#### Premiers brevets, hommes et femmes



Catherine Maunoury.

Le brevet de pilote a été instauré officiellement par l'Aéro-Club de France en 1910. Plusieurs pilotes d'avion s'étaient néanmoins déjà vus décerner un brevet par anticipation... et par ordre alphabétique. Le premier titulaire est Louis Blériot en 1908, il est accompagné par Glenn Curtiss, Léon Delagrange, Robert Esnault-Pelterie, etc.

La première femme brevetée en France (Aéro-Club de France) fut Élise Deroche, dite "Baronne Raymonde de Laroche", en 1910 avec le numéro 36 ; vinrent ensuite, Marthe Niel (n° 226), Marie Marvingt (n° 281) et Jane Herveu (n° 318).

La première aviatrice belge fut Hélène Dutrieu avec le n° 27 (Aéro-Club de Belgique) en 1910.

La première femme pilote militaire (et qui a piloté des avions de combat) fut la française Marie Marvingt qui reçut la Croix de Guerre à cette occasion.

Parmi les grands noms féminins de l'aviation française, on trouve Adrienne Bolland, Hélène Boucher, Jacqueline Auriol, Maryse Hilsz, Maryse Bastié et, plus récemment, Valérie André, Catherine Maunoury (double championne du monde de voltige) ou Caroline Aigle (première femme pilote de chasse).

En 2003, Dorine Bourneton obtient l'accès au brevet professionnel pour les pilotes handicapés des membres inférieurs.

## Aéroclub féminin "la Stella"

L'Aéroclub Féminin « la Stella » est un club réunissant les femmes aéronautes sportives du début du XXe siècle.

Cette association est l'issue d'une longue lutte féminine pour être reconnue en tant que professionnelles compétentes et sportives accomplies.

La genèse :

#### 1783 à 1798 : les Pionnières

Les femmes s'affirment dans la pratique aérostatique dès le début du XIXe siècle malgré les obstacles. Les hommes trouvent cela contre nature mais cela n'empêche pas leurs femmes de suivre les exemples de mesdemoiselles Thible et Sage qui s'envolèrent dès 1784 et 1785.





Les autorités tentent de mettre des bâtons dans les roues des femmes aéronautes pour qu'elles renoncent à leurs projets qui d'après eux sont contraires à la morale.

L'Académie des sciences s'en offusque et invente que les organes féminins ne sont pas assez solides pour sortir indemnes d'une telle expérience. Les autorités appuient ce point de vue en défendant en outre que le vol d'un équipage mixte est réprouvé par la morale et les bonnes mœurs et le vol est donc interdit.

Ascension du 24 juin 1810 à Paris au Champ-de-Mars.

#### 1798 à 1870 : les Aéronautes Féminines Professionnelles.

Au lendemain de la Révolution l'Administration Départementale tranche en faveur de Monsieur Garnerin et Mademoiselle Henry : que deux personnes de sexes opposés montent dans la nacelle d'un aérostat n'est pas plus amoral que deux personnes de sexes opposés montant dans la même voiture, de plus une femme majeure est en

droit d'attendre les mêmes privilèges qu'un homme. Cette décision fera par la suite force de loi et encouragera les femmes à devenir aéronautes.

Ainsi en 1805, Sophie Blanchard, l'épouse du célèbre aéronaute Jean-Pierre Blanchard devient la première aéronaute à voler régulièrement en tant que pilote. Madame Blanchard sera même pilote professionnelle de ballon puisqu'elle organisera des vols contre rémunération.



#### 1870 à 1909 : Discrédit et Reconquête.

Au début de la III<sup>e</sup> République, l'aérostation se veut aérostation sportive, scientifique ou militaire. Les femmes sont exclues d'office par les hommes qui veulent se démarquer de l'aérostation-spectacle.

L'Aéroclub de France créé en 1898 ne voyait pas les choses autrement que la majorité même si l'on vit naître un *Challenge des Femmes aéronautes* en 1902 qui consistait en une épreuve de distance où les femmes restaient des passagères de pilotes brevetés hommes.

Cependant l'Aéronautique Club de France (ACdF) contrairement au misogyne Aéroclub de France, comptait une section féminine ou *Comité des Dames*. Madame Émile Carton, épouse d'un constructeur aéronautique célèbre, membre du Club, effectua le 6 mai 1906 une première ascension seule à bord et en août de la même année Marie Surcouf, présidente du Comité des Dames de l'Aéronautique Club de France et épouse d'un ingénieur aéronautique membre du club, organisa un vol entièrement féminin.

On tenta de créer un club d'aéronautes féminins, d'abord le *Femina Club Aéronautique* le 1<sup>er</sup> septembre 1908 mais ce fut un échec puis Marie Surcouf créa la Stella le 10 février 1909 réunissant nombre d'aéronautes de l'Aéronautique Club de France.

Les hommes étaient admis en tant que membres mais n'avaient pas le droit de faire partie des membres décisionnaires de l'association, ils pouvaient accompagner leurs épouses en tant que passagers.

#### Création de la Stella et Essor de l'Aérostation féminine.

Le 17 juin 1909, Marie Surcouf obtient le premier brevet de pilote sportive. Elle est suivie en août 1910 par M<sup>lle</sup> Tissot et M<sup>me</sup> Airault. Ce brevet est commun aux hommes et aux femmes et les conditions d'obtention sont définies par l'Aéroclub de France, à savoir 10 ascensions dont 2 seules à bord et une de nuit.

SURCOUF Jeanne Berthe Marie

En 1911, le club compte déjà 122 membres dont 79 femmes. Le club enregistrera sa 200<sup>e</sup> adhésion en 1912.

À partir de cette année 1912, La Stella est reconnue apte à délivrer des brevets d'aéronautes aux normes de la Fédération aéronautique internationale, créée en 1905.

Les Stelliennes participent à de nombreuses compétitions. En mai 1910, Marie Marvingt remporte le concours de distance

organisé par l'Aéroclub de l'Est sur son ballon *l'Étoile filante*. En 1913, plusieurs compétitions exclusivement féminines sont organisées.

#### L'Union patriotique des aviatrices françaises.

En 1914, plusieurs aviatrices de la Stella créent l'Union patriotique des aviatrices françaises.

L'activité de la Stella stoppe avec la Première Guerre mondiale.

#### Création de l'Association Française des Femmes Pilotes.

Ce n'est qu'en 1971 que fut créée « *l'Association Française des Femmes Pilotes* », sous la présidence de Mme Marie Josèphe de Beauregard. Sept pilotes françaises la compose.

Les Américaines dès 1936 créèrent les « **99's** » avec Amélia Earhart.



Les Anglaises la « BWPA »en 1955



Les Allemandes en 1968 la « Vereinigung Deutscher Pilotinnen ».













Silver Wings, Santiago Blue (Les ailes d'argent)

(les femmes pilotes aux USA pendant la GM).

# **Femmes Pilotes**

**Les Pionnières (1908-1914)** 

# Thérèse PELTIER 1873 - 1926



Marie Thérèse Juliette Cochet née à Orléans est une aviatrice et sculptrice française, célébrée pour avoir été, en juillet 1908, la première femme à quitter le sol à bord d'un avion, le « Voisin-Delagrange3 » (200m à 2m du sol), en passagère. Elle reçoit sa première leçon de pilotage à Issy-les-Moulineaux le 17 septembre 1908. Elle devient la première femme pilote en 1909.

L'accident mortel de Delagrange, le 4 janvier 1910, la bouleverse et la détourne

définitivement de l'aviation, avant même que soit institué le brevet de pilote, qu'elle ne recevra donc jamais.

Thérèse Peltier en 1908

¤Collection privée : DR



Léon Delagrange et Thérèse Peltier à Issy-les-Moulineaux en 1909.

¤Collection privée : DR







Issy-les-Moulineaux, 17 septembre 1908 Thérèse Pelletier [aviatrice] biplan Delagrange. ¤Collection BNF



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

# Elise DEROCHE 1882 - 1919



Elise Deroche, connue sous le pseudonyme de baronne Raymonde de Laroche, première aviatrice brevetée au monde (Élise Léontine brevet n° 36 du 8mars 1910), est née à Paris, dans le quartier du Marais, le 22 août 1882. Décédée à Crotoy (Somme) le 18 juillet 1919.

Très sportivement, elle a rivalisé avec les pilotes masculins dans les grands meetings d'aviation. Sa grâce naturelle, son audace et son courage lui conquièrent bien vite la faveur des spectateurs enthousiasmés.



¤Collection privée : DR

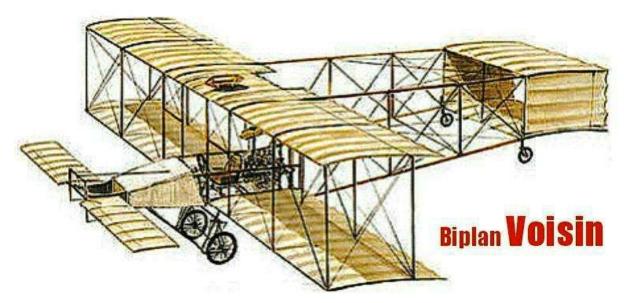
Elle a participé à de nombreux rassemblements aériens, tant en France qu'à l'étranger (Rouen, Tours, Budapest, St Petersbourg...).

Pendant la deuxième Grande Semaine de Reims, elle est victime d'un accident (bras, jambe, cotes fracturés). Après de longs mois d'immobilisation elle revient en 1911 revêtue de son célèbre Sweater blanc orné de la rosette d'officier de l'Instruction publique, la Légion d'Honneur n'étant pas alors décernée aux aviatrices.

Deux fois elle remporte la Coupe Fémina (record féminin du plus long vol dans l'année, d'un point de vue de la durée).

Le 17 juin 1919, à Issy, elle bat le record féminin avec 3 900 mètres, mais sa performance a été bientôt surclassée par l'américaine Ruth Law, qui atteint, elle, 4 720 mètres. Aussitôt, la "baronne de Laroche" reprend son titre en s'élevant à 4 800mètres.

Cet exploit marquera l'apogée de sa carrière, car elle meurt en juillet 1919 au cours d'un vol d'entraînement, sur un prototype « Caudron », au-dessus du Crotoy.





ICI EST NÉE
LE 22 AOÛT 1882
L'AVIATRICE
ELISA DEROCHE
DITE LA
BARONNE DE LAROCHE
PREMIÈRE FEMME
AU MONDE
BREVETÉE PILOTE EN 1910
DÉCÉDÉE EN VOL EN 1919



# Hélène DUTRIEU 1877 - 1961



Née à Tournai (Province de Hainaut) le 10 juillet 1877 et décédée à Paris le 26 juin 1961, est une cycliste, motocycliste, coureuse automobile et aviatrice belge.

Formée par Henri Farman, c'est un premier vol à Issy-les-Moulineaux sur le « Demoiselle » de Santos-Dumont de 30 secondes qui va décider de sa carrière d'aviatrice.

En 1908, Hélène Dutrieu est approchée par Clément Bayard, pour devenir pilote d'essai d'avion en France.



Le 25 novembre 1910, elle devient la première aviatrice brevetée en Belgique (brevet n°27 en Belgique et 1ere femme belge) et une des pionnières dans le monde, la première étant Élise Deroche.

Hélène Dutrieu dans son avion. ¤Collection privée : DR

Le 21 décembre 1910, à Étampes, Hélène Dutrieu à bord de son biplan Henry Farman remporte la Coupe Femina (record féminin du plus long vol dans l'année, d'un point de vue de la durée), couvrant plus de 167 kilomètres en 2 heures et 35 minutes.



En 1913, elle devient la première femme aviatrice à recevoir la Légion d'honneur.

A Etampes sur son Farman, Hélène Dutrieu remporte en 1910 la première édition de la Coupe Fémina

¤Collection privée : DR

# Marie Louise DRIANCOURT 1887-1912



Marie Louise Martin naît dans le troisième arrondissement de Lyon, rue de Marseille, en décembre 1887. Décédée en 1912 de maladie.

Marie Louise Driancourt commence à piloter en 1910 près de Chartres à l'école Blériot (sur Blériot XI). Elle devient par

la suite élève de l'école d'aviation Caudron au Crotoy. La jeune femme obtient son brevet de pilote, le n° 525, le 15 juin 1911



¤Collection privée : DR



¤Collection privée : DR



Marie-Louise Martin-Driancourt 17 December 1887 – 6 November 1914 Fifth Licenced French Aviatrix, 15 June 1911

Courtesy Régis Gatineau



Marie-Louise Driancourt, aviatrice, à bord de son avion (1911) Bnf Galica

# **Marie MARVINGT** 1875 - 1963



Née le 20 février 1875 à Aurillac (Cantal) et décédée le 14 décembre 1963 à Laxou (banlieue de Nancy, en Meurthe-et-Moselle), surnommée « la fiancée du danger », est une pionnière de l'aviation en France et l'une des meilleures alpinistes du début du XX° siècle.

Elle est titulaire de trente-quatre décorations, dont la Légion d'honneur et la Croix de guerre avec palmes.

Femme étonnante, elle fut tout à la fois, infirmière, écrivain, acrobate, peintre, championne de tir. Sportive de haut niveau, elle est titulaire en 1910 de la Médaille d'Or de l'Académie des Sports. Dans le monde



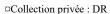
Aéronautique qui la surnomme « La fiancée du danger », elle obtient les brevets de pilote de ballon (n°145 en 1909), d'avion (n°281 en 1910, troisième femme pilote d'avion), de planeur, d'hélicoptère (en 1959, à l'âge de 84 ans !). En 1915 elle s'engage sous une identité masculine, dans un bataillon de chasseurs à pied et passe trois semaines dans les tranchées parmi les fantassins.

Elle participe à de nombreux meetings. Pendant la guerre de 1914-1918, elle se



consacre à l'aviation sanitaire militaire. En 1929, elle fonde la Société des amis de l'aviation sanitaire

En 1939, elle crée un centre d'accueil pour aviateurs blessés. Elle est détentrice de 17 records sur avions Antoinette, Sommer, Hanriot, Déperdussin.



