

PARTAGE de LECTURES

Maryse BASTIÉ

Désolé pour la longueur du texte, mais Maryse mérite d'être mieux connue !



Née à Limoges 22 juillet 1898, Maryse Bombec connaît très tôt les difficultés de la vie.

Le certificat d'études obtenu, elle entre comme apprentie dans une usine de chaussures. Bien vite, elle trouve un mode d'évasion dans la lecture. Livres d'histoire et de voyages surtout. Sa culture s'enrichit.

1914, la guerre amène son cortège de misère et de deuils. L'usine ferme. Devenue couturière, Maryse fabrique des blouses pour le service de santé. Un mariage malchanceux (d'où naît un fils : Germain, en septembre 1915) et la mort de son frère à Verdun en 1916 marquent ces années douloureuses.

C'est pourtant pendant cette période que se décide sa carrière. Maryse a choisi au hasard un filleul de guerre : Louis Bastié, pilote aviateur. La guerre finie, celui-ci s'installe à Limoges et, en mai 1922, épouse Maryse, divorcée entre-temps.

Le ménage achète un magasin de chaussures à Cognac. Il y reste jusqu'en 1925, date de la nomination de Louis en qualité de moniteur à Mérignac. Maryse voit là le moyen de satisfaire le besoin d'évasion qui la poursuit toujours. Son mari, attaché à une école, ne peut diriger son apprentissage d'aviatrice ; elle devient alors la première élève d'un moniteur qui vient de s'installer sur le même terrain avec deux Caudron G.3 : Guy Bart.

Elle passe son brevet de pilote le 29 septembre 1925. Mais que faire avec ce brevet, sans avion et sans argent pour en acquérir un ? Attirer l'attention du public !... Bart lance une boutade : « Si quelqu'un passait sous le pont transbordeur, cela ferait un beau tapage. »

Le 6 octobre, les journaux annoncent le passage d'un G.3, piloté par « Louise Maryse sous le pont transbordeur de Bordeaux. » Mais l'exploit n'a pas de suite. Le 13 novembre, toujours avec son G.3. Maryse Bastié réussit son premier voyage : Bordeaux-Paris en six étapes, par un temps exécrable. Les journaux parlent de la « deuxième femme pilote en exercice, la première étant Adrienne Bolland ».

Elle figure aux actualités, prend part à la course cycliste des aviateurs et... attend toujours qu'on lui donne un avion, en insistant, mais sans intriguer, auprès des constructeurs. D'octobre 1925 à mars 1926, elle fait, en vol, des démonstrations d'extincteurs automatiques d'incendie, prenant de sérieux risques.

Après la mort de son mari, dans un accident d'avion en octobre 1926, Maryse Bastié s'installe à Paris et passe de longues journées à Orly, où, à force de patience et de ténacité, elle finit par être engagée à l'école Pilain pour donner des baptêmes de l'air.

Stimulée par ce nouveau contact avec l'avion, elle obtient, grâce à l'appui de M. Heinrich, administrateur de Salmson, le prêt d'un Caudron C.109. Cela ne lui convient pas, elle veut le payer. Des baptêmes de l'air à Orly, une deuxième place au rallye de Reims en juin 1928 avec Drouhin, le challenge Cecil à Vincennes lui permettent de réaliser son rêve : avoir un avion à elle !

Et la série des grands exploits commence : le 13 juillet 1928, avec Drouhin, elle remporte le record du monde de distance pour avions biplaces légers entre Paris et Treptow (Poméranie), soit 1 058 km.

Le chemin de la gloire se dessine, la fortune ne suit pas. Maryse décide alors de passer son brevet de pilote de transport public, qu'elle obtient le 11 octobre 1928. Elle est tentée par le record féminin de durée : 22h, détenu par une Américaine. Son C.109 ne pouvant tenir l'air plus de onze heures, un appareil aménagé spécialement serait donc nécessaire.

