrente mais non moins amie. Elle sera également la seule femme présidente de la FAI (Fédération Internationale Aéronautique) de 1958 à 1961.



Jacqueline Cochran, lors de son vol supersonique, en compagnie de Chuck Yeager, son entraîneur.

*Jacqueline Cochran*  
11 mai 1906 / 9 août 1980

**Jacqueline Auriol** prend son baptême de l'air à Grenoble à 16 ans, sans conviction. En février 1938, elle épouse Paul Auriol, fils de Vincent Auriol (futur président de la IV<sup>e</sup> République). Par défi et par goût du sport, elle apprend à piloter sur un biplan Stampe et obtient ses brevets, premier et second degré, en 1948. L'aviation devient alors une passion et elle passe à la voltige aérienne pour se perfectionner. Le 11 juillet 1949, elle est victime d'un terrible accident sur la Seine alors qu'elle est passagère d'un avion amphibie qui vole trop bas. Elle a plusieurs fractures du crâne et est défigurée. Elle subit en deux ans une vingtaine d'interventions chirurgicales. Avec beaucoup d'obstination, elle se remet à piloter, passera ses brevets militaire, de vol à voile et d'hélicoptère.

Jacqueline Auriol s'était fixé pour but d'être admise en tant que pilote au temple des essais en vol : le CEV (Centre d'Essais en Vol) de Brétigny. Jacqueline savait que l'armée de l'Air avait reçu des avions à réaction britanniques "Vampire" et rêvait de tenter un record de vitesse sur cet appareil. Acceptée à Brétigny, elle s'initia au pilotage sur un Morane 472 biplace, car les "Vampire" n'existaient alors qu'en version monoplace. Elle découvrit la réaction à bord d'un Gloster Meteor VII du CEV et en prit les commandes au vol suivant. Elle réalisa quatorze vols d'entraînement avant de se préparer vraiment pour le record. Le circuit fut bouclé en 7 minutes 20 secondes, avec une vitesse atteinte de 818,181 km/h.

La performance de sa concurrente américaine Cochran était dépassée de plus de 52 km/h. C'était le début d'un long défi amical entre les deux femmes. Jacqueline Cochran demanda même pour elle le "Harmon Trophy" (*la plus grande distinction américaine pour l'exploit aéronautique de l'année*).

La "*guerre des Jacqueline*" fut une invention journalistique. Même si la lutte fut rude.

L'idée de faire partie du CEV ne la quittait pas et elle dut "bûcher" dur pour être enfin admise à la prestigieuse école des pilotes d'essais. Elle devint la seule femme pilote d'essai au monde, sous le numéro de brevet n° 29. Le temple des essais en vol, avec sur la porte de son bureau les lettres PN (Personnel navigant) était déjà une laborieuse ascension pour un homme. Les places y sont chères et difficiles à obtenir. Sa condition féminine fit qu'à l'époque le défi était encore plus méritoire.

Jacqueline Cochran lui ravit ce record le 20 mai 1953 à bord d'un F-86 Sabre en atteignant 1050 km/h.

Le 15 août 1953, Jacqueline Auriol devient la première femme européenne à franchir le mur du son, à bord d'un Mystère II, ce qui lui permet d'entrer dans le club très fermé des Mach 1.

L'Américaine, alors vice-présidente de la FAI, fait tout pour conserver son titre de "*femme la plus vite du monde*", au besoin en annonçant en mai 1955 que les records féminins seraient abolis le 1<sup>er</sup> juin de la même année.

Mais c'était sans compter sur la détermination de Jacqueline Auriol. Nouvelle tentative et nouveau record pour notre aviatrice française le 31 mai 1955 : 1151 km/h sur Dassault Mystère IV. Une performance qui contraignit son « adversaire » à revenir sur sa décision.

En octobre 1956, aux commandes d'un Mystère IV, elle connut ce qu'elle appela elle-même sa "*première mort*". En raison d'une panne du plan fixe, l'avion se mit en vrille et la voix de Jacqueline dans les hauts-parleurs de la tour résonna : "je ne peux plus tenir l'avion". Elle put reprendre de l'altitude grâce à son admirable sang-froid et elle reprit enfin contact avec la piste en dur de Brétigny.