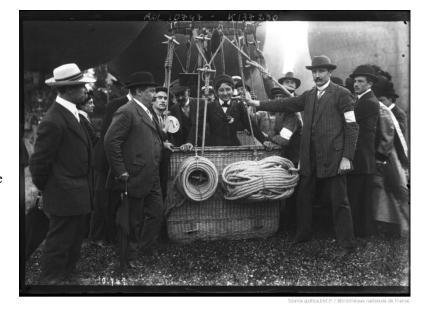


©Collection privée : DR



Grand prix de l'Aéro Club [de France, le 26 juin 1910 : Mlle Marvingt et Mlle Carton aéronautes devant la nacelle d'un ballon à l'hippodrome de Longchamp. [photographie de presse] / [Agence Rol]

Grand prix de l'Aéro Club de France, le 26 juin 1910, départ de Mlle Marvingt sur La Lorraine, aéronaute dans la nacelle d'un ballon, à l'hippodrome de Longchamp. [photographie de presse] / [Agence Rol]



.-.-.-.

# Jeanne Aline HERVEU 1885 - 1955

Plus connue sous le nom de Jane Herveu , née le 10 décembre 1885 à Paris 19° et décédée le 14 janvier 1955 à Londres, était une aviatrice française avant la Première Guerre mondiale.

Elle apprend à piloter en 1910 à l'école Blériot. Elle est titulaire du brevet de pilote n°318 daté du 7 décembre 1910 et délivré par l'Aéro-club de France. Elle est ainsi la quatrième femme pilote française d'aéroplane brevetée après Élise Deroche, Marthe Niel et Marie Marvingt en 1910.



En 1912, Jane vole chez Deperdussin à Etampes.



Jane Herveu portée en triomphe après les épreuves de son brevet.



Collection privée : DR

La fin de la Seconde Guerre mondiale sonnera la fin de sa carrière dans l'aviation, non sans avoir tenté en vain d'ouvrir davantage ce secteur aux femmes en créant une école de pilotage exclusivement réservée aux femmes.

# Jeanne PALLIER 1864-1939



Née en 1864, décédée le 6 mars 1939 A 38 ans, Jeanne Pallier découvre l'Aéronautique lors de « la quinzaine de Juvisy » (Port-Aviation).

Elle a son baptême de l'air en octobre 1910, sur un « *Blériot XI* », à l'école Houry dont elle sera l'élève jusqu'en février 1911.

Elle obtient son brevet le 3 Aout 1912 (n°1012).

En mars 1913 elle s'entraine à l'école Blériot de Buc sur monoplan.



**Blériot XI** 



Collection privée : DR

## **Marthe RICHER** 1889-1982



Née Marthe Betenfeld, le 15 Avril 1889, décédée le 9 février 1982, mariée à Mr Henri Richer.

Henri Richer lui achète un avion en 1912, et Marthe Betenfeld obtient son brevet de pilote en mai 1913 (brevet n°1369).

Le constructeur René Caudron lui confie un biplan équipé d'un moteur Anzani de 35 cv, puis un « type G biplace » avec lequel elle enchaîne les meetings.

Lors du meeting de La Roche Bernard, elle s'écrase à l'atterrissage. Après trois semaines de coma et de nombreuses fractures, elle achète un biplan «*Caudron G3* ».



En 1914 elle veut s''engager dans l'aviation mais n'y parvient pas.

A la mort de son mari, elle entre dans le renseignement, au 5<sup>ème</sup> bureau comme espionne, sous le pseudo de « Marthe RICHARD ».

Après la guerre, à bord d'un « *Potez 43* », elle parcourt la France comme conférencière au profit de la Caisse de

secours de l'Aéronautique jusqu'en 1936.

Elle entre en politique en 1945 et dépose le 13 décembre devant le conseil municipal un projet pour « la fermeture des maisons closes ». Sa proposition est votée, et le préfet Charles Luizet décide de fermer les maisons de la Seine dans les 3 mois.

# Les Aventurières

## Adrienne BOLLAND 1895 - 1975



Née le 25 novembre 1895 à Arcueil, décédée le 18 mars 1975 dans le 16° arrondissement de Paris, est une aviatrice française célèbre pour avoir été la première au monde à effectuer la traversée par avion de la Cordillière des Andes.

Brevetée en janvier 1920 à l'école Caudron au Crétoy, (brevet féminin n°12bis), puis brevetée « transport » (n°751), elle est engagée par Caudron comme convoyeuse

d'avion.

Le 25 Aout 1920, elle réédite l'exploit de Blériot en traversant la Manche.

Arrivée à Buenos Aires en janvier 1921 avec deux « *Caudron G.3* » démontés dans des caisses, et le mécanicien René Duperrier de la firme Caudron à ses côtés, elle réalise la propagande commerciale demandée par l'avionneur sitôt les avions arrivés et remontés. Mais dès son installation à l'hôtel Le Majestic, la presse argentine met au défi l'aviatrice de passer la cordillère des Andes. Piquée au vif dans son orgueil, elle décide, à la mi-mars, de rejoindre Mendoza, malgré le refus de Caudron de lui envoyer un avion plus puissant. Elle arrive en train, dans la capitale de la province nichée aux pieds de la cordillère, le dimanche 20 mars, avec un des deux G.3 et fait deux essais devant toute la ville, avant de s'envoler à l'aube du 1<sup>er</sup> avril. Le plafond du *Caudron G.3* (construit en bois et toile, moteur le Rhône de 80 ch) est à 4 000 mètres, alors que la route qu'elle a choisie (la plus directe, à la différence de ses prédécesseurs, par le Col de la Cumbre et le monument du Christ Rédempteur des Andes) la fait passer à proximité du point culminant de la chaîne, l'Aconcagua, à 6 962 mètres d'altitude.

En partant, elle est convaincue de ne jamais sortir vivante de cette traversée sans carte ni instrument de navigation.

Après 4 h 15 (décalage horaire d'une heure entre l'Argentine et le Chili) d'un vol épique, où elle se perd et doit chercher son chemin entre les flancs à pic des montagnes, à une moyenne de 50 kilomètres à l'heure, après un choix vital qui la rendra célèbre lorsqu'elle révélera comment se prit sa décision, elle se pose sur la piste de Lo Espejo, l'école militaire d'aviation de Santiago du Chili - aujourd'hui El Bosque.

Elle reçoit au Chili un accueil d'autant plus triomphal que l'exploit paraissait invraisemblable. Seul absent, le ministre de France (ambassadeur) à Santiago ne s'est pas déplacé, croyant à un poisson d'avril.

Profitant de sa notoriété, elle participe à de nombreux rassemblements aériens durant lesquels elle exhibe ses capacités techniques.

Le 27 mai 1924 à Orly, elle bat le record féminin de looping en réalisant 212 boucles en 72 minutes (son objectif était de battre les 962 loopings du record masculin.



Elle revient en France, en juillet 1921, après une longue tournée en Argentine et en Uruguay. Profitant de sa notoriété, elle participe à de nombreux rassemblements aériens durant lesquels elle exhibe ses capacités établies en 1920 par son ami Alfred Fronval, mais les fils des bougies de son Caudron C.27 F-AGAP lâchèrent).

Collection privée : DR

A la seconde guerre mondiale, elle rejoint la Résistance au sein des réseaux Centurie puis Castille.







La jeune femme aux commandes de son Caudron G3, en 1921.

Collection privée : DR



# Journées Européennes du Patrimoine

Les 17 et 18 septembre 2016 à DONNERY - Salle des Fêtes

# ADRIENNE BOLLAND





# **Maryse HILSZ** 1901 - 1946



Née le 7 mars 1901 à Levallois-Perret et décédée le 30 janvier 1946 au Moulin-des-Ponts (Ain), est une militaire et une pionnière de l'aviation française.

Elle s'inscrit à un concours de saut en parachute en 1924, alors qu'elle n'est encore jamais montée en avion. Se lançant dans le parachutisme d'exhibition (plus de cent douze sauts, dont vingt en double), elle finance ainsi l'obtention de son brevet de pilote (brevet transport n° 1293), qui lui est officiellement décerné en 1930, elle achète un « *DeHavilland Gipsy Moth* » puis sur un « *Morane MS 35* », elle rejoint Croydon puis Amsterdam.

Détentrice de nombreux records de vitesse et de distance en avion, dans les années 1930

Fin novembre, avec son « *De Havilland Gipsy* », elle réalise le raid Villacoublay-Saïgon en 91h31mns.

En 1932, Paris-Madagascar sur « *Farman 291* ». Le 9 avril 1932, après avoir quitté Madagascar, une panne survient mais elle réussit à faire atterrir son appareil sur l'île Juan de Nova.

Le 19 août 1932, elle bat le record du monde d'altitude féminin à 10 200 m à Villacoublay.

Printemps 1933 un circuit Inde-Indochine-Chine-Japon de 44 jours.

Promue Chevalier de la Légion d'Honneur en 1933.

Collection privée : DR



Début 1934, sur « *Breguet Br 330 de 650cv* », elle bat le record de vitesse Saïgon-Paris en 5 jours 38mns.

Records d'altitude : 11289m sur « Morane MS275 », 14310m en juin 1936 record mondial féminin et record de France toutes catégories.

En 1935 et 1936, elle remporte aussi la coupe Hélène Boucher, sur Paris-Cannes, en 2 h 29 puis en 1 h 52. En novembre 1936, alors qu'elle tente de battre le record de vitesse féminin sur base, elle est éjectée de son siège et sauvée par son parachute. Elle pilote la plupart du temps seule, sans mécanicien, ce qui la contraint à réparer son avion toute seule.



Maryse Hilsz tenant l'hélice de son « Mauboussin M.122 » avant une nouvelle tentative de record d'altitude, en 1935.

Collection privée : DR

En 1940, elle est engagée aux usines Amiot, pilote de réception et d'acheminement vers les unités combattantes, et entre dans la résistance.

En janvier 1946, capitaine de liaison au ministère de l'Air, elle trouve la mort aux commandes d'un « Siebel 204 ».

Le Siebel Si 204 est un avion allemand de transport de fret et de passager léger, conçu et fabriqué en Allemagne à partir de 1938, et fabriqué après 1945 en France sous le nom de *NC-701 Martinet* par la SNCAC.





Collection privée : DR





L'aviatrice Maryse Hilsz [photographie de presse] / Agence Mondial







## Lena BERNSTEIN 1906 -1932



Aviatrice française d'origine russe, née à Leipzig (Allemagne) en 1906, décédée à Biskra (Algérie) le 3 juin 1932.

Léna obtient son brevet de pilote sur « Potez » à l'école civile d'Aulnat, près de Clermont-Ferrand en 1928. En 1929, elle tente la traversée de la Méditerranée sur « Caudron C109 ». Son premier essai s'avère malchanceux : le vent violent l'oblige à rebrousser chemin. Le lendemain, elle repart, mais son réservoir, à mi-parcours, n'a plus assez d'essence, elle se pose alors d'urgence à Pise, en Italie. Privée de son avion confisqué par le commandant de l'aérodrome (elle n'a pas l'autorisation de survol de l'Italie), le lendemain elle s'installe aux commandes de son avion et réussit à s'échapper abandonnant combinaison, casque et cartes.

Finalement, la 3ème tentative de Léna sera la bonne, et le 19 août 1929, elle réussit la traversée, et rejoint l'Egypte après un périple de plus de 2200km, renouvelant ainsi l'exploit accomplit par Rolland Garros en 1913.

Un an plus tard, elle bat le record de durée jusqu'alors détenu par Maryse Bastié en volant pendant 35h45 à bord d'un « Farman 192 ».

En novembre 1930, son raid Paris-Saïgon est interrompu à cause d'une panne.



Lena Bernstein et son mécanicien avant leur départ pour Tokyo en octobre 1930.

En juin 1932, son raid sur la Tripolitaine se termine sur une panne à Biskra. Son avion est retenu sur place par les autorités. Son corps sera retrouvé dans le désert, Lena ayant avalé un tube de somnifère.

-.-.-.-

## Claire ROMAN

### 1906-1941



Née Claire-Henriette-Émilie Chambaud, le 25 mars 1906 à Mulhouse et décédée accidentellement le 4 août 1941, est une des premières aviatrices françaises.

Infirmière à la Croix-Rouge, elle passe son brevet de pilote de tourisme à Meknès le 26 novembre 1932.

En 1934, à Paris, elle s'inscrit à l'aéroclub Roland-Garros d'Orly, elle y apprend le pilotage de différents appareils : « *Caudron C.272, Morane-Saulnier et Potez* 

43 » et obtient les brevets de navigateur et de transport public.

Le 13 mai 1934, elle participe au rallye Paris-Deauville.

En 1936, elle obtient la qualification de Pilotage Sans Visibilité (PSV) ;

En 1937, sur un « Salmson Phrygane » elle effectue un raid Paris-Pondichéry.

En 1939, mise à la disposition des autorités militaires, elle évacue des avions devant l'avance allemande. Faites prisonnière près de Rennes en juin 1940,

elle s'évade le lendemain à bord d'un « *North American NA 57* » qu'elle a subtilisé sur le terrain de La Baule-Escoublac. Citée à l'ordre de l'Armée et décorée de la Croix de Guerre, elle reprend en 1941 son activité d'Infirmière Pilote Secouriste de l'Air (IPSA).

Le 4 Août, passagère d'un « *Caudron Goéland C.445* », qui par mauvais temps,
percute un pic dans les Pyrénées, elle trouve
la mort.



Collection privée : DR

## Hélène BOUCHER 1908-1934

Née le 23 mai 1908 à Paris et décédée le 30 novembre 1934 à Guyancourt

Surnommée Leno, elle prend son premier cours de pilotage en mars 1931 et obtient son brevet de pilote de tourisme le 21 juin 1931(brevet n° 182). Après avoir cumulé 100 heures de vol et réalisé un vol de nuit, elle obtient son brevet de pilote professionnel de transport public en juin 1932 (Quatrième femme pilote en France à le décrocher après Adrienne Bolland, Maryse Bastié et Maryse Hilsz).



En juillet 1932, elle participe au rallye aérien Caen - Deauville.

