

Femmes et pilotes militaires dans l'armée de l'Air :

Une longue quête

Marie-Catherine Villatoux

Revue historique des armées, n° 272, 3e trimestre 2013, pp. 12-24.

A l'instar des plus légers que l'air, l'aviation a très tôt attiré des femmes en quête d'exploits mais aussi d'aventures. Pour autant, devenir aviatrice et plus encore pilote militaire a longtemps relevé du défi tant le monde de l'aviation constitue, depuis ses premières heures, un territoire dominé par la masculinité. D'Elise Deroche, première détentrice, le 8 mars 1910, du brevet de pilote de l'aéroclub de France, à Elisabeth Boselli qui reçoit, le 12 février 1946, le premier brevet de pilote militaire accordé à une femme, numéro 32939, au premier général féminin de l'armée de l'Air, issue des services de santé et promue le 1^{er} avril 1976, Valérie André, brevet militaire de pilote d'hélicoptère numéro 001, et bien sûr à la regrettée Caroline Aigle, première pilote de combat 1999, après l'ouverture aux femmes du concours d'entrée à l'école de l'Air trois ans plus tôt, que de chemin parcouru !

Loin d'être particulière, l'histoire de cette quête dans le monde de l'aéronautique militaire s'inscrit dans un mouvement de fond qui traverse les sociétés occidentales au siècle dernier, se traduisant par une remise en question de la place et du rôle des femmes ainsi que de leur accession à de nouveaux droits. Toutefois, cette évolution doit être analysée au prisme des événements tant internationaux que nationaux qui jalonnent la première moitié du XXe siècle. Si les deux grands conflits mondiaux ont marqué une première étape, avec une brève tentative vite refermée, entre 1944 et 1946, de formation de femmes pilotes militaires, il faudra, pendant les guerres d'Indochine et d'Algérie, une rare obstination à Suzanne Delvoye-Jannin, à Valérie André ou bien encore à Elisabeth Boselli, pour se voir autorisées à accomplir des missions de guerre aux côtés de leurs compagnons d'armes masculins. Toutefois, leurs efforts, trop souvent oubliés quand ce n'est pas méconnus, seraient restés vains sans l'écoute favorable de certains hauts responsables militaires de l'époque, à l'évidence précurseurs, qui n'hésitent pas à soutenir des demandes alors considérées comme aussi déplacées - voire scandaleuses - qu'utopiques. Les efforts de ces pionnières se sont vus couronnés de succès à la fin du XXe siècle avec la chute des derniers bastions au sein de l'armée de l'Air et l'ouverture de l'école de l'Air aux femmes.

Le temps des pionnières

A la veille de la Grande Guerre, huit femmes sont détentrices du brevet de pilote de l'aéroclub de France qu'elles ont obtenu entre 1910 et 1914, soit moins de 1 % sur les 966 pilotes brevetés masculins que compte alors la France. Ces aventurières de l'air font l'objet de toutes les curiosités et exercent une fascination certaine auprès de leurs contemporains, tandis que les grands quotidiens relayent leurs exploits avec force détails. Appartenant à des milieux aisés, que ce soit par leur naissance ou leur union, ces femmes qui ont obtenu leur brevet à l'âge de 24 ans pour la plus jeune et de 41 ans pour la plus âgée, évoluent et concourent dans des épreuves aux côtés de leurs homologues masculins et apportent ainsi la preuve de la compétence des femmes dans un domaine considéré comme un sport des plus dangereux¹. Au delà de la reconnaissance sociale et de la célébrité, ces pionnières trouvent, grâce à leur passion pour les airs, cette nécessaire autonomie financière qui leur confère une indépendance certaine, alors rare en ce début de XXe siècle. Artiste lyrique comme Elise Deroche (1884-1919), plus connue sous son nom de scène de baronne Raymonde de Laroche, sportives émérites comme la belge Hélène Dutrieu (1877-1961) ou l'extraordinaire Marie Marvingt (1875-1963), cette poignée d'aviatrices, toutes détentrices de records les plus divers, décident, à l'heure des premiers combats, d'apporter leur concours au pays en guerre.