Le duel relancé. Le 22 juin 1962, l'aviatrice française pousse un *Mirage-III-C* à près de 1 851 km/h ; la réplique américaine tombe le 1er mai 1963, quand Jacqueline Cochran bat le record féminin de vitesse en circuit fermé de 100 km, avec 1 937,15 km/h ; Jacqueline Auriol le lui reprend le 14 juin de la même année avec 2 038,70 km/h. Jacqueline Cochran finit par se retirer de la compétition en 1964.

Durant ses vingt années au service de l'aviation, Jacqueline Auriol a totalisé 5000 heures de vol, dont 2000 d'essais sur plus de 140 avions et hélicoptères de tous types. Malgré cet extraordinaire palmarès, Jacqueline sut rester humble, ne refusant jamais d'honorer de sa présence une commémoration aéronautique.



Le jour de son record sur Mirage III C



Jacqueline Auriol  
5 novembre 1917 / 11 février 2000

Nous sommes déjà dans les années 60... En 1966 pour la première fois, une femme, la soviétique **Galina Kortschuganova** décroche le titre de championne du monde de voltige (catégorie féminine).

Au cours de cette même année, **Sheila Scott** ( de son vrai nom *Sheila Christine Hopkins* ), une aviatrice anglaise, réussit là où Amelia Earhart avait échoué. Trente-trois jours de vol en solitaire et 46 670 km à bord de son *Piper Comanche 260, Myth Too*, ont fait d'elle une célébrité internationale.

Le 20 juin 1966, elle ferme la boucle en atterrissant sur l'aéroport d'Heathrow, en Angleterre.

En 1971, elle récidive en accomplissant un vol de l'équateur à l'équateur en passant par le pôle Nord. Toujours en solitaire, gagné en 65 jours et 54 700 km, cette fois à bord d'un bimoteur *Piper Aztec, Mythre*.

Elle boucle ce fantastique périple en remportant le centième record de sa carrière d'aviatrice.

*Sheila Scott*  
27 avril 1927 / 20 octobre 1988



Dans les années 60, les femmes commencent dans plusieurs pays à se frayer un chemin dans les lignes aériennes. Le public les perçoit encore assez mal et les grandes compagnies leur mettent des bâtons dans les roues.

L'union au niveau national et international est donc nécessaire pour ces femmes.

En 1971, plusieurs pilotes françaises, professionnelles et privées, créent l'AFFP (*Association Française des Femmes Pilotes*), sous la présidence de **Marie-Josèphe de Beauregard**, de la révolte de sept femmes. Les unes pilotes professionnelles, les autres pilotes privées, avaient chacune dans leur domaine pris conscience de l'isolement des femmes dans l'aviation. La France n'était pas en avance. Les Américaines avec pour figure de proue, Amélia Earhart avaient fondé les « 99 » en 1936, les Anglaises dès 1955 la « BWPA » et les allemandes la « Vereinigung Deutscher Pilotinnen EV » en 1968. Il était temps d'unir les femmes pilotes (en France), de les défendre et d'assurer leur intégration. Et ce n'est que le 13 janvier 1973, que l'FPE (*Fédération des Pilotes Européennes*) a pu obtenir l'autorisation pour les femmes de se présenter au concours de l'ENAC (*Ecole Nationale de l'Aviation Civile*) et bientôt Air France recrute des femmes.

Puis tout va très vite. Dès 1974, enfin, après un refus, mais avec l'intervention de son père auprès du premier ministre de l'époque, **Patricia HAFFNER** présente le concours qu'elle est la seule fille à obtenir. Cette femme, blonde et élégante, qui a piloté le **Concorde**, et est aujourd'hui l'une des trois femmes commandant de bord (et deux copilotes) de l'**A380**.



