PARTAGE de LECTURES

« Désolé pour la longueur de ce texte,
mais vous saurez au moins qu'une école rochelaise porte le nom de ... »

Marie MARVINGT

J'ai nommé Marie Marvingt dans le Break Break n°252 qui évoque les WASP, ces femmes méconnues de l'aviation, dont notre héroïne du jour !
Michel COLLIN, célèbre membre du Conseil d'Administration, spécialiste des rallyes clubs, m'a gentiment adressé un mot pour me signaler qu'à La Rochelle/ Laleu, rue de la Muse, existe une école qui porte son nom !

Je vous propose l'histoire de cette Dame, née le 20 février 1875
surnommée « la fiancée du danger ».

La jeune Marie commence le sport très tôt par la natation : elle dit avoir appris à nager en même temps qu'elle a appris à marcher. Alors qu'elle a quatre ans, elle nage plusieurs kilomètres quotidiennement dans la rivière Jordanne. Elle apprend avec son père les activités sportives une à une, sans concession, de l'escalade au billard.

En 1880, la famille Marvingt retourne en Lorraine, dans l'Empire allemand, pour qu'elle se rapproche de sa famille restée à Metz. Elle apprend l'allemand à l'école et parle français à la maison.
L'une des sorties scolaires consiste à assister au spectacle d'un cirque. Intriguée par cet univers, elle supplie son père de recevoir des leçons au cirque. Elle suit une formation de funambule, trapéziste, jongleuse et cavalière avec le cirque Rancy.
Ces activités lui permettent de devenir une gymnaste accomplie.
Outre l'équitation apprise au cirque, Marie s'initie au vélo et scandalise les habitants de la commune de Nancy, peu habitués à voir une jeune femme à bicyclette. Son père, désormais retraité, s'implique totalement dans l'entraînement de sa fille. Elle réalise ses premiers exploits, accomplissant à quinze ans le trajet de Nancy à Coblence en canoë par la Meurthe et la Moselle.
En 1899, (à 24 ans) elle devient l'une des premières femmes titulaires du certificat de capacité pour conduire des automobiles.
Elle participe plus tard à plusieurs courses automobiles dans le Sahara.

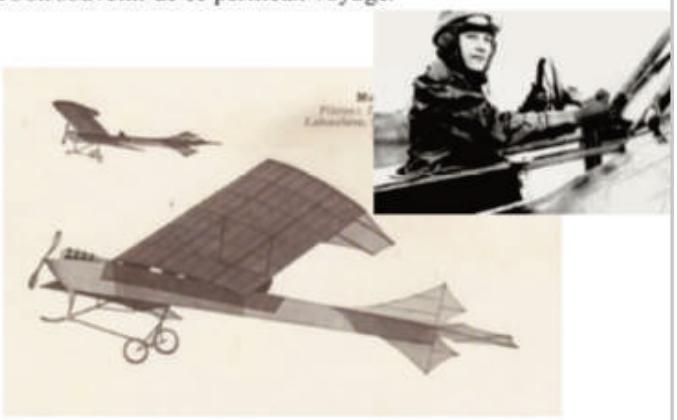
Elle obtient également une licence de lettres et s'inscrit dans plusieurs facultés. Elle étudie la médecine et le droit, apprenant au passage à parler cinq langues dont l'espéranto et obtenant son diplôme d'infirmière de la Croix-Rouge.
Elle refuse catégoriquement de se marier ou de devenir mère.
En 1904, elle participe à sa première course cycliste, de Nancy à Bordeaux. Elle prend part l'année suivante à une autre grande course routière : Nancy-Milan, puis Nancy-Toulouse en 1906. Les femmes n'étant pas autorisées à porter un pantalon et le pédalage s'avérant complexe en jupe, elle adopte la jupe-culotte pour améliorer ses performances. En juillet 1905, en montagne, elle fait la première traversée féminine Charmoz-Grépon en compagnie de guides, en dix-huit heures. Cet exploit - notamment l'escalade de la réputée difficile aiguille du Grépon lui vaudra d'être mentionnée comme l'une des pionnières de l'alpinisme français dans le magazine français Femina en septembre 1911.
Nageuse, elle est la première Française à accomplir les 12 km de la traversée de Paris à la nage, en juillet 1906, se classant quinzième au général et troisième féminine.
En septembre 1907, elle remporte la traversée de Toulouse, devançant ses plus proches poursuivantes de plus de trois minutes. En 1908, elle pose sa candidature pour participer au Tour de France cycliste.