En 1933, elle participe au raid Paris - Saigon. En juillet 1933, les 12 heures d'Angers. Le 2 août premier record du monde, celui d'altitude féminin pour avion léger deuxième catégorie, avec 5 900 mètres à bord de son avion Mauboussin 60CV ». En septembre 1933, elle se lance dans l'acrobatie aérienne coachée par son moniteur Michel Détroyat (pilote d'essais et champion de voltige).

En 1934, elle s'engage avec les aviatrices Maryse Bastié et Adrienne Bolland dans le combat féministe et devient militante pour le vote des Françaises.

En juin 1934, Hélène signe un contrat avec la nouvelle société Caudron-Renault.Le 8 août 1934, aux commandes d'un « Caudron-Renault », Hélène Boucher enlève d'une part le record de vitesse sur 100 km à 412 km/h et d'autre part le record des 1 000 km à la moyenne de 409 km/h (Maurice Arnoux détenait l'ancien record avec 393 km/h). Le 11 août, elle s'adjuge le record du monde féminin à 445 km/h.



Le 30 novembre 1934, Hélène Boucher s'est tuée lors d'un vol d'entraînement sur l'aérodrome de Guyancourt aux commandes d'un « *Caudron C.460 Rafale* ».



Une cérémonie a eu lieu dans la chapelle Saint-Louis-des-Invalides où son cercueil a été exposé pendant 2 jours. Hélène Boucher est décorée, à titre posthume, de la Légion d'honneur avec la citation suivante :

«Pilote aviatrice : 3 ans de pratique professionnelle ;

Pilote de haute classe, a mis au service de l'aviation française sa foi ardente et son audace réfléchie ;

A donné toute sa mesure au cours de sa brève carrière ;

Victorieuse de nombreuses compétitions, a ramené six records à la France, en particulier le record international de vitesse toutes catégories sur 1 000 km avec 409 km/h;

A donné sa vie à la cause qu'elle avait vaillamment défendue ; A été citée à l'ordre de la nation.».\*

\*La citation à l'ordre de la Nation est, en France, un titre de reconnaissance, créé en 1917, généralement liée à la remise d'une décoration, soit à titre civil, soit à titre militaire — pour faits d'armes —, et actes de Résistance (depuis 1942)





Collection privée : DR



La jeune aviatrice française Hélène Boucher qui doit tenter le raid Paris-Saïgon, photographiée au Bourget, avec son avion. [photographie de presse] / Agence Mondial





Hélène Boucher mangeant un sandwich au bar



Vincennes : meeting d'aviation : Edith Clark-Boiteux et Hélène Boucher [photographie de presse] / Agence Meurisse

# **Maryse BASTIE** 1898-1952



Née à Limoges le 27 Février 1898, Marie-Louise Bombec épouse Bastié, décédée le 6 juillet 1952 au meeting à Lyon-Bron lors de la présentation du "*Noratlas*", un avion-cargo bimoteur.

Elle apprend à piloter à l'aéro-club de Bordeaux-Mérignac en 1925 et obtient son brevet le 29 septembre

1925.

La semaine suivante à bord d'un « *Caudron G3* » elle passe sous le pont transbordeur de Bordeaux alors en construction.

En 1926 elle donne des cours de pilotage sur « Caudron G3 ».

En 1928, elle décide de faire une carrière de raids et de records. En juin meetings de Reims et de Vincennes.



Collection privée : DR

Le 2 juillet elle décolle d'Orly et se pose en Poméranie : 1058 kms, record



international de distance sur avion léger. Toujours en juillet elle bat le record de France féminin de durée (26 h 48 mns).

Elle passe le brevet de transport en octobre.

Collection privée : DR

En 1930, septembre, elle tient l'air pendant 37h 55 mn d'où 3 records du monde : féminin toutes catégories, avions légers, monoplaces.

En 1931, record de distance en ligne droite masculin et féminin (Le Bourget-Yurino en Russie, 2976 kms).

En octobre 1932, elle est engagée chez le constructeur« Potez » et en 1935 ouvre une école de pilotage à Orly.

Le 29 décembre 1936, elle ravi à « Jean BATTEN » le record de traversée de l'Atlantique Sud (13 h 30), elle décolle de Dakar sur un avion « *Caudron Simoun* » et se pose à Natal après 12h 05 de vol.



Durant la guerre, en service à la Croix Rouge et agent de renseignement, elle est capturée par la Gestapo et incarcérée à Fresnes début 1944. Faute de preuves elle est relâchée quinze jours après.

Depuis la guerre Maryse BASTIE ne pilotait plus.

En 1951, c'est Mr Maroselli, alors ministre de l'Air, qui la fit nommer au Centre d'Essais en Vol à Brétigny-sur Orge sous les ordres de l'Ingénieur Général BONTE. Agent de liaison entre le CEV et « Les Ailes Brisées » dont l'action peut se résumer ainsi : se souvenir et aider.

Un second rôle au CEV l'envoie partout dans le monde pour promouvoir l'industrie aéronautique Française.

Le 6 Juillet 1952, elle trouve la mort lors d'une présentation du « Nord 2501 » (passage en rase-mottes, sur un moteur, suivi d'une chandelle) devant des étrangers. Le pilote chevronné et ses 6 passagers périssent brulés

Lors de ses obsègues aux Invalides, elle fut citée à l'Ordre de la Nation :

Capitaine de l'armée de l'Air, 3.000 heures de vol, Commandeur de la Légion d'honneur à titre militaire, Maryse Bastié lègue à la postérité l'admirable leçon d'une victoire constante de la volonté sur la fragilité.

Son nom restera parmi les plus grands et les plus purs de l'histoire des Ailes

françaises.



Maryse Bastié près de son avion, 1er août 1935

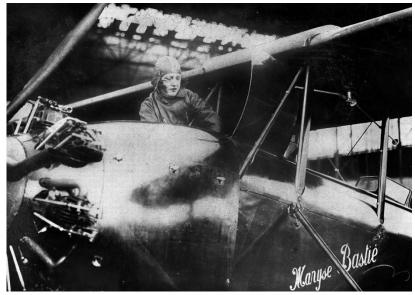




Avion le Klemm acheté en Allemagne le 1er avril 1930 et que Maryse Bastié baptise « Trottinette ».

Collection privée : DR

Maryse Bastié, ouvrière devenue aviatrice pour s'arracher à la gravité de la vie.



Collection privée : DR



Obsèques de Maryse Bastié (1898-1952), aviatrice française, tuée dans un accident.

# **Amelia EARHART** 1897 - 1937



Née à Atchison dans le Kansas le 24 juillet 1897 et disparue dans la région de l'archipel des îles Phœnix (actuelles Kiribati) le 2 juillet 1937.

Aviatrice américaine, célèbre notamment pour avoir été, en juin 1928, la première femme à traverser l'océan

Atlantique à bord du *trimoteur Fokker F.VIIb/3 « Friendship »* piloté par Wilmer Stultz

19 juin 1928: le "Friendship", un hydravion à flotteurs Fokker à trois moteurs Wright de 230 CV vient de se poser à Southampton après un vol de plus de 20 heures. À son bord, Stulz, Gordon et Amelia Earhart.



Puis en 1932, la première femme à traverser l'Atlantique en solitaire à bord d'un Lockheed Vega.

Elle disparut le 2 juillet 1937, 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 10-E ».

Le Lockheed "Electra": un appareil de transport ultra rapide pour son époque, capable dans sa version standard d'emporter dix passagers.



® National Aviation Museum / Musée national de l'avistic (Lanada)

Timbre de poste aérienne du Mali.

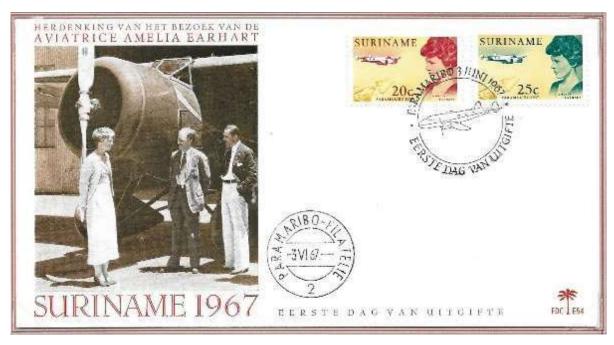


Le « Lockheed Vega 5B » d'Amelia Earhart exposé au National Air and Space Museum.

Amelia Earhart fit son baptême de l'air sur un "Canuck" semblable à celui-ci. Cet appareil d'entraînement portait la dénomination JN3 et était construit par la société canadienne Curtiss.



Enveloppe philatélique du Suriname pour le 30ème anniversaire de la disparition d'Amélia Earhart















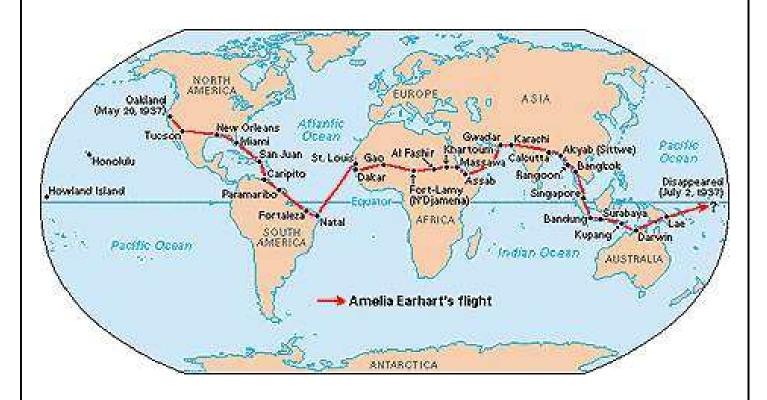






Collection privée : DR

# Tour du monde par l'est, en passant par l'équateur, Amelia disparait au large de Lae le 2 juillet 1937.



#### Élisabeth BOSELLI

1914 - 2005



Née le 11 mars 1914 à Paris, décédée le 25 novembre 2005, fut la première femme pilote de chasse de l'Armée de l'air française.

Breveté pilote civile en 1936.

Fin juillet à l'École des moniteurs de Tours, c'est le lâcher sur « *Dewoitine 500* et *Dewoitine D.520* ». Avec Suzanne Melk, Élisabeth est la seule du groupe à être jugée apte à voler sur le meilleur avion de la campagne de France : *le Dewoitine D.520*.

Elle passe avec succès les épreuves du brevet militaire de pilote de chasse.

Elle est brevetée le 12 février 1946.

Pilote militaire de 1945 à 1956 sur monoplace de chasse, pilote professionnel, pilote de voltige, pilote de planeurs de 1947 à 1952.

Détentrice de huit records du monde, en 1947 record d'altitude en planeur : 5300m qu'elle porte à 5600m en 1948, record d'altitude sur avion à hélice, en « Piper Cub » : 5791m en 1949. Titulaire de plusieurs records féminin : vitesse avion en circuit fermé sur mille kms (746 km/h) en 1955 ; distance sur avion à réaction (2331 km, sur Mistral) en 1955.



Collection privée : DR

Promue officier de l'Armée de l'Air en 1953, elle effectue des liaisons et des évacuations sanitaires en Algérie de 1957 à 1959.



Elisabeth Boselli devant son Morane Saulnier 733, Oran, 1957.

Collection privée : DR

Elisabeth Boselli devant son Vampire à la 5ème escadre de chasse de



Creil en 1955. Photo MAE.

Revenue à la vie civile en 1969 avec le grade de capitaine et 900 heures de vol, elle se consacre à la rédaction de ses mémoires, écrit dans la revue « Icare » et devient présidente de la commission d'histoire de l'Aéro-club de France, évoquant avec passion le souvenir d'aviatrices.



#### Membre d'Honneur de la Revue des Vieilles Tiges.



Collection privée : DR

Elisabeth Boselli, accompagnée d'autres aviatrices, ajuste son casque pour rejoindre son avion.



Élisabeth Boselli devant son Morane Saulnier 733, Oran, 1957.

### Lydia LITVAK

1921 - 1943

Née le 18 Août 1921, décédée le 1er Août 1943.

Une des deux seules as soviétiques féminin de la Seconde Guerre mondiale.

Surnommée le Lys Blanc ou la Rose de Stalingrad par la presse soviétique, elle avait à 22 ans accompli 168 missions et comptait 12 victoires personnelles.

Après l'invasion de l'Union soviétique, elle désire rejoindre une unité de combat, mais sans succès, jusqu'à la création de trois unités entièrement féminines par Marina Raskova, au début de l'année 1942.

Elle est alors acceptée au 586° régiment de chasse, une unité équipée de «Yakovlev Yak-1 », qui défend la région de Saratov.



Yak-1



Collection privée : DR





1917 -



Née le 5 Novembre 1917 à Challans (Vendée), décédée le 11 février 2000 à Paris.

Première femme pilote d'essais.

Par défi et par goût du sport, Jacqueline Auriol 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 co-pilote d'un prototype d'hydravion, un S.C.A.N.

30, construit par la Société de construction aéronavale. Elle a plusieurs fractures du crâne et est défigurée. Elle subit en deux ans une vingtaine d'interventions chirurgicales effectuées aux États-Unis. Avec beaucoup d'obstination, elle se remet à piloter, passera ses brevets militaires, de vol à voile et d'hélicoptère.

Le 21 décembre 1952, elle bat un record de vitesse féminin sur avion à réaction « *Mistral* » à la moyenne de 855,92 km/h. L'Américaine Jacqueline Cochran lui reprend ce record le 20 mai 1953 à 1 050 km/h.

Le 15 août 1953, Jacqueline Auriol est la première Européenne à franchir le mur du son, à bord d'un Mystère II.

Le 20 avril 1954, elle entre à l'École du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER) et en sort le 18 novembre 1955, brevetée pilote d'essai. Elle intègre ensuite le très fermé Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge.

En compétition avec Jacqueline Cochran, le 22 juin 1959, elle porte le record de vitesse à 1 849 km/h sur « *Mirage III C* » puis le 14 juin 1963 à 2 038 km/h sur « *Mirage III R* ». La société Dassault lui demande ensuite de réaliser des records sur l'avion d'affaires « *Mystère 20* ».