**Danièle DECURÉ** membre de l'association sera la première femme à devenir commandant de bord.

Son baptême de l'air à 16 ans lui donne envie de devenir pilote. En 1966 elle passe sa licence de pilote professionnel, instructeur en 1967 et pilote professionnel 1ère classe en 1968. La chance lui sourit en 1973 : Air France organise un concours de recrutement. Elle sera parmi les sept pilotes admis.



Mais **Jacqueline DUBUT** était la première femme pilote de ligne à Air Inter. Les barrières étaient tombées. Depuis, de nombreuses filles exceptionnelles ont réussi à franchir toutes les étapes. Le nombre de femmes est en constante augmentation, cette banalisation est devenue un véritable encouragement pour les jeunes femmes pilotes.

Les années soixantes ne sont pas seulement les années d'ouvertures pour la gente féminine. L'astronautique, sœur cadette de l'aéronautique, devient également un autre moyen d'expression. Après le succès du vol de Youri Gagarine, Sergueï Korolev, le père du programme spatial soviétique, a l'idée d'envoyer une femme dans l'espace. Ouvrière du textile à 18 ans, elle est choisie parmi plus de 400 candidates pour devenir, sous la houlette de Youri Gagarine, la première femme dans l'espace.

Le 14 juin 1963, **Valentina Terechkova**, devient la première femme de l'espace. Cependant les femmes n'étaient pas vraiment intégrées au détachement des cosmonautes. Les dirigeants soviétiques considéraient les vols de femmes dans l'espace seulement comme un outil de propagande. Le fait d'envoyer une femme dans l'espace n'apporte rien de valable à l'expérience. C'est tout de même un magnifique exploit digne d'admiration et qui va stimuler encore plus la volonté américaine.

Après cet unique vol, elle quitta le programme spatial soviétique et reprit ses études à l'académie joukovski. En 1969, elle obtint son diplôme d'ingénieur en aéronautique. Elle devint instructeur et obtint le grade de major-général de l'armée de l'air.

Valentina Terechkova reste à ce jour *l'unique femme* à avoir effectué *seule* un voyage dans l'espace. Il faudra attendre dix-neuf ans avant qu'une autre femme aille dans l'espace, la Soviétique **Svetlana Savitskaya**, et vingt ans avant qu'une femme d'une autre nationalité s'y lance à son tour, l'Américaine **Sally Ride**.



*Valentina Terechkova*  
6 mars 1937 / .....



D'aucuns regretteront que tombe un nouveau bastion de la suprématie masculine. **Lynn Rippelmeyer** est devenue le 19 juillet 1984 la première femme commandant de bord d'un Jumbo jet. Connue dès 1980 pour être la première femme à voler sur 747 en temps que copilote.

Hotesse de l'air pendant six ans, puis mécanicien et enfin pilote, elle aura gravi tous les échelons de ce métier.

A 33 ans, elle a les quatre galons.

*Lynn Rippel meyer*  
1951 / .....

Les femmes ne s'engagent pas forcément dans le plus lourd ou le plus rapide, certaines s'orientent vers la "chorégraphie 3D". Il aura fallu toute la volonté de Catherine de toujours faire mieux pour atteindre au plus près la perfection, pour que la voltige voie naître une graine de championne. Hôtesse de l'air, puis chef de cabine à Air France, **Catherine Maunoury** est aussi une sportive de "haut" niveau: elle pratique depuis 1980 la voltige aérienne, discipline dans laquelle elle s'est illustrée maintes fois. Son palmarès comporte notamment deux titres de championne du monde, le premier le 11 août 1988 au Canada, le second en 2000 en France et onze titres de championne de France. Elle s'est retirée de la compétition pour se consacrer au meeting aérien et est instructrice de voltige de haut niveau.



*Catherine Maunoury* 17 mai 1954 / .....



**Barbara Harmer**, née le 4 septembre 1953 à Loughton ( Angleterre) peut connue du monde mais pourtant pionnière, dans son genre dans le monde aéronautique.