Devant le refus des organisateurs, la Lorraine de 33 ans aurait effectué le même parcours que les hommes en prenant le départ quelques minutes après eux et serait parvenue à terminer la compétition, comme 36 des 114 compétiteurs hommes.
Entre 1908 et 1910, elle remporte plus de vingt médailles d'or à Chamonix dans différentes disciplines : en ski, patinage artistique et patinage de vitesse, au concours de saut ou encore en gymkhana sur glace.

Le 26 octobre 1909, elle devient la première femme à piloter un ballon au-dessus de la mer du Nord et la Manche vers l'Angleterre. Son ballon, *L'Étoile filante*, décolle du parc de la Pépinière à Nancy. L'aéronaute française, qui accueille à bord le colonel Émile Garnier, n'a d'abord nullement l'intention d'atterrir en Angleterre mais, emportée par le vent vers la Hollande et encouragée par le beau temps, choisit avec son partenaire de traverser la mer du Nord.
La sortie de 720 km dure quatorze heures et est très périlleuse : à 2 500 mètres d'altitude, la neige tombe sur le ballon, obligeant les passagers à se délester.
Volant à très basse altitude, la nacelle touche l'eau à de nombreuses reprises au cours de la traversée et retrouve assez d'altitude près des côtes anglaises pour éviter les falaises.

Marie au décollage du Grand prix de l'Aéro-Club de France en juin 1910.

En pleine nuit, les deux aéronautes essaient d'atterrir lorsque la nacelle touche des arbres. Marie, éjectée de la nacelle, tombe au sol. Accueillie par des habitants pour la nuit, elle déclare le lendemain garder un bon souvenir de ce périlleux voyage.



En décembre, elle effectue ses premiers essais d'un avion. Marie Marvingt pilote seule pour la première fois son aéroplane monoplan Antoinette quelques mois plus tard.
En octobre 1910, (elle a 35 ans), sur son Antoinette et sous la direction d'Hubert Latham, Marie passe les trois épreuves du brevet de pilote aviateur à Mourmelon, évoluant à soixante mètres d'altitude avec une grande régularité, effectuant un vol d'un quart d'heure sur la campagne puis descendant en vol plané. Elle devient officiellement titulaire du brevet de pilote n° 281 de l'Aéroclub de France le 8 novembre. Elle devient à cette occasion la troisième femme au monde à obtenir son brevet de pilote après Élisa Deroche (n° 36) et Marthe Niel (n° 226). Elle est la seule femme au monde à posséder son brevet de pilote pour le monoplan Antoinette.

Le 27 novembre, elle établit le premier record féminin de durée de vol avec 53 minutes, établissant la première marque de la coupe Femina.
Dans un froid glacial, elle réalise quinze tours d'une boucle de trois kilomètres avant d'être forcée d'atterrir par un problème moteur.
Cette performance lui permet de faire la une du magazine *La Vie au grand air*, portée en triomphe par ses amis.

Elle ne détient ce record que quelques jours, Hélène Dutrieu lui ravit la tête avec un vol d'1 h 9' au début du mois de décembre.
Motivée par cette concurrence, Marie fait poser un réservoir plus grand sur son monoplan, qui pourrait lui permettre de voler quatre heures. Elle fait une nouvelle tentative dans les derniers jours de l'année civile mais échoue à cause du mauvais fonctionnement de son moteur. De plus, elle casse son hélice à l'atterrissage.
Cela l'oblige à d'importantes réparations qui l'empêchent d'essayer de nouveau dans le temps imparti.

En août 1911, l'aviatrice lorraine occupe encore une pleine page dans le magazine *La Vie au grand air* pour être tombée sur un arbre, dans la cour d'un café occupé par un jeu de boules, après un accident lors d'un meeting à Saint-Étienne. Peu refroidie par cet accident, elle multiplie les vols aux commandes d'un avion Deperdussin Monocoque.

Deperdussin monocoque de course, au musée de l'air et de l'espace du Bourget.

Le 12 décembre 1913, elle subit un accident alors qu'elle effectue un vol de routine vers Reims.

