

PARTAGE de LECTURES

Portrait de femmes pilotes

Women Air Service Pilots



Organisation paramilitaire pionnière composée uniquement de femmes pilotes, le Women Airforce Service Pilots comptait près de 1000 membres en 1943. Retour sur l'histoire de ces femmes courageuses chargées de convoyer les avions et de transporter les officiels à travers les États-Unis, qui risquèrent leur vie pour leur pays et furent injustement oubliées de l'Histoire durant des décennies.

UNE CONTRIBUTION CRUCIALE

L'entrée des États-Unis dans la Seconde Guerre mondiale à la suite de l'attaque de Pearl Harbor déclenche la mise en place d'une nouvelle politique de rationnement. La nourriture et le matériel sont distribués avec soin, et la demande de pilotes dépasse rapidement le personnel disponible. En 1942, l'US Air Force se rend compte qu'elle va devoir engager et former de nouvelles unités pour poursuivre sa campagne.

Jacqueline Cochran a la solution : pilote émérite et contemporaine d'Amelia Earhart, cette dernière sait qu'un grand nombre de femmes possèdent des licences de pilote et peuvent être recrutées pour des missions de soutien. Elle demande au général de l'US Air Force Henry Harley Arnold d'approuver son programme de formation qui utilisera les installations d'Avenger Field au Texas. Une autre pilote, nommée Nancy Harkness Love, soumet également une proposition similaire. »

Cochran et Love se heurtent à une forte résistance. Peu de généraux sont disposés à impliquer des femmes dans des opérations militaires d'envergure et Dwight D. Eisenhower admettra quelques années plus tard qu'il était « violemment contre cette idée », avant de concéder que ces femmes avaient joué un rôle important dans la réussite du programme de l'US Air Force.

En interne, on se demande si ces femmes seront capables de manipuler des avions massifs comme le bombardier B-29. Deux organisations distinctes composées uniquement de femmes pilotes sont finalement créées en 1942.

Love s'occupe de l'escadron auxiliaire féminin de convoyage, une organisation chargée de convoyer des avions sur le territoire américain, tandis que Cochran supervise le détachement féminin d'entraînement au pilotage. Moins d'un an plus tard, ces deux groupes sont fusionnés en une seule et unique organisation : le fameux WASP.



Ce nouveau groupe exige que les femmes qui postulent aient au moins 35 heures de vol au compteur avant de venir à Avenger Field. Plus important encore, celles-ci seront considérées comme des pilotes civiles, et non comme des membres à part entière du corps militaire.

Près de 25000 femmes posent leur candidature. Environ 1 900 d'entre-elles sont acceptées et 1100 terminent leur formation. À leurs propres frais, ces femmes arrivent en nombre au Texas pour commencer un programme de sept mois qui leur enseignera les principaux aspects du pilotage d'avions militaires, à l'exception du tir d'artillerie et du vol en formation.

Les diplômées sont ensuite envoyées aux quatre coins du pays afin de rapatrier les milliers d'avions fraîchement sortis d'usine sur la côte Est, d'où ils prendront leur envol pour rejoindre l'Europe.

Elles transportent également les aumôniers militaires de base en base afin que ces derniers assurent les services religieux et effectuent des vols d'essai avec les avions réparés afin de s'assurer qu'ils sont opérationnels. Parfois, elles sont aussi chargées de remorquer des cibles derrière leurs appareils afin que les soldats puissent s'entraîner au tir à balles réelles.

Lors de leurs manœuvres, les WASP ne sont malheureusement pas à l'abri d'un dysfonctionnement mécanique ou de problèmes de carburant. Au cours des deux années d'activité de l'escouade, 38 femmes périssent durant la réalisation de leurs missions. À l'époque, leurs familles se voient refuser bon nombre des privilèges de base accordés à celles de leurs homologues masculins.

Lorsqu'une WASP meurt, ce sont ses collègues, et non le gouvernement américain, qui se cotisent afin de payer son enterrement, et sa famille n'est pas autorisée à recouvrir son cercueil du drapeau américain, comme le veut la coutume pour les militaires.