Elle quitte l'école à 15 ans afin de devenir coiffeuse. Cinq ans plus tard, elle quitte la coiffure pour exercer la profession de contrôleur de circulation aérienne. En parallèle, elle suit des études de droit. Elle obtient des diplômes en géographie, en droit anglais, en droit constitutionnel et en politique. Elle prend également des leçons de pilotage, et obtient une licence de pilote privé (PPL) ; elle devient ensuite instructrice à la Goodwood Flying School. Elle

étudie à nouveau pendant deux ans afin de décrocher une licence de pilote professionnel (CPL), qu'elle obtient en mai 1982.

En mars 1984, Barbara Harmer rejoint British Caledonian et pilote un BAC 111 pendant trois ans. Elle a ensuite commencé à voler sur un long courrier McDonnell Douglas DC-10. En **1992**, Barbara Harmer est choisie pour suivre un stage de conversion de six mois pour piloter le Concorde. Le 25 mars 1993, elle devient la **première femme pilote professionnelle du Concorde**, effectuant la même année son premier vol comme copilote. Après le Concorde, Barbara Harmer se place aux commandes de Boeing 777, jusqu'à son départ volontaire, en 2009.

La retraite sera de courte durée, elle meurt d'un cancer âgée de 57 ans, en 2011.

Le nombre de femmes soldats dans l'armée russe a énormément augmenté depuis 1992 de 2% à près de 15% de la force totale à l'heure actuelle. Les femmes gagnent du terrain dans l'armée russe à un moment où l'armée n'est plus une institution attrayante pour les hommes en Russie. L'image d'une femme soldat a une longue tradition en Russie et il a été répandu comme un modèle culturel dans la conscience publique au fil des générations. Après 1918, l'éducation et la formation pour la «défense du territoire » était obligatoire et réglementée par la loi dans l'Union soviétique pour les hommes et les femmes. L'idée d'une mobilisation qui embrasse toute la population pour la défense du pays reposait sur le principe que les deux sexes doivent être en mesure de protéger et défendre leur pays. Beaucoup de femmes se sont portées volontaires pour combattre pendant la guerre civile. Cependant, au cours de l'année 1923, la réduction et la réorganisation de l'armée entraîna le renvoi de toutes les femmes militaire et le service militaire obligatoire a été limité aux citoyens de sexe masculin.

Mais pendant la Seconde Guerre mondiale, le nombre de femmes dans l'Armée rouge atteint 800 000. Elles forcèrent les représentants de l'Armée Rouge à les reconnaître et insistèrent sur la lutte pour la cause nationale aux côtés des hommes.

Dans les années 1990, ces changements ont permis la Russie d'atteindre une position comparable à celle des Etats-Unis en termes de proportion de femmes dans les forces armées.

C'est ainsi que le **15 octobre 1996**, **Svetlana Protasova** devient la première femme pilote russe à prendre les commandes d'un MIG-29 Fulcrum bi-sonique.



D'aussi loin qu'elle se souvienne, **Dorine Bourneton** a toujours rêver de voler. D'être là-haut, dans le ciel bleu aux commandes d'un avion.

Nous sommes le dimanche matin 12 mai 1991, il est aux alentours de 8h 30. Les secours ne retrouveront le Piper Apache 28 qu'à la nuit tombée, dans le massif du mont Mézenc, en Haute-Loire, à plus de 1 500 mètres d'altitude, sur un sol entièrement recouvert de neige.

A seize ans, son rêve se brise. Seule survivante du crash dont elle est passagère, Dorine est touchée à la moelle épinière. Le verdict est sans appel : paraplégique à vie.

Mais son désir d'évasion reste intact : puisqu'elle ne peut plus marcher, eh bien , Dorine volera ! Bravant tous les obstacles, elle obtient son brevet de pilote à vingt ans, 1995, à l'aide de commandes de vol adaptées. Dès l'année suivante elle effectue le Tour Aérien des Jeunes Pilotes - pour la première fois, une personne handicapée y participe, qui termine 31e sur 68. Celui-ci ouvre bien souvent les portes du professionnalisme à la plupart des participants. Sauf...aux handicapés. En 1997, elle crée la Commission des Pilotes Handicapés des Membres Inférieurs (CPH-MI) de l'Aéro-club de France. Épaulée par les plus grandes figures de l'aviation française, elle devient le porte parole des pilotes handicapés. Son principal objectif est de faire évoluer la réglementation aéronautique française pour permettre aux handicapés moteurs d'accéder au statut de Pilote Professionnel Avion. Un combat qui trouva sa consécration en novembre 2003 quand un arrêté Ministériel est signé en ce sens, mais avec des restrictions (*pas de transport commercial de personnes...*), par Dominique Bussereau, Secrétaire d'État aux Transports. Dorine avait donné l'exemple quelques mois plus tôt, dans un avion adapté, en participant à une mission de sécurité civile.