Son avion, pris dans le brouillard, la force à atterrir. Alors qu'elle trouve un champ sur lequel se poser à Machault, le châssis se bloque dans la boue et l'appareil se renverse.
Dans une lettre au journaliste Frantz Reichel, l'aviatrice écrit un mois après l'accident :

« Une fois de plus je reste la fiancée du danger, mais le mariage n'a pas été loin… […] Mon casque était complètement enfoncé dans la terre, mon visage baignait dans le sang. Écrasée sous la masse de mon appareil, je respirais difficilement. Heureusement qu'avec ma main gauche, je pus creuser la terre près de ma bouche pour me permettre d'aspirer un peu d'air. »

Après avoir été coincée près de 35 minutes sous la coque de l'avion, l'aviatrice est dégagée par plusieurs cultivateurs se trouvant dans les environs et s'en sort sans fracture, avec un visage lacéré, y compris une artère faciale. Soignée à la clinique Gueillot, elle en garde des cicatrices au visage et son rétablissement dure un mois. Il s'agit de son premier accident en deux ans. Elle a réussi environ 900 vols sans accident, avant la déclaration de la Première Guerre mondiale qui met fin à sa carrière d'aviatrice sportive.

Inventrice dans l'aviation sanitaire :

En 1910, le Dr Duchaussoy, fondateur de l'Association des Dames françaises de la Croix-Rouge, propose un prix pour la réalisation d'un avion-ambulance. Marie Marvingt conçoit un prototype avec l'ingénieur Louis Béchereau et ils commandent deux modèles à Armand Deperdussin.
En 1912, Duperdussin est accusé de détournement des fonds de son entreprise, la société de production des aéroplanes Deperdussin et le projet n'aboutit pas.
En juin 1912, Marie soumet son projet à la Direction de l'aéronautique militaire et obtient son approbation.
Elle publie et expose donc les plans de son avion-ambulance au salon de l'aviation.

Elle parcourt la France et fait une tournée de conférences pour promouvoir la création d'avions de secours portant sur leurs ailes l'emblème des ambulances de la Croix-Rouge et recueillir les fonds nécessaires pour mener à bien le projet qu'elle considère comme « son plus cher désir de Française ».
Sa causerie, intitulée « Deux heures dans les airs », illustrée de nombreuses projections d'images et de films, connaît un grand succès. Elle lui permet de recueillir plus de 21 000 des 36 000 francs nécessaires pour construire le premier avion-ambulance.
Le ministre de la Guerre Eugène Étienne s'intéresse à son projet.

Aviatrice, infirmière et poilu de la Première Guerre mondiale

Au cours de la Première Guerre mondiale, Marie tient à s'engager dans l'aviation française.
Pour appuyer sa demande, elle souligne le fait que l'armée russe accepte les femmes.

Alors que l'administration ne répond pas à ses démarches, elle n'attend pas et participe à deux bombardements aériens au-dessus de la base aérienne 128 Metz-Frescaty, ce qui lui vaut d'obtenir la croix de guerre 1914-1918. Cependant, elle n'a participé que pour remplacer un pilote blessé et n'intègre finalement pas les corps aériens de l'armée.
Après sa participation aux deux bombardements, l'armée lui fait part de son refus officiel. Ses études en médecine lui permettent de devenir infirmière-major et d'assister un chirurgien réputé à Nancy.
Après deux années et demi aux côtés du chirurgien, elle décide de retourner sur le front. Pour ce faire, elle se déguise en homme. Elle intègre alors le 42e bataillon de chasseurs à pied sous le nom de Beaulieu.

Quelques mois plus tard, après 47 jours cumulés en première ligne, son identité est démasquée lors de la remise d'un pli à l'un de ses cousins, colonel d'un régiment.
Elle doit quitter le front et est personnellement autorisée par le maréchal Foch à rejoindre le 3e régiment des chasseurs alpins en tant qu'infirmière et correspondante de guerre aux Dolomites, sur le Front italien. Elle y évacue alors régulièrement les blessés à skis.

Journaliste et conférencière :

Après la Première Guerre mondiale, Marie poursuit son travail de journaliste et devient officier de santé des armées au Maroc.
En avril 1920, (elle a 45 ans) elle fixe un record de marche avec une randonnée de 57 kilomètres dans les Alpes-Maritimes.

Elle s'investit ensuite pleinement dans l'aviation sanitaire. Au début des années 1920, Marie multiplie les conférences en Afrique, à Tunis, en Algérie, au Maroc, à Dakar et en Afrique du Sud, devant des élèves d'écoles ou devant le grand public. Déléguée de la Ligue Aéronautique de France, elle a entre-autres pour objectifs de recruter de nombreux adhérents sur le continent et de vendre des appareils français. La « fiancée du danger » en profite pour étudier l'Afrique du Nord en vue de conférences à son retour en France.