Le 20 décembre 1944, les WASP sont renvoyées chez elles. La guerre n'est pas encore terminée, mais les hommes qui reviennent du front européen sont consternés en découvrant que les emplois qu'ils s'attendent à retrouver sont occupés par des femmes. Cochran rédige une pétition afin que les WASP fassent partie de façon permanente de l'US Air Force, mais celle-ci est rejetée par le Congrès américain.



Deanie Parish prend la pose devant un Republic P-47 Thunderbolt

Nouvel affront dans les années 1970, lorsque l'US Air Force annonce qu'elle va accepter les recrues féminines « pour la première fois de son histoire ».



Une déclaration qui irrite les anciennes WASP, qui ont la désagréable impression que le gouvernement souhaite les effacer complètement de l'Histoire.

En 1984, chaque membre de l'organisation reçoit la World War II Victory Medal, et le 1er juillet 2009, le Congrès américain et **le président Obama leur décernent la médaille d'or du Congrès.**

Une véritable victoire et un juste retour des choses pour ces femmes qui ont servi leur pays avec courage durant la Seconde Guerre mondiale, en pilotant 77 types d'appareils différents et en parcourant plus de 60 millions de kilomètres.

« Les aviatrices et la guerre » en Europe.

À 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 dangereux.

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 Élise 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.

Le millier de pilotes de transport qui y évoluent, convoyant Spitfire et autres Tiger Moth, compte dans leurs rangs quelques 166 femmes et ce depuis 1939, grâce à l'initiative de la fille d'un député conservateur, Pauline Gower. Or c'est au sein de l'ATA que la pilote franco-chilienne Margot Duhalde obtient d'évoluer en tant que pilote après son engagement au sein des Forces Françaises Libres en 1941, à l'âge de 21 ans. Elle convoie ainsi plus de 1 500 appareils anglais ou américains et de tous types, chasseurs, bombardiers, avions de transport et d'instruction et demeure la seule pilote militaire française ayant opéré en tant que Ferry Pilot pendant la Seconde Guerre mondiale.

Pourtant, bien loin de là, sur les terres de la Russie soviétique, des femmes pilotes, que les Allemands surnomment « *les sorcières de la nuit* », combattent sur le front, en première ligne, dans trois régiments initialement exclusivement féminins : le 586e régiment de chasseurs d'interception et de défense aérienne, le 588e régiment de bombardement de nuit et le 587e régiment de bombardement en piqué. Seul le régiment de bombardement de nuit demeure, jusqu'à la fin des hostilités, exclusivement composé de femmes, depuis les pilotes et mécaniciens jusqu'aux services d'état-major. L'une d'elles témoignera plus tard de la difficulté des missions qui leur étaient confiées :

« Nous avons rempli des missions dans des conditions très difficiles, nous heurtant souvent à de fortes concentrations de DCA. Nous avons parfois l'impression de buter contre un mur de feu. Avec nos avions qui ne dépassaient guère les 100 km/h, il nous fallait lutter pour échapper à la DCA et aux projecteurs, et nous volions durant toute la nuit. Nous décollions tour à tour à deux minutes d'intervalle. Il est même arrivé qu'un équipage remplisse dix-huit missions différentes dans la même nuit »

Mis sur pied par l'aviatrice Marina Raskova, ces trois régiments s'illustrent sous les cieux de Stalingrad, de Crimée, de Pologne et jusqu'aux derniers combats à Berlin. Le titre de héros de l'Union Soviétique est d'ailleurs accordé à vingt-trois d'entre elles, dont l'âge moyen dépassait à peine vingt ans.

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'Élise Deroche, première détentriche, le 8 mars 1910, du brevet de pilote de l'aéroclub de France, à Élisabeth 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 1er avril 1976, Valérie André, brevet militaire de pilote d'hélicoptère n° 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 Élisabeth Boselli, pour se voir autorisées à accomplir des missions de guerre aux côtés de leurs compagnons d'armes masculins.

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.