Elle enchaîne cinq années de suite le célèbre Rallye Toulouse Saint-Louis du Sénégal et intègre la Patrouille Bleue Ciel, aux côtés d'autres pilotes paraplégiques expérimentés. Porteurs d'un message dans la reconstruction de soi à travers la pratique du pilotage, ils sillonnent la France. Le dernier vol de la patrouille eut lieu à Roanne en 2004. " *C'était un moment très beau, très fort, tellement fabuleux !* " se souvient-elle, avec un brin de nostalgie dans la voix.

Elle vit depuis janvier 2010 en région parisienne.



12 mai 1991.  
Le Piper dans lequel elle est passagère s'écrase sur le mont Mézenc.

*Dorine Bourneton*  
1975 / .....



Même si elle n'est pas la première en Europe, d'autres forces aériennes ont déjà des femmes pilotes de combat. La Hollandaise Manja Blok fut la première aux commandes d'un F-16. Anne-Marie Jansen, une Belge et deux Norvégiennes l'ont rejointe dans ce club très fermé.

En 1995, l'Armée de l'air ouvre ses portes aux femmes. Le 28 mai 1999 **Caroline Aigle** est la première femme pilote de chasse à être affectée au sein d'un escadron de combat de l'Armée de l'air française. Soit dit en passant, le 3 juin, **Aude Tissier**, sur la base d'Avord, va recevoir son brevet de pilote de transport.

Mais revenons au « moineau », son surnom dans l'Armée de l'air à cause de son nom et en raison de sa petite taille.

En 2000, elle intègre la base aérienne 115 d'Orange et effectue sa formation sur Mirage 2000. Elle est affectée sur Mirage 2000-5 à la BA102 de Dijon, en 2000, puis devient commandant d'escadrille à partir de 2005. En septembre 2006, elle est affectée à la « sécurité des vols » du commandement des forces aériennes de la BA128 de Metz.

Son plus grand désir, pouvoir un jour voyager dans l'espace. Et pour ce faire, cette surdouée avait obtenu un diplôme universitaire d'astrophysique, débutait une thèse et apprenait le russe.

La deuxième chose qui comptait également par dessus tout, avoir des enfants. Elle mettra au monde un petit garçon en 2005.

En 2007, Caroline est de nouveau enceinte, quand en avril, on lui découvre un mélanome. Tout va bien jusqu'à la mi-juillet. Là le diagnostic des médecins est impitoyable, le cancer de Caro s'est généralisé de façon foudroyante. Quand on lui parle d'avortement, Caroline refuse.

Mais la douleur croît et le traitement antalgique met la vie de l'enfant en danger. Le 3 août, Caroline Aigle accouche à cinq mois et demi de grossesse, d'un autre petit garçon. A son mari, lui aussi également pilote de chasse, elle lui confie " *C'est la fin du film....* ". Elle décédera dix huit jours plus tard.



*Caroline AIGLE, 12 septembre 1974 / 21 août 2007*



## BIBLIOGRAPHIE

- *Google*
- *Wikipédia ( fr.wikipedia.org )*
- *Histoire de l'Aviation – René Chambre*
- *Nouvelle Histoire Mondiale de l'Aviation – Edmond Petit*
- *Chronique de l'Aviation – Rédacteur en chef : Edouard Chemel*
- *Amélia – Bernard March*
- *La couleur préférée de ma mère – Dorine Bourneton*
- *Caroline Aigle ( Vol brisé ) - Jean-Dominique Merchet*
- *Maryse Bastié – Virginia Clément*