Elle s'adresse à M. Caudron, qui lui demande de prouver d'abord sa résistance en réalisant une performance quelconque. Elle lui répond le 20 avril en tenant l'air 10h30 mn (record de France de durée pour avions légers). Cette réussite décide M. Caudron à lui fournir un appareil spécialement équipé, mais celui-ci peut au mieux égaler le nouveau record mondial qui vient d'être porté à 26h22 mn par Miss Smith.



Maryse se met en piste au Bourget le 20 juin 1929.

Elle s'aperçoit vite que sa consommation d'essence ne lui permettra pas d'atteindre ce record. Qu'importe, elle continue et ne se pose que lorsque le moteur s'arrête, faute d'essence, après plus de 24 h de vol (nouveau record français féminin de durée). Un réservoir ajouté au C.109 lui permet, les 28 et 29 juillet, de porter ce record à 26h48 mn, cela par un temps tel que les avions de ligne restent au sol !

C'est maintenant le record de distance en ligne droite qui l'attire. Le C 109 a donné son maximum, et seule la firme allemande Klemm présente une petite avionnette, munie d'un 40ch. Salmson, qui paraît convenir.

Le 1er avril 1930, elle achète cet appareil, qu'elle baptise Trottinette, et les 9 juin et 4 août 1910 porte le record de durée respectivement à 22h35mn puis à 25h55mn.

Le minuscule avion décolle le 2 septembre et ne se pose que le 4, battant le record de durée toutes catégories.

Maryse Bastié a tenu l'air 37h55mn. C'est le plus long vol effectué par un pilote seul à bord.

Dès lors, elle peut s'attaquer au record de distance.

Le Klemm part du Bourget le 28 juin 1931 et se pose 30h30mn plus tard à Iurino (U.R.S.S.) après un vol de 2 976 km. Record battu, elle regagne Le Bourget par étapes. Cette fois, c'est la gloire : publicité, inaugurations, meetings... et surtout la Croix de Chevalier de la Légion d'honneur et le célèbre trophée Harmon, attribué pour la première fois à une Française.

Le courage s'admire mais ne paie pas. De novembre 1932 à juillet 1935, Maryse Bastié travaille chez Potez, assurant la publicité de la firme. Licenciée pour cause de « réorganisation de la société », elle propose à Caudron-Renault d'ouvrir une « station-service à Orly en association avec Guy Bart. L'école Maryse-Bastie-Aviation fonctionnera jusqu'en septembre 1939.

Être « marchande d'heures de vol » ne l'empêche pas de rêver à la grande aventure : l'Atlantique Sud. Sur ce trajet, elle promet de battre le record de Jean Batten si on lui confie un Caudron « Simoun ». Afin qu'elle se rende compte des difficultés et pensant la dissuader, le général Denain, ministre de l'Air, l'autorise à voler en passagère sur Paris-Buenos Aires.



C'est avec Mermoz, sur le Blériot Santos-Dumont que le 23 décembre, elle se rend de Dakar à Natal. Le retour se fait le 1er janvier 1936 par voie aérienne jusqu'à Dakar, puis par bateau. Maryse Bastié va de nouveau trouver le ministre, qui lui promet un Simoun pour la fin de l'année. Le ministre change, il lui faut recommencer les démarches : Marcel Déat promet de lui offrir le premier de la série en construction. Tout semble aller pour le mieux lorsqu'un nouveau ministre, Pierre Cot, décide de reprendre tous les avions prêtés à des civils pour les consacrer à l'Aviation Populaire. Mais Maryse Bastié obtient une dérogation au texte incriminé.

Pendant quelques temps, elle vole en double commande sur Simoun avec le sous-lieutenant Cressaty. En août 1936, quand elle reçoit son appareil, il lui faut le « prendre en main », ce qui occasionne de gros frais de mise en œuvre. Une femme récemment brevetée, Suzanne Tillier, s'offre à l'accompagner et à partager les dépenses. Le 3 octobre, les deux voyageuses partent pour Dakar où elles arrivent le 13.