Le 7 avril 1961, l'Américaine porte le record à 1 262 km/h sur «T-38 Talon ».



La française réplique avec 1 848 km/h.
Un an plus tard, jour pour jour, elle atteint deux fois le mur du son à 2 030 km/h sur « *Mirage III* ». Une fois de plus, l'Américaine porte le record encore plus haut avec 2 097 km/h sur « *F-104* ».

Jacqueline Auriol sortant d'un « Mirage III »

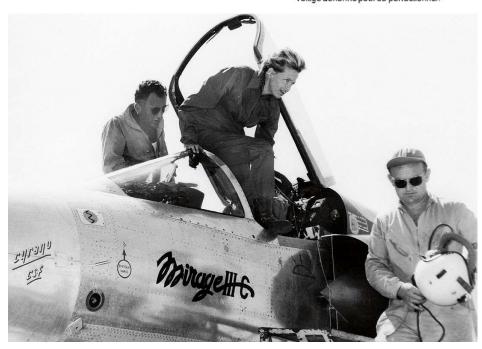
Collection privée : DR



1917 Naissance de Jacqueline Auriol, femme pilote



Par défi et par goût du sport, Jacqueline Auriol 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.



Elle est également la première femme sur « Concorde » invitée aux vols d'endurance.

## Jacqueline COCHRAN 1906 - 1980



Pionnière de l'aviation américaine née à Pensacola en Floride le 11 mai 1906 et décédée à Indio en Californie le 9 août 1980.

En 1939, elle est la première femme à réussir un atterrissage sans visibilité. Elle est également la première personne à franchir le mur du son sur un appareil de série, un « *Canadair Sabre* », le 18 mai 1953,

et bat le record de vitesse alors détenu par Jacqueline Auriol en volant à plus de 1 050 km/h.



Jackie Cochran dans le cockpit de son « Curtiss P-40 Warhawk ».

Toujours prête à relever de nouveaux défis, Jackie Cochran a brisé de nombreux obstacles pour les

femmes pilotes. Le 17 juin 1941, elle est devenue la première femme pilote à piloter un bombardier militaire à travers l'océan Atlantique. En 1953, Jackie Cochran a été la première femme pilote à briser la barrière sonore en volant

un F-86 Sabre Jet, en suivant les traces de son bon ami Chuck Yeager, l'homme qui a volé plus vite que la vitesse du son.

> Jackie Cochran sur l'aile de son F-86 en conversation avec Chuck Yeager et le pilote d'essai en chef de Canadair Bill Longhurst.





Elle a contribué de façon importante à la formation du corps d'armée auxiliaire féminin de guerre (WAAC) et des pilotes de service de l'armée de l'air (WASP).

#### Caroline AIGLE

1974 - 2007

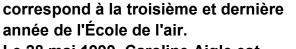


Née le 12 septembre 1974 à Montauban et décédée le 21 août 2007 à Paris.

Pilote de chasse, commandant dans l'Armée de l'air française,

Elle effectue sa préparation aux grandes écoles scientifiques au Prytanée national militaire de La Flèche (mathématiques supérieures et mathématiques spéciales M').

En 1994, elle est admise à la fois à l'École polytechnique et à l'École normale supérieure, et choisit Polytechnique. À l'issue de ses études à l'X, elle décide de servir dans l'Armée de l'air. En septembre 1997, elle intègre donc celle-ci et débute sa formation au pilotage en ralliant la « division des vols » qui correspond à la troisième et dernière



Le 28 mai 1999, Caroline Aigle est

brevetée pilote de chasse sur Alpha Jet à la base aérienne 705 de Tours.



En 2000, elle intègre la base aérienne 115 d'Orange dans l'escadron de chasse 2/5 Île-de-France et effectue sa formation sur Mirage 2000. Elle est affectée sur Mirage 2000-5 à l'escadron de chasse 2/2 Côte-d'Or à la BA 102 de Dijon, en 2000, puis devient commandant d'escadrille à partir de 2005 (escadrille SPA 57 Mouette).



En septembre 2006, elle est affectée à la « sécurité des vols » du commandement des forces aériennes de la <u>BA 128</u> de Metz.

Son surnom dans l'Armée de l'air est « Le Moineau ».

#### Virginie GUYOT 1976



Virginie Boissière épouse GUYOT, née le 30 décembre 1976 à Angers

Pilote de chasse de l'armée de l'air française. Le 11 mai 2009, elle est la première femme à intégrer la Patrouille de France avant d'en assurer ensuite le lead, responsabilité qui constitue une

première mondiale dans les patrouilles acrobatiques.

Baptême de l'air à l'âge de douze ans, elle entre alors à l'École de l'air de Salon-de-Provence en 1997 pour intégrer la filière chasse. En 2002, elle rejoint l'Escadron de reconnaissance 2/33 Savoie stationné sur la base aérienne 112 de Reims et y pilote un Mirage F1-CR. Commandant d'escadrille en 2007, elle obtient le grade de commandant en 2009. Elle a participé à des déploiements au Tchad (opération « Épervier »), au Darfour, au Tadjikistan et en Afghanistan (opération « Serpentaire »).





Collection privée : DR





# Commandant Virginie GUYOT Pilote de chasse et Leader de la Patrouille de France 2010

Entrée à l'Ecole de l'air de Salon-de-Provence en 1997, Virginie Guyot est brevetée Pilote de chasse en 2001

En 2002 elle devient la première femme affectée sur Mirage F1CR, monoplace de reconnaissance tactique et d'appui-feu

Basée à Reims de 2002 à 2008, elle est diplômée chef de patrouille sur Mirage F1CR et assume les prérogatives de Commandant d'escadrille

Entre 2004 et 2008 elle participe aux opérations extérieures au Tchad et en Afghanistan

En 2008, elle est la première femme à intégrer la Patrouille de France. Elle y effectue une année de commandant en second « Charognard » avant d'en devenir le leader pour la saison 2010

Elle devient ainsi la première femme au monde à diriger une patrouille acrobatique

Après deux années au sein de la Patrouille de France, elle occupe jusqu'à l'été 2012, la fonction de commandant des promotions au sein du Cours Spécial de Formation de l'Officier à l'Ecole des Officiers de l'Armée de l'air de Salon-de-Provence

En septembre 2012, elle rejoint l'Etat major de l'Armée de l'air à Paris au sein du Bureau « Emploi des forces »

Décorée de la Croix de la Valeur Militaire, du Titre de reconnaissance de la nation, de la médaille de l'aéronautique et de la Médaille d'or de la défense nationale, le commandant Virginie Guyot totalise plus de 2100 heures de vol et 76 missions de guerre

Virginie Guyot est âgée de 35 ans, elle est mariée et mère de 2 enfants

#### **Bessie COLEMAN**

1892 - 1926



Née le 26 janvier 1892 à Atlanta, Texas et décédée le 30 avril 1926 à Jacksonville, Floride.

Elle est la première femme noire au monde à pouvoir piloter et la première personne d'origine afro-américaine à détenir une licence de pilote qu'elle obtient en 1921.

A cause de la ségrégation raciale aux USA, elle vient en France en Novembre 1920 et s'inscrit à l' École de pilotage Caudron du Crotoy. Elle apprend à piloter sur biplan « Nieuport Type 82 » à double commandes.



Bessie Coleman, vers 1922.



Bessie Coleman et son Curtiss JN-4 « Jenny ».

Bessie se produit partout dans les différents états américains.

Elle trouve la mort le 30 avril 1926 lors d'un vol de reconnaissance avec son pilote William D. Wills, qui doit lui permettre de choisir un bon emplacement pour le saut en parachute inscrit au programme du lendemain. Installée sur le siège arrière, elle n'attache pas sa ceinture de sécurité car elle souhaite regarder par-dessus le rebord du cockpit pour examiner le terrain.



Après environ dix minutes de vol, l'avion accélère

subitement pour une raison inconnue puis se met à piquer du nez avant de partir en vrille. À une altitude d'environ 500 pieds (150 m), il se retourne ; Bessie Coleman est éjectée de l'appareil et meurt instantanément lorsqu'elle percute le sol.



-.-.-.-

### **Amy JOHNSON**

#### 1903 - 1941



Née le 1<sup>er</sup> juillet 1903 à Kingston-upon-Hull (Royaume-Uni) et décédée accidentellement le 5 janvier 1941 dans l'estuaire de la Tamise.

Aviatrice pionnière anglaise, elle commence à voler sous forme de passe-temps, obtenant la licence « A » le 6 juillet 1929. Au cours de cette même année, elle devient la

première Britannique à obtenir une licence de mécanicienne au sol.



Amy Johnson et son « Gipsy Moth » en Inde.

Collection privée : DR

En 1930, elle devient la première femme à effectuer un vol solo entre le Royaume-Uni et l'Australie.

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, parcourant à bord d'un « de Havilland 80A Puss Moth » les



Collection privée : DR

2 830 km en environ 21 heures.



Le 5 janvier 1941, dans des conditions météorologiques défavorables, le bimoteur « Airspeed Oxford MK.II » qu'elle convoie depuis Blackpool vers la base RAF de Kidlington près d'Oxford, tombe en panne de carburant. Elle se pose dans 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.



## Commémoration des 75 ans de la disparition Amy Johnson





Collection privée : DR

#### Jean BATTEN

1909 - 1982



Née le 15 septembre 1909 et décédée le 22 novembre 1982 Aviatrice Néo-Zélandaise.

Elle réalise son premier vol en solo en 1930 et obtient les licences de pilote privé et de pilotage commercial avant 1932.

A bord d'un biplan « *Gipsy Moth* », Jean Batten fait deux tentatives infructueuses pour battre le temps qu'a mis Amy Johnson pour rejoindre

l'Australie.

En mai 1934, Jean Batten relie avec succès l'Angleterre (aérodrome de Lympne) à l'Australie (Port Darwin) à bord de son « *Gipsy Moth* ». Son voyage de 14 jours et 22 heures bat de plus de quatre jours le précédent record détenu par l'aviatrice anglaise Amy Johnson.



Collection privée : DR



Le « Percival Gull Six » de Jean Batten lors d'un meeting aérien à Coventry en 1954. Le nom de l'appareil, Jean, figure sur le capot du moteur.

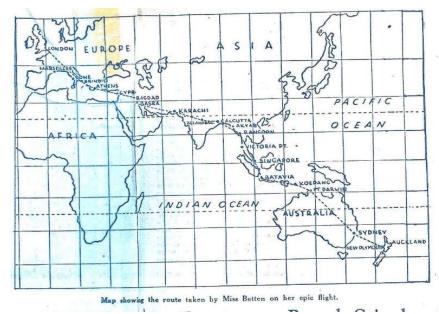
Après son premier vol reliant l'Angleterre à l'Australie, Jean achète un monoplan « *Percival Gull Six* », G-ADPR.

En 1935, elle établit un record du monde en volant d'Angleterre jusqu'au Brésil à bord du « *Gull* ».



Collection privée : DR

C'est elle qui, en 1936, effectua le premier vol en solo reliant l'Angleterre à la Nouvelle-Zélande.





Carte décrivant le parcours effectué par Jean Batten Angleterre – New Zeland.

Arrivée à Auckland le 16 octobre 1936

En 1938, elle est la première femme à recevoir la médaille de la Fédération aéronautique internationale, la plus haute distinction de l'aviation.

La Seconde Guerre mondiale met fin à ses aventures aériennes.

Son Gull est mis en service actif mais elle n'est pas autorisée à voler avec.

Pendant la guerre, elle participe à des campagnes visant à recueillir des fonds pour l'achat d'armes et d'appareils en donnant des conférences en Angleterre, mais ses jours de vol sont terminés. Après la guerre, elle se retire de la vie publique sauf pour quelques apparitions anniversaires.

En 1977, elle est invitée d'honneur à l'ouverture du pavillon des pionniers de l'aviation au Museum of Transport and Technology d'Auckland.

En 1982, elle est mordue par un chien sur l'île de Majorque. Elle refuse de se soigner et la blessure s'infecte. Elle meurt seule dans un hôtel de Majorque des complications de la morsure de chien.



SATURDAY, JUNE 5th.

GRAND

#### OPENING CEREMONY

in BATHURST PARK

at 6 p.m.

ADMISSION FREE.

Preceded by A GREAT PARADE of Naval Military and R.A.F. Units with equipment, and Civil Defence Services.

Accompanied by SIX BANDS, including NAVAL, MILITARY and AIR FORCE BANDS.

Parade assembles at Tutnalls at 5 p.m. and will march through the town via Lydney Cross, where the Salute will be taken.

The Opening Ceremony will be performed by MISS JEAN BATTEN, C.B.E.,
The World Famous Woman Aviator,

Introduced by
The Rt. Hon The VISCOUNT BLEDISLOE,
P.C., G.C.M.G., K.B.E.



Juin 1943



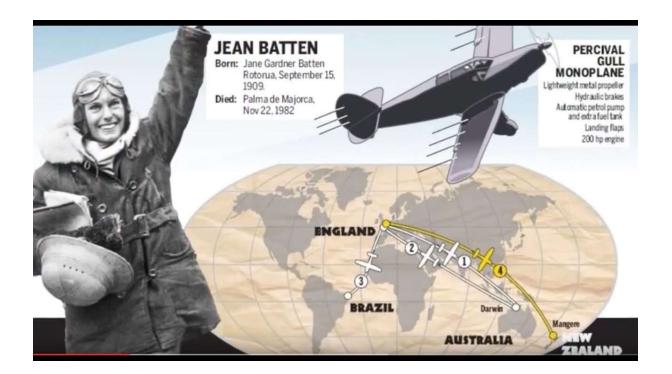


Jean Batten interviewée après son vol reliant l'Angleterre à l'Australie en 1934.