C'est à Marthe Betenfeld (1889-1982), plus connue sous le nom de Marthe Richer, que l'on doit la création de l'Union patriotique des aviatrices de France, en avril 1915, et dont elle assure le secrétariat. Cette association porte alors les espoirs du petit groupe de femmes pilotes qui n'hésitent pas à faire part de leurs doléances à la plus haute autorité de l'aéronautique militaire, le général Hirschauer. Les journaux, tels *l'Avenir de la Dordogne* ou *La vie sportive* se font l'écho de cette entreprise peu banale en publiant, en juillet 1915, à quelques jours d'intervalle, deux articles au titre accrocheur : « Les aviatrices et la guerre » et « Les aviatrices veulent servir ». Ainsi que le rappelle l'un des journalistes, « le haut commandement a décliné leurs offres. Le général Hirschauer leur a récemment répondu qu'il regrettait de ne pouvoir les utiliser parce que la convention de La Haye ne permettrait pas au cas elles seraient faites prisonnières qu'on les traitât comme des belligérants ». Pourtant, loin de se satisfaire de ce refus aussi ferme qu'argumenté, les aviatrices, comme le souligne l'auteur, « viennent à nouveau de demander à être employées pour le transport des avions ou la surveillance des villes de

¹ Voir à ce propos plusieurs ouvrages : Bernard Marck, *Elles ont conquis le ciel : 100 femmes qui ont fait l'histoire de l'aviation et de l'histoire*, Paris, 2009, Arthaud, 252 p. ; *Les aviatrices*, Paris, 1994, L'archipel, 387 p. ; Stéphane Nicolaou et Elizabeth Mismes-Thomas, *Aviatrices : Un siècle d'aviation féminine française*, Paris 2004, Altipresse, 190 p. ; Alain Pelletier, *Les filles d'Icare : Histoire mondiale des aviatrices*, Paris, 2011, ETAI, 192 p.

l'arrière ». Ces dernières vont vainement tenter, une dernière fois, de tirer profit de leur audience auprès du grand public pour faire fléchir les autorités militaires comme en témoigne un nouvel article, publié quelques semaines plus tard, dans le *Figaro* sous le titre étonnant de « Nos aviatrices s'ennuient ».

Il serait cependant erroné de chercher dans les propos rapportés une quelconque revendication d'égalité de traitement avec les pilotes masculins, ces pionnières présentant leur spécificité d'aviatrice sous le prisme du rôle traditionnel de soutien et d'auxiliaire accordé aux femmes, en proposant d'effectuer à l'arrière des missions de convoyage d'appareils : « *Monsieur, il ne s'agit pas pour nous de jouer au soldat, ni de courir des aventures, et nous n'avons pas la prétention de bombarder des villes. Qu'on nous laisse à l'arrière, comme des dames de la Croix-Rouge, et qu'on nous fasse travailler. Tous les jours des appareils sont ramenés du front détériorés, faussés, troués de projectiles ; on les transporte aux ateliers qui les réparent. Et puis, quand de nouveau, l'appareil est en état de prendre l'air, on le confie à un aviateur, qui le dirige sur un des aérodromes d'où il repart pour le front. Ne voit-on pas que notre petit groupe d'aviatrices serait fort bien employé à ce service-là ? Il y a autour de Paris quatre aérodromes à chacun desquels pourraient être attachées deux d'entre nous, dont le rôle serait de convoier au camp l'avion qu'elles seraient allées chercher à l'atelier.* » Toutefois les dernières lignes de l'article mentionnent un dernier élément révélateur de la volonté d'émancipation de cette poignée d'aviatrices dans une activité où la spécificité de leurs compétences était reconnue : « *L'aviation nous procurait de larges ressources que la guerre nous a retirées. Nous ne demandons pas que ces ressources nous soient rendues, mais simplement que l'autorité militaire nous fournisse, en échange d'un travail utile au pays, le moyen de subsister* ».