En 1929, elle organise le premier Congrès international de l'aviation sanitaire. L'année suivante, elle se rend en Grèce à l'occasion des fêtes de Delphes et fait une quinzaine de conférences à travers le pays. Le quotidien Le Figaro considère que *« L'aviation en général, l'aviation de tourisme et l'aviation sanitaire n'ont pas de meilleure propagandiste que l'aviatrice française - une des premières aviatrices du monde entier - Mlle Marie Marvingt »*.
Elle accompagne ses conférences de démonstrations de vol. Son voyage entraîne la création d'un comité hellénique d'aviation sanitaire insulaire par le premier ministre Elefthérios Venizélos. Au cours de sa vie, elle aurait prononcé plus de 3 000 conférences sur l'aviation sanitaire.

Marie Marvingt réalise deux films documentaires : *Les Ailes qui sauvent*, 1935 et *Sauvés par la colombe*, 1949.

Autorisée à suivre la colonne de pacification aux portes de la Mauritanie, elle est la première femme européenne à entrer à Tindouf et dans dix-sept autres centres. Elle y invente un ski métallique qui lui permet de skier sur les dunes du désert saharien. Son invention a peu de retentissement jusqu'à ce que les forces françaises s'en inspirent pour les atterrissages d'avion sur la neige.

De la Seconde Guerre mondiale à sa mort dans un relatif anonymat :

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Marie travaille comme infirmière de l'air. Elle invente un type de suture chirurgicale qui permet de recoudre les blessures plus rapidement sur le champ de bataille pour éviter les infections. En 1939, elle vit temporairement à Sainte-Alvère en Dordogne où elle fonde un centre de convalescence pour les aviateurs blessés nommé *« Le Repos des ailes »*.

Marie n'a pas le droit à une pension de retraite et connaît la pauvreté.

Elle vit de ses conférences mais en fait de moins en moins, et de son métier d'infirmière, elle continue à faire des piqûres.

L'ancienne gloire du sport continue de recevoir des décorations.

Le 20 février 1955, pour son 80e anniversaire, le gouvernement américain lui offre un vol au-dessus de Nancy à bord d'un chasseur supersonique, le McDonnell F-101 Voodoo.

Malgré son âge avancé, elle continue de se lancer des défis.

En 1959, elle passe son brevet de pilote d'hélicoptère, et pilote l'année suivante, à l'âge de quatre-vingt-cinq ans, le premier hélicoptère à réaction du monde, le Djinn.

Au cours de sa vie, elle bat un total de dix-sept records en tant que pilote. En 1961, elle effectue le trajet de Nancy à Paris à vélo, pédalant dix heures par jour.
Marie Marvingt meurt le 14 décembre 1963 dans un hospice à Laxou, dans un relatif anonymat, bien que Le Monde et les journaux américains The New York Times et Chicago Tribune lui consacrent une rubrique nécrologique.

Cette faible reconnaissance dans ses dernières heures peut s'expliquer par plusieurs facteurs : elle est morte à un âge avancé dans des circonstances quelconques, les records féminins étaient peu reconnus à son époque, ou encore parce qu'elle n'a pas gagné beaucoup d'argent, n'étant payée que pour son travail de journaliste. Elle est inhumée au cimetière de Préville à Nancy.

Distinctions :

Avec 34 médailles et décorations, Marie Marvingt est à sa mort la femme la plus décorée de France.
Elle reçoit sa première distinction d'importance en novembre 1910 :
l'Académie des sports lui octroie sa grande médaille d'or pour tous les sports.

Marie Marvingt a reçu plusieurs distinctions, dont voici une liste partielle :

Officière de la Légion d'honneur (7 décembre 1949)
Croix de guerre 1914-1918,
Palme de bronze avec palmes en 1915 pour avoir tiré sur une caserne allemande à Metz.
Chevalière de l'ordre des Palmes académiques
Médaille de l'Aéronautique
Médaille de la paix du Maroc
Médaille de la Reconnaissance française, bronze
Chevalier de l'ordre de la Santé publique (5 novembre 1937)
Médaille de la ville de Nancy (1950)
Officier de l'ordre du Mérite sportif
Médaille d'argent du Service de santé de l'air (1957).