Jean Batten: « la Garbo du ciel »











## Les pilotes de ligne

#### Jacqueline CAMUS

Dès l'âge de 15 ans, Jacqueline Camus décide d'être pilote et commence par le vol à voile, puis le vol moteur. Nantie de ces deux brevets, elle s'entraine sur Stampe SV 4 à l'aérodrome de Saint Cyr l'Ecole (Yvelines). A 22 ans, elle sort major de promotion de l'Ecole Polytechnique Féminine. Elle passe alors le brevet de pilote professionnel et entre au Service de la Formation Aérienne (SFA) en qualité d'ingénieur. En 1966, elle satisfait aux épreuves théoriques de l'IFR (vol aux instruments), puis passe avec succès les épreuves pratiques. Après dix années d'efforts, elle devient la première femme pilote de ligne française et en 1967 d'être engagée en 1967 par la compagnie Air-Inter, où elle fera toute sa carrière.



Collection privée : DR

#### **Béatrice VIALLE** 1961



Née le 4 août 1961 à Bourges (Cher), est une aviatrice française, une des deux femmes au monde (avec la Britannique Barbara Harmer) pilotes de Concorde et première femme française à avoir piloté un avion de ligne supersonique.

A 19 ans, elle réussit le concours d'entrée à l'ENAC et suit avec succès quatre années d'études.

Diplômée de l'École nationale de l'aviation civile (promotion Élève Pilote de ligne 1981), elle commence sa carrière sur Embraer Bandeirante à Air Littoral (1984).



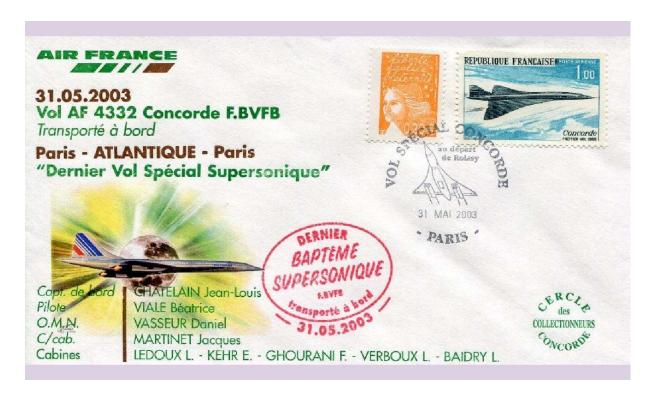
Elle intègre la compagnie Air France en 1985 où elle volera successivement sur Boeing 727, Airbus A320 et Boeing 747 avant d'obtenir la qualification Concorde le 24 juillet 2000.

Après 45 vols supersoniques Paris-New York et trois boucles sur l'Atlantique Nord et l'arrêt définitif des vols Concorde (31 mai 2003), elle devient commandant de bord sur Boeing 747-400.





Plis Philatéliques émis lors du dernier vol supersonique de Béatrice VIALLE sur Concorde F-BVFB, le 31/05/2003.



-.-.-.-

#### Patricia HAFFNER 1955



Née le 06/05/1955 à Boulogne Billancourt

Première femme à intégrer l'ENAC comme élève pilote de ligne en 1974, elle est aujourd'hui commandant de bord à Air France sur A380. À sa sortie de l'ENAC en 1978, elle est recrutée par Air France comme radio long-courrier sur B707. 2 ans plus tard, elle est lâchée copilote sur B727. Suivent 11 ans sur B727, A300 et A310. En 1991 elle devient commandant de bord sur B737. Elle a volé depuis sur A310, le B777 et A380. Au cours de sa carrière elle a travaillé pour la cellule de sélection des pilotes puis comme instructeur. Depuis la fin des années 90 elle est également en charge des programmes de Qualification de type A380. En novembre 2009, elle effectue la première traversée de l'Atlantique (PARIS-New York) sur l'Airbus A380.



-.-.-.-.

#### **Marina RASKOVA** 1912 - 1943



Née le 28 mars 1912 décédée le 4 janvier 1943.

Fille d'un chanteur d'opéra, Mikhail Malinine et d'Anna Spiridonovna, professeur, sœur de la célèbre chanteuse Tatyana Liubatovitch, elle est elle-même virtuose du piano, mais sort diplômée de l'Institut de l'Aviation Civile de Leningrad, et commence sa carrière de navigatrice, puis devient pilote, en 1925.

Le 24 octobre 1937, avec Valentina Grizobudova, elle enregistre un record du monde féminin de distance, 1445 km non-stop, aux commandes d'un Yakolev AIR-12!

L'année 1938 est pour elle celle de trois nouveaux records mondiaux : à bord d'un hydravion MP-1, couvrant 1749 km puis 2241 km, avec Valentina Grizodubova et Paulina Osipenko en ANT-37 parcourant 6450 km, en un vol non-stop de Moscou au Pacifique. Au terme de ce très long périple, les trois femmes doivent effectuer un atterrissage d'urgence dans la taïga, et ne seront retrouvées que dix jours plus tard, devant la vie à quelques barres de chocolat...

A l'âge de 26 ans, le 2 novembre 1938, elle reçoit l'Etoile d'or, numéro 106, des Héros de l'Union Soviétique, avec Grizodubova et Osipenko, pour ce vol record vers l'extrême-Orient.

Marina rejoint l'Armée Rouge dès 1938, et en même temps le NKVD, nommée lieutenant supérieur de la Sécurité de l'Etat.

C'est ainsi qu'elle use de ses contacts avec Staline pour obtenir la création des unités de combats féminines, suscitant la vocation de milliers de femmes pilotes amatrices.

Fin octobre 1941, avec l'accord du commandement suprême et avec le soutien du Komsomol, les Jeunesses Communistes de la ville d'Engels, elle forme un groupe trois régiments d'aviation féminins:

- le 586ème IAP, régiment de chasse, qui vole sur Yak-1, assigné à la défense de Saratov.
- le 587ème BAP bombardiers en piquet, dont Marina Raskova est nommée commandant, sur Polikarpov PO-2, prévu pour l'entraînement et le travail agricole... mais qui jouera un rôle crucial dans le harcèlement nocturnes des troupes allemandes.Le 588ème NBAP, bombardiers de nuit, qui portait le surnom des "Sorcières de La Nuit", et volait également sur PO-2.

Polikarpov PO-2



400 femmes composent donc ces régiments, pilotes, mécaniciennes et radio, mitrailleuses, armurières, et paieront un lourd tribut à la guerre.

Mais Marina Raskova ne survit pas jusqu'à la Victoire finale de l'URSS...

Alors qu'elle convoyait en première ligne une formation de trois avions, le 4 janvier 1943, dans une tempête de neige, son Pe-2 s'écrase au Nord de Stalingrad contre les hautes falaises qui longent les rives de la Volga. De cette mission, aucun équipage ne revient.

« Même s'il était possible de cueillir et de déposer à vos pieds toutes les fleurs de la Terre, cela ne constituerait pas une reconnaissance suffisante de votre valeur. »

L'hommage des pilotes français de Normandie-Niemen est sans doute l'un des plus vibrants qu'on leur ait rendu...



Collection privée : DR



#### Anna Aleksandrovna IEGOVREA 1916-2009

Née le 23 septembre 1916 près de Kouvchinovo et décédée le 29 octobre 2009 (à 93 ans) à Moscou, est une aviatrice soviétique. Elle s'illustra pendant la Seconde Guerre mondiale aux commandes d'un lliouchine II-2 Chtourmovik et fut distinguée par le titre de Héros de l'Union soviétique.

En 1941-1942, elle effectua des missions de reconnaissance et de liaison au sein de la 130e escadrille de liaison aérienne aux commandes d'un biplan en bois, le Polikarpov Po-2.

Après avoir été abattue, elle fut transférée en 1943 au 805e Régiment aérien d'attaque et effectua plus de 270 missions sur un lliouchine II-2 Chtourmovik, y compris des combats au-dessus de la péninsule de Taman et en Pologne.







Collection privée : DR

En août 1944, au cours d'une mission contre les forces allemandes près de Varsovie, l'avion de legorova fut touché par des tirs de DCA, tuant le mitrailleur de queue et mettant le feu à l'appareil. Volant sur le dos à basse altitude, legorova fut brûlée en quittant son appareil et son parachute ne s'ouvrit que partiellement. Elle subit diverses fractures et blessures internes en atteignant le sol. Elle reçut les premiers soins de la part des Allemands qui l'avaient capturée, puis fut emmenée dans un camp de prisonniers de guerre.

En Union soviétique, legorova fut présumée morte et se vit attribuer à titre posthume le titre de Héros de l'Union soviétique, alors qu'elle se trouvait en réalité dans un camp de prisonniers de guerre allemand, où ses blessures étaient soignées par le docteur Gueorgui Siniakov.



Le 31 janvier 1945, les forces soviétiques libérèrent le camp de prisonniers de Küstrin, où elle était détenue. Elle fut alors arrêtée par le NKVD sur la présomption de trahison, et elle fut interrogée pendant onze jours. Selon la loi soviétique de l'époque, tout citoyen soviétique capturé vivant par l'ennemi était considéré comme un traître et passible de la peine de mort ou d'une affectation dans un bataillon disciplinaire. Grâce aux témoignages d'autres prisonniers de guerre qui se portèrent garants de ses blessures et de sa conduite, elle fut libérée, mais le soupçon pesa lourdement sur elle pendant des années. Elle fut libérée des forces aériennes soviétiques pour des raisons médicales en 1945.

En 1961, legorova fit l'objet d'un article dans la *Literatournaïa gazeta* et fut finalement décorée de la médaille de Héros de l'Union soviétique en 1965.



Collection privée : DR



#### Nadia POPOVA 1921 - 2013



Née à Shabanovka (Orlovskaya oblast), en Russie, le 17 décembre 1921 décédée le 8 juillet 2013.

En 1937, elle fait son premier saut en parachute et son premier vol solo à l'âge de seize ans.

Popova s'est portée volontaire pour devenir pilote militaire, mais le gouvernement a d'abord interdit aux

femmes de combattre et l'a renvoyée.

Mais en octobre 1941, Joseph Staline donna l'ordre de déployer trois régiments de femmes pilotes.

Elle a ensuite rejoint un régiment de bombardement de nuit, et s'est proposée pour commander le 2e Régiment féminin (1941-45), équipé du « Polikarpov Po-2 ».

Le 10 mars 1942, lors d'une mission d'entraînement, Popova menait une formation lorsque deux avions se sont perdus dans une forte tempête de neige et se sont écrasés, tuant leurs équipages exclusivement féminins.

Popova a été abattu à plusieurs reprises au cours des trois années qu'elle a passées à se battre, mais n'a jamais été grièvement blessée. Le 2 août 1942, elle était dans une mission de reconnaissance de jour quand elle a été attaquée par des combattants de Luftwaffe et obligée de faire un atterrissage d'urgence

près de Cherkessk.

Essayant de retourner dans son unité, elle a rejoint une colonne motorisée, et parmi les blessés a rencontré son futur mari, le pilote de chasse Semyon Kharlamov.

C'est en Pologne qu'elle a atteint son record personnel de 18 sorties en une nuit. Au total, Popova a fait "852 sorties dans la Seconde Guerre mondiale en tant que pilote dans le 588ème régiment de bombardiers de nuit, plus tard appelé les 46èmes gardes en l'honneur de son courage."



Katya Ryabova and Nadya Popova 18 bombing sorties in a single night



## **Beryl Markham** 1902 - 1986



Née le 26 octobre 1902 à Leicester (Angleterre) et décédée le 3 août 1986 à Nairobie (Kenya).

Aviatrice kényane d'origine britannique. Connue pour ses mémoires « West with the Night » (*Vers l'Ouest avec la nuit*)1942, republié en 1980.

Elle va se lancer avec succés dans l'élevage des chevaux avant de devenir la première femme à faire un vol solo transatlantique d'est en ouest.

Fin 1931, elle avait son permis de pilote professionnel et, pendant les trois années suivantes, gagnait bien sa vie en emmenant des chasseurs en safari, en transportant des médecins chez des colons malades et en livrant du courrier dans des mines éloignées.

En 1936, personne n'a encore réalisé le vol Europe – New York, et aucune femme n'a traversé l'Atlantique dans son sens le plus périlleux. Beryl veut être pionnière sur ces deux points.

Le 4 septembre 1936, Beryl décolle d'Abingdon, en Angleterre, dans un monomoteur « *Percival Vega Gull* ». Après 20 heures de vol, elle tombe à court d'essence à cause du froid qui a

endommagé ses réservoirs et s'écrase en Nouvelle-Ecosse, au Canada, mais s'en sort indemne.





L'exploit fait d'elle une des pionnières de l'aviation, aux côtés d'Amelia Earhart ou d'Hélène Boucher.

Après son exploit, Beryl s'installe quelques temps aux Etats-Unis. Elle y rencontre Antoine de Saint-Exupéry, avec qui elle se lie et qui l'encourage à écrire.

C'est une des premières femmes à avoir pu vivre de son activité dans l'aviation commerciale quoique cette possibilité existât, pour les femmes, depuis 1926.

Beryl Markham est représentée dans le film *Out of Africa* par le personnage de *Felicity*.

C'est lors d'un séjour avec elle que son amant Denys Finch Hatton s'écrase en avion, alors qu'elle avait refusé au dernier moment de l'accompagner.

Le cratère vénusien Markham a été nommé en son honneur.

La passionnante biographie romancée de Paula Mac Laine « L'Aviatrice » brosse le portrait de Beryl Markham et Karel Blixen (auteure de «La ferme Africaine ») qui, malgré les circonstances (un homme pour deux) se respectaient et s'appréciaient.







.-.-.-.-.

#### **Anne-Laure MICHEL** 1988

Née en 1988



En France, les femmes pilotes de chasse sont rares. Une quinzaine. Anne-Laure Michel est l'une d'entre elles. Commandante d'escadrille depuis 2008, elle est entrée à l'Ecole de guerre pour voler toujours plus haut, avec toujours plus de responsabilités.

Prépa scientifique au Prytanée militaire de La Flèche, dans la Sarthe. Elle passe ensuite le concours de l'Ecole de l'air et suit une formation de trois ans dans cet établissement, à Salon-de-Provence. Deux ans pour obtenir le diplôme d'ingénieur, une troisième pour décrocher le diplôme d'équivalence européenne, que tous les pilotes de ligne d'Europe passent dorénavant.