Les pionnières de l'aviation doivent cependant se rendre à l'évidence : il leur faut renoncer à cette idée trop novatrice de convoyage d'appareils. C'est ainsi que l'on ne retrouve plus aucune mention d'une telle demande jusqu'à la fin de la guerre. Toutefois, deux d'entre elles, Marthe Richer et Marie Marvingt, personnalités hors du commun, s'illustrent par leur engagement hors des sentiers battus. Dans son ouvrage *Dans l'air et dans la boue* paru en 1933, le pilote Joseph Davrichewy, qui écrit sous le nom d'emprunt de Jean Violan, évoque Marthe Richer sous les traits de « *M...R ..., une enragée de l'aviation* »². Cette dernière, « *qui ne peut vivre en dehors de cette atmosphère âcre d'essence et d'huile brûlées, et de bruissement d'ailes* », veut aller au front. C'est, dit-il, « *une idée fixe tellement incrustée dans sa jolie caboche qu'elle en devient empoisonnante* ». Elle déclare à qui veut l'entendre : « *Qu'on me prenne comme estafette, essayeuse d'avions, mécanicienne, n'importe quoi, mais que je reste dans*

² Jean Violan, *Dans l'air et dans la boue*, Paris, 1933, Editions du Masque, p. 51.

l'aviation. Qu'est-ce que ferai sans l'aviation ? » Elle supplie qu'on « *l'aide à s'engager comme mécanicien dans l'aviation* » et refuse avec véhémence à ceux qui lui proposent de devenir infirmière. C'est finalement en tant qu'agent secret du Deuxième Bureau, sous les ordres du commandant Ladoux, que la célèbre Marthe Richer peut servir son pays mais bien loin du monde de l'aviation.

Si, bien des biographes de la célèbre « fiancée du danger », Marie Marvingt, évoquent une mission de bombardement sur un aérodrome allemand que cette dernière aurait exécuté dans les premiers mois du conflit et pour laquelle elle aurait obtenu une Croix de Guerre avec palmes dont nulle trace de la citation ne demeure dans les archives du Service historique de la Défense, son rôle d'initiatrice en matière d'aviation sanitaire s'avère déterminant³. Avant les hostilités, en accord avec une autre aviatrice, Hélène Dutrieu, elle commande à l'ingénieur Rochereau, de la société Deperdussin, les plans du premier avion-ambulance, et ouvre une souscription nationale pour lancer la fabrication de sa machine. La faillite de l'entreprise à laquelle elle s'était adressée met fin à ce projet. Nullement découragée, elle demeure jusqu'à ses derniers jours une fervente ambassadrice de l'aviation sanitaire pour laquelle elle a œuvré en tant qu'infirmière de la Croix-Rouge. Ainsi certains auteurs rappellent que Marie Marvingt fut même « *la première infirmière pilote secouriste de l'air, et ceci il y a un demi-siècle. Un de mes oncles, chirurgien pendant la guerre, le capitaine Thiry, fit avec elle plusieurs missions qui consistaient à atterrir en première ligne pour panser et opérer sur place un blessé un combattant intransportable* »⁴.

Alors que sur le front occidental, aucune femme parmi les belligérants n'est autorisée à piloter dans les forces armées, il n'en va pas de même sur le front russe où est attestée la présence, au sein de l'aéronautique militaire impériale naissante, de femmes, telle la princesse Eugénie Shakhovskaya qui effectue, dès 1914, des missions de reconnaissance puis d'observation jusqu'en 1917, d'Hélène Samsonova ou bien encore de Nadeshda Degtereva, première aviatrice tuée au combat lors d'un vol de reconnaissance au-dessus du front autrichien en 1915. D'autres encore assurent le convoyage des avions de l'arrière vers le front, comme Lyubov Golanchikova, ou sont même affectées comme pilotes d'essais à l'instar de la princesse Sophie Dolgoroukaya. Après la révolution d'Octobre, Natalia Bervy,

³ Cf. à ce propos : Rosalie Maggio et Marcel Cordier, *Marie Marvingt. La femme d'un siècle*, sl, 1991, Editions Pierron, 261 p.

⁴ Jacques Noetinger, « Les infirmières pilotes secouristes de l'air », *Vie et bonté, Revue officielle de la Croix-Rouge française*, n° 160, novembre 1965.

devient, quant à elle, le premier pilote féminin de l'Armée rouge et, dans ce cadre, participe à la guerre civile⁵.

⁵ Cf. à ce propos, Martin Van Creveld, *Les femmes et la guerre*, Monaco, 2002, Editions du Rocher, 306 p.