En 2001, commence la formation en vol, d'abord sur des avions à hélice.

En 2002, elle apprend à piloter *l'Alpha Jet*,En mars 2003, elle obtient le *brevet de pilote de chasse.* Elle a 26 ans.

Anne-Laure Michel est affectée à l'escadron du « Normandie-Niemen » à Colmar, l'une des unités les plus prestigieuses des armées françaises, en janvier 2004. Elle pilote le Mirage F1.

En 2007, Anne-Laure Michel a obtenu son *brevet de Mission Commander.* Elle pouvait partir en mission avec pas moins de 100 avions, de tout type et de tout pays.

#### Elinor SMITH

1911 - 2010



Elinor Smith, née Patricia Ward Elinor Regina (17 août 1911 - 19 mars 2010), à New York.

Américaine pionnière de l'aviation, connue comme « *The Flying Flapper of Freeport* » (la garçonne volante de Freeport). Elle fut la première femme pilote d'essai pour Fairchild et Bellanca (maintenant AviaBellanca).

En 1918, à l'âge de six ans, avec son frère Joe, elle a effectué son baptême de l'air dans un *Farman* à hélice propulsive.

Elle a immédiatement été prise de passion pour le vol et a effectué de nombreux vols cet été-là avec le même pilote français, Louis Gaubert. À l'âge de 10 ans, elle a commencé à prendre des leçons de pilotage auprès de Clyde Edward Pangborn qui avait attaché des blocs aux palonniers afin que les pieds d'Elinor puissent les atteindre.

Elle obtient une licence de la Fédération aéronautique internationale (FAI) et un barographe certifiée FAI. Orville Wright a validé sa licence FAI, et trois mois après son premier solo, elle établit le record officiel d'altitude à 11 889 pieds (3 624 m) en avion léger dans le *Waco* 9. En septembre 1927, à 16 ans, elle est devenue la plus jeune pilote licenciée du gouvernement des États-Unis.



En avril 1929, Smith pulvérisait le record d'endurance de vol établi par des femmes en solo avec 26 h 30 min dans un monoplan *AviaBellanca Aircraft*. Ce vol a également fait d'elle la première femme à piloter un avion si puissant et si gros.

Le mois suivant, elle établit le record du monde de vitesse féminin de 190,8 milles par heure (307 km/h) dans un

Curtiss, un avion militaire.

En mars 1930, elle a ajouté près de 1 milles (1,61 km) au record mondial d'altitude, volant à une hauteur de 27 419 pieds (8 357 m).

En mai 1930, toujours avant son 19<sup>e</sup> anniversaire, elle devint la plus jeune pilote ayant une licence de transport accordée par le département du Commerce des États-Unis. En octobre 1930, un sondage auprès des pilotes brevetés l'a élue « meilleure Femme pilote d'Amérique ».

.-.-.-.-.

#### Hilda HEWLETT

1864 - 1943



Née le 17 février 1864 décédée le 21 août 1943 était une aviatrice et une entrepreneure aéronautique.

Elle a été la première femme britannique à obtenir une licence de pilote.

Elle a fondé et dirigé deux entreprises connexes: la première école de pilotage au Royaume-Uni et une entreprise de fabrication d'avions prospère qui a produit plus de 800 avions et employé jusqu'à 700 personnes. Elle a ensuite émigré en Nouvelle-Zélande.

Hewlett a assisté à sa première réunion d'aviation à Blackpool en 1909.

Plus tard cette année, après avoir adopté le pseudonyme "*Grace Bird*", elle s'est rendue à l'aérodrome de Mourmelon-le-Grand

, en France, pour étudier l'aéronautique.

Elle a rencontré l'ingénieur aéronautique Gustav Blondeau et ils sont devenus des partenaires commerciaux. Hewlett retourna en Angleterre avec un biplan Farman III, surnommé le Blue Bird.

À l'été 1910, elle et Blondeau ont ouvert la première école de pilotage au Royaume-Uni sur le circuit automobile de Brooklands à Weybridge, dans le Surrey. Beaucoup de gens ont eu leur première expérience de vol à l'école de Hewlett et Blondeau, y compris Thomas Sopwith.



Hilda Hewlett et Blondeau



Le 29 août 1911, à Brooklands, Hilda Hewlett est devenue la première femme au Royaume-Uni à obtenir une licence de pilote certificat n° 122 du Royal Aero Club après avoir terminé le test dans son biplan. Hewlett a également appris à son fils, Francis, à voler; il a obtenu le brevet de pilote le 14 novembre 1911, et poursuivit une brillante carrière dans l'aviation militaire au Royaume-Uni et en Nouvelle-Zélande, faisant de lui le premier pilote militaire à voler avec sa mère.

Il a obtenu le « *Distinguished Service Order »* en 1915 et a atteint le grade de capitaine de groupe .

Hilda Hewlett a participé à des compétitions aériennes et aéronautiques. Le 11 septembre 1911, elle a piloté son biplan Farman dans un meeting aérien à Chelson Meadow, Plymouth . En 1912, Hewlett a remporté une compétition aéronautique.

Hewlett et Blondeau ont lancé une entreprise de fabrication d'avions, Hewlett & Blondeau Limited , gérée par Hewlett. Ils ont construit des avions Farman , Caudron et Hanriot sous licence. L'entreprise commença à Brooklands, déménagea à Battersea , Londres, et s'installa finalement sur un site de 10 acres (40 000 m²) à Leagrave , Bedfordshire, en mai 1914. En août 1914, la compagnie avait produit 10 types d'avions différents. Pendant la Première Guerre mondiale , la société Hewlett fabriquait plus de 800 avions militaires, un moteur spécialisé de 90 ch (67 kW) que le gouvernement britannique considérait essentiel pour l'effort de guerre et employait jusqu'à 700 personnes. Après la guerre, l'entreprise se diversifia pour fabriquer du matériel agricole, mais l'usine avait fermé à la fin d'octobre 1920. Le site resta invendu jusqu'en 1926. Une rue à Luton, Hewlett Road, reçut son nom en reconnaissance de l'importance de la compagnie vers l'effort de guerre.

A pencil portrait of Hilda Beatrice Hewlett, 1931



## **Harriet QUIMBY** 1875 - 1912



Née le 11 mai 1875et décédée le 1er juillet 1912.

Pionnière de l'aviation, journaliste et scénariste américaine.

A l'occasion de la couverture du meeting aérien de Belmont Park, à New York, en octobre 1910, elle rencontre John Moisant et prend la résolution de devenir elle-même pilote.

Elle obtient son brevet de pilote, le premier délivré à une femme par l'Aero Club of America, le 1<sup>er</sup> août 1911.

Moins d'un an après l'obtention de son brevet, elle devient, le 16 avril 1912, la première femme à traverser la Manche aux commandes d'un avion, partant du terrain d'aviation de Whitfield, près de Douvres et se posant sur la plage d'Equihen. Elle réalise cette performance sur un *Blériot XI* monoplace équipé d'un moteur Gnome de 50 chevaux, qu'a accepté de lui prêter Louis Blériot.

Harriet Quimby périt avec son passager William Willard dans l'accident du *Blériot XI* 2 qu'elle pilote le 1<sup>er</sup> juillet 1912.

Malgré sa disparition à l'âge de 37 ans, Harriet Quimby eut un impact important sur le rôle des femmes dans l'aviation aux États-Unis.



L'épave de l'avion de Quimby après son accident fatal.

Amelia Earhart, qui fut en 1928 la première femme à traverser l'Atlantique en avion puis, en 1932, la première à le traverser en solo, écrivit notamment : « Pour traverser la Manche en 1912, sans aucun des instruments modernes, sur un avion qui était à peine plus qu'un cadre auquel on avait rajouté des ailes et un moteur, et un avion sur lequel, de surcroît, elle n'avait aucun entraînement, il fallait plus de cran et d'adresse que pour traverser l'Atlantique aujourd'hui ... Nous devons nous en souvenir, lorsque nous pensons à ce qu'accomplirent les premières aviatrices américaines ».

.-.-.-.-.

## **Lydia ZVEREVA** 1890-1916



Née Lydia Lebedeva en 1890 à Saint-Pétersbourg et décédée le 28 mai 1916 à Pétrograd.

Aviatrice russe, Lydia Zvereva a trouvé sa vocation en s'inspirant des exploits de la première aviatrice française, Élise Deroche et a obtenu son brevet de pilote nº 31 à l'Aéroclub impérial de Russie le 10 août 1911.

Elle fut officiellement la première femme à recevoir un brevet de pilote émanant de l'Aéroclub impérial russe. Elle

pilotait un Farman.

Dès 1914, elle participa à la construction des avions de combat russes avec son mari.









#### Melli BEESE 1886 - 1925



Née le 13 septembre 1886 et décédée le 22 décembre 1925, plus connue sous le nom de Melli Beese est la première femme pilote allemande.

Blessée dans plusieurs accidents - ce qui n'est pas inhabituel à l'époque - elle a ensuite construit son propre avion basé sur le Rumpler Taube, et en a construit plusieurs sous licence.

En 1912 elle et son mari plus tard Charles Boutard ont commencé à diriger une école de vol.

La seule du jour à ne pas avoir un seul accident grave ou fatal! Son courage est devenu une légende.

Les deux ont été internés quand la guerre a éclaté. Après la guerre, elle a essayé de reprendre sa carrière, mais a échoué. Elle s'est suicidée à Berlin le 22 décembre 1925







## Bernetta Adams MILLER 1884 - 1972



Née le 11 janvier 1884 et décédée le 30 novembre 1972. Aviatrice pionnière fut la cinquième femme pilote sous licence aux États-Unis.

Décorée de la Croix de Guerre pendant la Première Guerre mondiale.

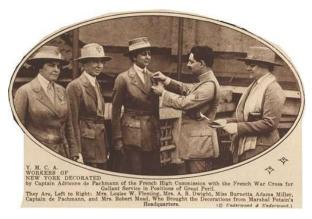
Elle s'est intéressée à l'aviation et a pris des leçons de vol en 1912 de l'école d'aviation Moisant à Mineola, Long Island.

Elle a reçu sa licence le 25 septembre 1912, devenant la cinquième femme aux États-Unis à détenir une licence de pilote (licence numéro 173 d'Aero Club of America).

La société Moisant l'a utilisée comme pilote de démonstration sur monoplan Blériot qu'ils construisaient sous licence. Elle était le pilote choisi pour montrer le monoplan Moisant-Blériot à l'armée des États-Unis à Collège Park, Maryland le 7 octobre 1912.

Bernetta est allé au front pendant la Première Guerre mondiale en tant que bénévole pour le YMCA. Elle livra de la nourriture aux troupes du 326ème régiment d'infanterie de la

82ème Division en tant que cantinière, fréquemment sous le feu.



Elle a été blessée au moins une fois, mais est restée au front pendant l'offensive d'Argonne et jusqu'à la fin de la guerre. En 1919, elle reçoit la Croix de Guerre du gouvernement français.

Affectée à Tours au début de 1918 puis envoyée dans le secteur de Toul en juin 1918, elle rendit les plus grands services avant et pendant l'offensive de Saint-Mihiel, servant et aidant les blessés dans les postes d'aide avancée. Elle était dans le secteur de l'Argonne lors de cette dernière offensive.

#### Bernetta dans les musées.

Sa combinaison de vol 1912 (en fait une pour les voitures ouvertes) est exposée à l'aéroport de Collège Park dans le Maryland. Il y a une photo d'elle dans la salle Early Flight du Musée National de l'Air et de l'Espace à Washington, DC.



Degauche à droite: Ellis Marion Miller, Edward Earnest Miller, Jr., Lester Williams Miller, Harold William Miller, and Edward Emerson Miller, ...



### Katherine STINSON 1891 - 1977



Née le 14 février 1891 à Fort Payne, Alabama et décédée le 8 juillet 1977 à Santa Fe,( Nouveau-Mexique)

Aviatrice américaine des débuts de l'aviation.

Elle est la quatrième femme aux États-Unis à obtenir un

certificat de pilote, qu'elle reçoit le 24

juillet 1912 à l'âge de 21 ans.

Le 18 juillet 1915, elle devient la première femme à réaliser un looping.







Elle est également la première femme autorisée à transporter du courrier par voie aérienne aux États-Unis.

Refusant l'admission au service aérien pendant la Première Guerre mondiale, Mlle Stinson a rejoint le « Corps de la Croix-Rouge Overseas Motor », dans lequel elle a conduit une ambulance. Lorsque ce service a été dissous, elle a été transférée au service de cantine.



.-.-.-.-.-.

#### Andrée DUPEYRON

1902 - 1988



Née Mailho (19 octobre 1902 à lvry-sur-Seine-22 juillet 1988 à Mont-de-Marsan) est une aviatrice française civile et militaire.

Andrée prend le brevet de pilote de tourisme et ensuite le brevet de pilote professionnel.

En mai 1938, Andrée Dupeyron bat le record féminin de distance en ligne droite sans escale. Elle parcourt 4360 km entre Oran en Algérie et Tel El Aham en Irak.

Onze ans plus tard en 1949, elle récidive en tentant de relier Mont-de-Marsan en France à Jiwani en Inde. Elle parcourt seule 5932 km, après 31h23mn de vol.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale Andrée est pilote dans le FAFL et marraine d'une escadrille qui porte son nom.

Durant l'hiver 1944/1945 après une formation dans l'Armée de l'air elle est brevetée pilote avec le grade de sous-lieutenant et en 1946, élève pilote du Centre de Vol à voile de la Montagne Noire (France), unique femme en formation et aussi aviatrice déjà fameuse.



### Élisabeth LION 1904 - 1988

Née à Balan, près de Sedan, dans les Ardennes, le 11 décembre 1904, et décédée le 9 janvier 1988 à Magnanville, dans les Yvelines.

Aviatrice française, détentrice de plusieurs records.

À la suite d'un baptême de l'air sur l'aérodrome de la Société des avions Caudron à Guyancourt, elle suit des cours de pilotage et obtient un brevet de pilote en 1934. Elle a trente ans.

Elle participe à plusieurs reprises à la coupe Hélène Boucher entre Buc et Cannes.

Le 31 décembre elle obtient un brevet de transport aérien, bien que la France refuse les pilotes féminins dans ses compagnies aériennes.

Le 2 septembre 1937, elle effectue un vol Paris-Berlin-Paris. Le 27 décembre 1937, elle définit un nouveau record féminin d'altitude, à 6 410 mètres, dans un *Caudron C.600.* 

Quatre jours plus tard, elle bat deux autres records d'altitude, en catégorie multiplace à 5 811 mètres et en catégorie des deux litres à 4 372 mètres.

Le 5 mars 1938, elle réalise un Tour de France sans escale en 10 heures et 15 minutes.

Un mois plus tard, le 8 avril 1938, elle réalise un Paris-Tunis-Paris en 18 heures et 15 minutes. Et un mois encore plus tard, le 13 mai 1938, elle devient la nouvelle détentrice du record féminin en ligne droite en réalisant un Istres-Abadan, soit 4 063 kilomètres.

La détentrice précédente de ce record était Amelia Earhart avec 3 939 kilomètres en août 1932.



Elisabeth Lion reussit son vol Parii-Tunis-Paris



L'objectif initial d'Élisabeth Lion était l'Île de Bahreïn dans le Golfe Persique. Elle a décollé d'Istres avec sept cents litres d'essence dans ses réservoirs, lui offrant une autonomie de vingt-cinq heures, et volé une vingtaine d'heures

En décembre de cette année 1938, elle est décorée par le ministre de l'Air, Guy Lachalmbre, des insignes de Chevalier dans la Légion d'Honneur.

Volontaire en 1939/1940, est en formation en Avril 1940 dans l'Ecole de l'air de Bordeaux-Mérignac dans le cadre du personnel navigant de l'Armée de l'air.

Promu lieutenant a titre provisoire pour la durée de la guerre dans le FAFL elle reçoit en 1943 la Croix de guerre.

En 1945, Charles Tillon, ministre de l'Air communiste du premier gouvernement Charles de Gaulle (GPRF) décide de créer un corps de pilotes militaires féminins, à l'instar de l'URSS pendant la Seconde Guerre mondiale. Elisabeth Lion est recrutée, associée à d'autres aviatrices, dont notamment Maryse Bastié, Élisabeth Boselli, Maryse Hilsz, Suzanne Melk, Yvonne Jourjon ou encore Anne-Marie Imbrecq.

Après un entraînement à Châteauroux, suivi d'un cycle d'étude à Tours, elles sont toutes reçues. L'expérience du recrutement de femmes dans l'Armée de l'air s'arrête toutefois en juillet 1946, avec le départ de Charles Tillon du gouvernement Félix Gouin.

## Nancy Harkness LOVE 1914 - 1976



Née le 14 février 1914 - décédée le 22 octobre 1976.

Aviatrice américaine. Première membre du « *Women Airforce Service Pilots* », elle a joué un certain rôle lors de la Seconde Guerre mondiale.

À 16 ans, elle vole pour la première fois. Elle obtient son brevet de pilote en un mois.

En 1936, Nancy Harkness se marie avec Robert M. Love, un major de l'*United States Army Air Corps*. Ils mettent sur pied une compagnie d'aviation, *Inter City Aviation*, pour laquelle Nancy est pilote. À la même époque, elle pilote pour le *Bureau of Air Commerce (en)*.

En 1937 et 1938, elle est pilote d'essai.

En mai 1940, peu après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en Europe, elle écrit au Lieutenant-Colonel Robert Olds qu'elle a trouvé 49 femmes qui sont d'excellents pilotes, qui ont plus de mille heures de vol et qui pourraient aider à transporter les avions



depuis l'usine jusqu'aux bases.



Olds soumet un plan d'intégration de pilotes civils féminins au général Henry H. Arnold, qui refuse à la suite de l'influence de Jacqueline Cochran.

Nancy Love à côté d'un Fairchild PT-19a







Nancy LOVE pilote de B-17

#### Blanche Stuart Scott 1885 – 1970



Née à Rochester dans l'État de New York le 8 avril 1885 et décédée le 12 janvier 1970.

Connue sous le surnom de *Betty Scott*, elle est probablement la première femme à piloter un avion en Amérique, et une des premières dans le monde, quelques mois seulement après Élise Deroche.

Le 23 octobre 1910, elle a fait son premier vol public et la première apparition professionnelle d'une femme aviateur dans le pays à Fort Wayne, IN.

Elle établit un record de vol à longue distance pour les femmes de 10 miles le 30 juillet 1911 et ensuite un record de 25 miles en août 1911.

Elle a joué le rôle principal dans le premier film sur le vol, *The Aviator's Bride*.

En 1912, elle rejoint l'aviateur et designer Glenn Martin et, en tant qu'employée de Martin, devient la première femme pilote d'essai en Amérique.



Elle participa à de nombreuses expositions dans l'Ouest et devint la première femme pilote de cascades, le *«Tomboy of the Air»*.

BettyScott subit un accident en 1913 qui lui causa de graves blessures. Il lui a fallu une année pour se rétablir. Elle a fait peu de vols après cela et s'est retirée du vol actif en 1916.

Le 6 septembre 1948, Betty Scott se distinguait une fois de plus. Sur un vol avec le pilote Charles E. Yeager dans un «Loockeed TF-80C», elle est devenue la première Américaine à monter dans un jet. Pour le plaisir de son passager, Yeager a inclus quelques rouleaux et une plongée de 14 000 pieds.

L'Association de l'aéronautique des États-Unis l'a honorée en 1953. En 1954, Betty Scott est devenue consultante auprès du « *United States Air Force Museum* ».



.-.-.-.-.

# Coupe Femina (aviation)

La coupe Femina en aviation, était une compétition aérienne réservée aux aviatrices créée en 1910 par Pierre Lafitte (directeur du magazine Femina).

L'aviatrice parcourant la plus longue distance au cours de l'année civile remportait le prix.

Année	Concurrentes	_ Lieu	Distance	Temps	Date
	Marie Marvingt	Mourmelon	35 km ou 43 km	53 minutes	27 novembre
1910	Jane Herveu	Pau		2 h 02	
	Hélène Dutrieu	Étampes	167,2 km	2 h 35	21 décembre
	Jane Herveu	Compiègne	248 km	2h 41	31 décembre
1911	Marie Marvingt				
	Hélène Dutrieu	Étampes	254,12 km	2h 58	31 décembre
1912	Marie Marvingt				
	Hélène Dutrieu		254,130 km		
1913	Jeanne Pallier	Mourmelon	290 km		Novembre
	Élise Deroche		323 km		25 novembre 1913

#### Records féminins altitude

- 2 aout 1933 : Hélène Boucher 5 900 mètres sur Mauboussin 120 à moteur Salmson
- 24 septembre 1933 : Maryse Hilsz, 7 388 mètres sur Mauboussin 120 à moteur Salmson
- 17 juin 1934 : Maryse Hilsz à Villacoublay, 11 800 mètres sur Morane-Saulnier.
- 23 juin 1936 : Maryse Hilsz à Villacoublay, 14 310 mètres sur Potez 506 à moteur Gnome-Rhône, performance sans pressurisation et jamais égalée depuis par une femme.

## Emma Lilian Todd, 1865 -1937

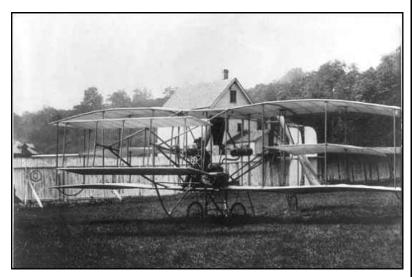
**Profession**: Inventrice



La première femme inventrice de l'histoire de l'aviation

Influencée par les aéroplanes qu'elle avait observés lors d'un voyage à Londres, c'est aux alentours de 1903 qu'Emma commence à dessiner des avions. Avant de prendre sa retraite, elle a la chance de voir s'envoler le dernier avion dessiné par ses soins, avec aux commandes le pilote d'essai Didier Masson, elle-même s'étant vu refuser son brevet malgré ses nombreuses tentatives.

Emma décroche son premier emploi au bureau du Gouverneur de Pennsylvanie, ce qui en fait peut-être l'une des premières femmes à occuper un tel poste aux États-Unis. Son travail dans le domaine de l'aviation est rapidement remarqué lorsqu'elle présente ses premiers dessins lors d'un salon aérien au Madison Square Garden.



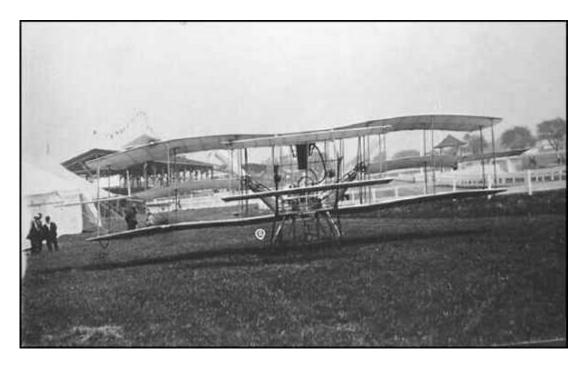
Miss Todd 23/09/1909

La philanthrope Olivia Stage apprécie son travail et devient sa mécène en lui octroyant 7 000 dollars pour concevoir et construire son propre appareil.

Outre ses inventions dans le domaine de l'aviation, elle est à l'origine du premier aéroclub junior des États-Unis, en 1908, et a créé et breveté – selon une ancienne édition du New York Times – un buffet avec table pliante, un canon de midi solaire, un cadran solaire unique et une harpe éolienne à accrocher dans un arbre.



Miss Todd avec Didier Masson



Vue de face du dernier avion conçu par Miss Todd.

.-.-.-.-.

## Phoebe Fairgrave Omlie, 1902 - 1975



Profession: Mécanicienne aéronautique>

Première mécanicienne aéronautique au monde, et ce n'est pas tout...

**Phoebe Fairgrave Omlie** 

Phoebe Jane Fairgrave est sans doute l'une des figures les plus remarquables et pourtant les plus méconnues du monde de l'aéronautique en particulier, et de l'avancement professionnel des femmes en général.

Pour Eleanor Roosevelt, elle était à l'époque l'une des « onze femmes dont les réalisations permettent de dire sans se tromper que le monde est en train de progresser ».

Phoebe étudie à la *Madison School and Mechanic Arts High School* où elle obtient son diplôme en 1920.

C'est lors d'une visite du président Woodrow Wilson dans sa ville, à l'occasion de laquelle un meeting aérien est organisé, qu'elle se prend de passion pour l'aéronautique.

En insistant auprès d'un directeur d'aéroport, elle obtient finalement de pouvoir accompagner un pilote.

Malgré toutes les acrobaties et tous les efforts de ce dernier pour la rendre malade et la démotiver, il ne fait que renforcer sa détermination.

Avant même d'avoir 20 ans, elle commence elle-même à faire de l'acrobatie aérienne, comme sortir en vol du cockpit ou sauter en parachute.



Elle établit d'ailleurs le record de saut en parachute pour une femme avec un saut à 4 600 mètres, ce qui lui vaut d'être embauchée sur la série américaine « *The Perils of Pauline* » en tant que cascadeuse aérienne.

Elle établit deux nouveaux records en 1927, en devenant la première mécanicienne aérienne au monde et la première femme à obtenir un brevet de pilote de ligne.

Quelques temps après, le président Roosevelt la nomme « Conseillère spéciale en renseignement aérien » auprès du *National Advisory Committee for Aeronautics*, ce qui en fait la première femme à occuper un poste dans l'administration fédérale américaine de l'aviation (FAA).



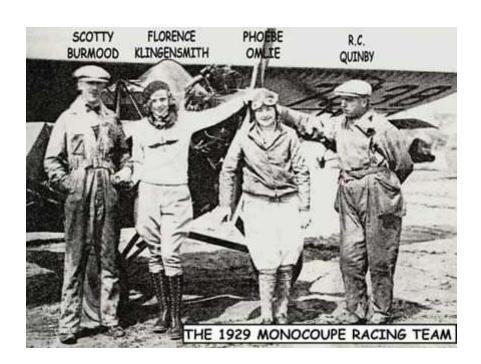
Lorsque les États-Unis entrent en guerre en 1941, elle créé 66 écoles dans 46 États pour satisfaire à la demande croissante de pilotes, y compris des écoles avec des femmes pour instructrices. Concernant ces dernières, elle déclarera que « si des



femmes peuvent apprendre aux hommes à marcher, elles peuvent leur apprendre à piloter ».

Elle meurt en 1975 dans des circonstances malheureuses et est enterrée aux côtés de son mari.

La tour de contrôle de l'Aéroport international de Memphis lui a été dédiée.









-.-.-.

## Valentina Tereshkova, 1937 -



Profession : Cosmonaute, pilote et femme politique

Première femme dans l'espace

Valentina Tereshkova

Née à Bolshoye Maslennikovo, un village de l'ouest de la <u>Russie</u>, Valentina Terechkova est devenue en 1963 la première femme à aller dans l'espace.

Intéressée très jeune par le parachutisme, Valentina effectue très tôt son premier saut.

En 1961, elle devient secrétaire de la Ligue des jeunes communistes locale avant de rejoindre plus tard le Parti communiste de l'Union soviétique.

L'année suivante, elle postule à un programme spatial visant à envoyer une femme dans l'espace et est choisie parmi plus de 400 candidates. Après un entraînement des plus rigoureux, elle est envoyée dans l'espace le 16 juin 1963 à bord de Vostok 6.

Durant le lancement, elle aurait déclaré : « Hé toi le ciel, enlève ton chapeau. J'arrive ! »

Elle fera 48 orbites autour de la terre (plus que n'importe quel homme dans l'espace avant elle) en trois jours à peine.

Pendant son séjour dans l'espace, elle communique avec le Secrétaire général du parti communiste soviétique, Nikita Khrouchtchev, qui lui déclare : « Valentina, je suis ravi et très fier qu'une jeune Soviétique soit la première femme à aller dans l'espace et à manœuvrer un appareil aussi moderne ».







Valentina et Nikita Khrouchtchev

À son retour, Valentina obtient son diplôme avec mention à l'académie militaire aéronautique Joukovski en 1969 et devient une femme pilote accomplie et une importante figure politique du pays.

Elle porte la flamme olympique lors des Jeux d'été de 2008 et reçoit le Prix d'honneur de la fondation allemande Eduard Rhein en 2007.



Tereshkova en 1969

Elle s'est depuis retirée de la vie politique et militaire avec le grade de Major général de l'Armée de l'air soviétique, mais aurait dit à Vladimir Poutine qu'elle aimerait quand même voyager un jour sur Mars.

























## Cecil "Teddy" Kenyon 1905 - 1985



Née en 1905

Après 10 heures d'instruction, Cecil « Teddy » a reçu sa licence de pilote en 1929 et est devenue membre fondateur des «99er's», un groupe de femmes pilotes

En 1933, Cecil « Teddy » a remporté le championnat national de vol des femmes sportives au Roosevelt Field à New York en battant 28 hommes et 11 femmes. Ses nombreux trophées sont maintenant au Musée international de la femme et de l'air des



femmes à Cleveland, Ohio.

À la fin des années 1930, Teddy s'est envolé pour la « *Civil Air Patrol* » et est devenue un pilote d'essai pour « Grumman » pendant la Seconde Guerre mondiale.

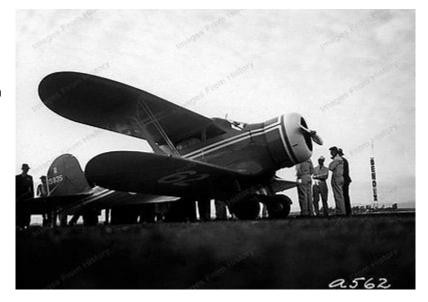
Dans sa position chez « Grumman », elle a eu l'occasion de piloter les types d'avions Grumman suivants à leur sortie de la ligne de production: F4F Wildcats;

F6F Hellcats; et TBF Avengers.

À 55 ans, Cecil « Teddy » a obtenu sa licence d'hélicoptère Cecil « Teddy » est restée un pilote actif bien dans ses années 70.

Cecil « Teddy » est décédée en 1985.

Avion de Cecil « Yeddy » Kenyon en 1934





Teddy Kenyon, Barbara Jayne, Lib Hooker

## Mary, Lady Heath 1896 - 1939



Née Sophie C. Elliot-Lynn le 10 novembre 1896, décédée le 9 mai 1939 était un aviateur irlandais.

En 1916, Sophie abandonne temporairement ses études pour rejoindre le Corps des femmes auxiliaires de l'armée, d'abord en tant que cavalière d'expédition et plus tard en tant que chauffeur d'ambulance en France.

Elle était l'une des femmes les plus connues dans le monde pour une période de cinq ans à partir du milieu des années 1920.

Avant de devenir pilote, Lady Heath été la première

championne de javelot féminine de Grande-Bretagne et a établi un record mondial contesté pour le saut en hauteur . En 1923, elle représenta le Royaume-Uni à l' Olympiade féminine de Monte-Carlo en 1923, au troisième rang du saut en hauteur , du lancer du javelot et du pentathlon féminin . En 1926, elle représenta à nouveau le Royaume-Uni au javelot. 1926 Les Jeux Mondiaux Féminins à Göteborg, arrivant quatrième avec un lancer de 44,63 mètres.





L'année suivante, Lady Heath est devenue la première femme à détenir un brevet de pilote commercial en Grande-Bretagne et, en cours de route, a établi des records d'altitude dans un petit avion et plus tard sur un « <u>hydravion Shorts</u> », a été la première femme à parachuter milieu d'un match de football).

En 1928, Lady Heath devient la première personne à voyager en solo du Cap à Londres sur le petit biplan « *Avro Avian* ».

Après son grand envol du Cap, elle a pris une qualification de mécanicien aux Etats-Unis, la première femme à le faire.

Arrivée à Croydon, Angleterre en provenance du Cap



En juillet de 1928 elle a passé quelques semaines en tant que copilote avec une compagnie aérienne civile, KLM. Elle espérait être nommée à la nouvelle route de Batavia, ce qui aurait fait d'elle la première femme pilote d'une compagnie aérienne commerciale. Le monde n'était pas prêt pour les femmes pilotes et son espoir n'était pas rempli.





Avro 594 Avian III G-EBUG



Lady Mary Heath (Lady Icarus)



Mary and Jack

Le 9 mai 1939, à l'âge de 42 ans, elle est décédée à l'hôpital St Leonard de Shoreditch, à Londres, à la suite d'une chute dans un tram à deux étages.

.-.-.-.

### **Marthe Niel** 1878 - 1928



Aviatrice française, née *Marie Ange Denieul* le 29 décembre 1878 à Paimpont (Ille-et-Vilaine). Elle est décédée le 18 novembre 1928 à Rennes (Ille-et-Vilaine).

Marthe Niel est son pseudonyme d'aviatrice.

Marthe Niel obtient le brevet de pilote n° 226 de l'Aéroclub de France le 19 septembre 1910 sur un monoplan « *Koechlin* » ;

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...

- Grande Semaine d'aviation de la Champagne en juillet 1910 ;
- Dijon, du 22 au 25 septembre 1910, avec Barrier, Eugène Renaux, René Hanriot, Simon, Martinet, Rigal;
- Bruxelles (Stockel), du 21 au 29 octobre 1910, avec, entre autres, René Labouchère, Prevost ;
- Périgueux, du 22 au 24 avril 1911, avec René Labouchère, Jules Fischer, Mallard;
- Gaillac, du 20 au 22 mai 1911, avec Joseph Frantz, René Labouchère, Prevost;
- Tulle, fin juillet 1911;
- Ussel, le 7 août 1911.

À Dijon, elle reçut un prix spécial.



À Périgueux, elle captiva le public. Elle laissa d'abord son jeune mécanicien Joseph Frantz piloter son monoplan (breveté le 3 février 1911 sur un appareil Koechlin, Joseph Frantz deviendra un pilote célèbre de la guerre 14-18, première victoire aérienne avec Quénault).



Elle décolla à son tour et frôla la cime des arbres bordant la route de Bordeaux et piqua du nez à l'atterrissage, causant des dégâts légers à l'hélice et cassant la béquille correspondant aux roues des patins.

Elle épouse Pierre Fontalbat, marchand de vin, le 9 mai 1900 à Paris.

Elle exerce alors la profession de cuisinière.

Le couple divorce le 4 février 1904.

Le 18 novembre 1915, elle épouse à Paimpont le constructeur d'avions Paul Koechlin ; celui-ci décèdera le 17 août 1916 durant la bataille de la Somme.



Après un remariage le 5 août 1919 avec Raymond Clerc, elle décède en 1928 à Rennes des suites d'une intervention chirurgicale.

Le 26 mai 1929, ses biens sont vendus aux enchères au Pont-du-Secret, à Paimpont.



Marthe Niel à Périgueux



Marthe Niel à Gaillac

## 6 femmes africaines pilotes d'avion

Certaines d'entre elles sont des commandants de bord.

Qui sont-elles ? D'où viennent-elles ?



#### Irene Koki Mutungi.

39 ans, est la première femme kényane à devenir pilote de l'air. Elle est la première femme africaine à devenir commandant de bord.



#### Patricia Mawuli du Ghana.

Ensuite se positionne Patricia Mawuli qui a grandi au Ghana, dans une cabane en brousse. Durant son enfance, elle aimait observer avec nostalgie les avions qui passent audessus. Un jour, elle se disait : « Je piloterai un avion ».

En 2007, alors qu'elle est âgée de 21

ans, elle a décidé de réaliser son rêve d'enfance.

Elle se dirigea vers l'aérodrome de Kpong et a demandé du travail. «Quand elle arriva, je lui avais dit que nous n'employons pas des femmes », se souvient Jonathan Porter, directeur technique de l'aérodrome. Déterminée à réaliser son rêve, Patricia insista encore et encore, jusqu'à obtenir le boulot.

Ainsi, elle a fini par devenir la première femme pilote de l'aviation civile du Ghana. Elle est la première femme de l'Afrique de l'ouest à avoir un certificat de construction et d'entretien des moteurs Rotax.



#### Esther Mbabazi du Rwanda.

Née au Burundi de parents rwandais, Esther Mbabazi est devenue la première femme pilote rwandaise en 2012.



# Capitaine Chinyere Kalu du Nigeria.

Première femme pilote du Nigeria. Sa décision de faire une carrière dans l'aviation a été stimulée par sa tante, qui était aussi la première femme de sa ville natale à avoir voyagé à l'étranger.



# Asnath Mahapa de l'Afrique du Sud.

En 2003, Asnath Mahapa est devenue la première femme pilote noire en Afrique du Sud. Elle est la fondatrice de l'Ordre africaine de l'aviation (Pty). Elle a également volé pour la Croix-Rouge et les programmes mondiaux de l'alimentation en Afrique centrale et occidentale.



#### Lieutenant Ouma Laouali.Ph.Dr

Lieutenant Ouma Laouali, âgée de 28ans, est la première femme pilote du Niger. Pilote de chasse, elle figure parmi les nigériens formés par les Etats-Unis dans le cadre d'un programme de lutte contre le groupe terroriste Boko Haram.



C'est un acte très symbolique. Trois pilotes de la compagnie aérienne Royal Brunei ont marqué l'histoire de leur pays en formant le tout premier équipage composé entièrement par des femmes.

Sharifah Czarena, Nadiah Pg Khashiem et Sariana Nordin ont piloté un « *Boeing 787 Dreamliner* » de la compagnie Royal Brunei Airlines à l'occasion de la journée d'indépendance du Brunei, le 23 février.

# Marga von ETZDORF 1907 - 1933

Née le 1<sup>er</sup> août 1907 à Spandau (Empire allemand) et morte le 28 mai 1933 près d'Alep (Syrie)

À l'âge de 19 ans, elle décide de suivre une formation de pilote. En décembre 1927, elle achève quatre mois d'études à

l'école de pilotage Bornemann de Berlin-Staaken.

Elle est donc la deuxième femme allemande après Thea Rasche à obtenir une licence de vol A2 après la Première Guerre mondiale.

Elle a vraisemblablement pu obtenir le diplôme B1. Elle apprend également la voltige aérienne.



Décembre 1927

À 20 ans, Marga von Etzdorf a volé pour la première fois comme « seconde pilote» sur le

siège de droite d'un Junkers F 13, le premier avion tout en métal.

Elle participait au transport de passagers, sur les routes aériennes Berlin-Breslauet, Berlin-Stuttgart-Bâle à bord de Junkers F 13



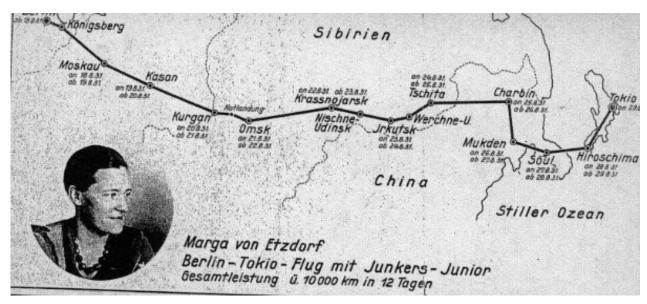
En 1930, grâce à l'aide de ses grands-parents, elle achète un avion privé, un Junkers A 50.



Le 14 novembre 1930, elle part de Berlin et survole Bâle, Lyon puis Madrid. Elle doit faire escale à Rabat (Maroc) et débarque aux îles Canaries le 6 décembre. Elle connaît des difficultés uniquement sur le vol du retour, de violentes tempêtes l'obligeant à atterrir en Sicile. Lors de son départ, une aile de l'avion heurte un mur, ce qui endommage gravement l'appareil. Les pièces de rechange étaient compliquées à obtenir, elle doit revenir en Allemagne en train.

En 1931, elle prépare un vol spectaculaire avec pour destination Tokyo, au Japon.

Le 18 août 1931 a lieu son départ en fanfare à Berlin.





En raison du mauvais temps, elle doit faire escale au bout de trois heures à Königsberg. Onze heures plus tard, elle atteint sa première étape, Moscou.

De là, elle survole Nijni Novgorod le long de la Volga jusque Kazan.

Le troisième jour de son voyage, elle traverse l'Oural, puis suit la ligne du chemin de fer transsibérien jusque Novosibirsk.

À Hailar, près de la frontière mongole, attendent plusieurs journalistes, pas pour elle, mais pour la pilote britannique Amy Johnson, qui voyageait également vers Tokyo.

Étant donné que cette dernière volait accompagnée par son mécanicien, Marga von Etzdorf est bien la première femme qui réalise un vol en solo d'Europe à destination du Japon. Le lendemain, elle survole la taïga et atteint le lac Baïkal.

Le prochain arrêt est Mukden, où elle doit faire une pause d'une journée parce que les documents l'autorisant à entrer au Japon n'étaient pas encore arrivés. Elle s'arrête faire le plein en Corée et s'aventure sur la mer du Japon.



Le soir même, elle débarque à Hiroshima.

Le prochain objectif était d'Osaka, puis Tokyo, mais à partir de là, elle ne pouvait plus voler librement en raison des nombreuses zones militaires interdites de survol.

Le 29 août, elle atteint la capitale japonaise après au total 12 jours de voyage (dont 11 jours de vol). Des milliers de personnes sont là pour l'accueillir à l'aéroport de Tokyo.



En juillet 1932, elle accueille en personne sa collègue Elly Beinhorn, qui revient d'un tour du monde.

Après de longues négociations, la société de Hanns Klemm lui propose un Klemm Kl 32.

Le 27 mai 1933, elle décolle de Berlin-Staaken.

Mais dès le lendemain, son avion doit atterrir à Mouslimieh, près d'Alep (Syrie), endommagé à cause du vent.

Il aurait été possible de réparer l'avion mais Marga von Etzdorf demande une chambre pour dormir une demi-heure.

Une fois seule, elle se suicide.