Au retour, surprises par la nuit, elles se posent dans l'enclave d'Ifni, où elles seront incarcérées durant trois jours en attendant qu'un accord du gouvernement de Burgos les autorise à repartir. (*La province d'Ifni était une ancienne province d'Espagne colonisée en 1934 et située dans le sud-ouest du Maroc, sur la côte atlantique.*)

Elles reprennent leur vol le 23 octobre, mais, gênées par le mauvais temps, doivent se poser le 31 dans un champ si exigu que le décollage est impossible. Il faut donc démonter l'avion pour le ramener à Guyancourt.

L'appareil remonté, les réservoirs supplémentaires installés, le 13 décembre, Maryse et le mécanicien Lendroit quittent Orly et gagnent Dakar par étapes.

Le 30 décembre, c'est le grand départ ; Maryse est seule à bord. Elle a promis de traverser l'Atlantique Sud en 12h ; elle met 12h05, battant tous les records sur ce parcours. Navigant au compas, elle est arrivée juste au-dessus de Natal !

À Paris, c'est l'allégresse. Le monde entier félicite l'aviatrice, qui propose d'aller à Rio et à Buenos Aires.

Là seulement, le 11 janvier 1937, elle baptise son avion *Jean Mermoz* en hommage au grand pilote récemment disparu. Jusqu'au 11 janvier, fêtes et réceptions se succèdent, puis elle revient en passagère, à bord d'un avion d'Air-France jusqu'à Paris. Promue Chevalier de la Légion d'Honneur, elle reçoit également de nombreuses décorations françaises et étrangères. Fasquelle publie son ouvrage *Ailes ouvertes*.



Septembre 1939, c'est la guerre. Elle renouvelle vainement son geste concernant les femmes pilotes. Les événements se précipitent, les réfugiés affluent ; Maryse offre ses services à la Croix-Rouge. Nurse, ambulancière, elle participe à des évacuations et va au bout de ses forces. Restée à son poste après l'occupation de Paris, elle met sa voiture à la disposition de l'organisation charitable et va, dès le 18 juin, ravitailler les prisonniers blessés et malades de Drancy. À la barbe des gardiens, elle sort du courrier et facilite des évasions.

En septembre, surprise par un SS au moment où elle ramasse des messages lancés par des officiers amenés en Oflag, elle est bousculée et tombe sur le ballast. Au Val-de Grâce, les médecins diagnostiquent une fracture du coude droit, d'où il résulte, par la suite, une invalidité de 40 %. Malgré cette alerte, elle poursuit ses activités, officielles et clandestines, jusqu'à la fermeture du camp en janvier 1941.

Dès juin 1940, son action à la Croix-Rouge lui permet de se déplacer. Elle en profite aussitôt pour recueillir des renseignements qui parviennent à Londres par l'intermédiaire du réseau «Darius». Arrêtée par la Gestapo le 21 mars 1944. Maryse Bastié sera interrogée pendant trois jours avant d'être relâchée. Mais il lui est interdit de quitter Paris. Le 24 novembre 1944, elle s'engage, avec le grade de lieutenant, dans les Formations féminines de l'Air.

Affectée au cabinet du ministre, puis au Commandement des écoles, enfin démobilisée en 1946, elle reste cependant à la disposition du ministère de l'Air, qui l'envoie en mission en Amérique du Sud, où son prestige est grand. Malgré le grand succès personnel de l'aviatrice, la tournée mal organisée se termine par un fiasco.

Tous ses mérites reçoivent une consécration officielle, le 14 avril 1947, par une promotion au grade de commandeur de la Légion d'honneur « pour titres de guerre exceptionnels et faits de résistance ». Avec cette haute distinction, Maryse Bastié, l'ancienne ouvrière d'usine, est la première femme à la recevoir à titre militaire depuis 1801.

Exceptionnellement autorisée le 15 mai 1947, à rengager pour deux ans dans les Formations féminines de l'Air, elle est promue capitaine avec effet rétroactif au 25 mai 1946 et affectée au Cabinet du ministre, M. Maroselli.

Afin de lui permettre de vivre décemment, ce dernier l'impose à l'Office français d'exportation des matériels aériens (OFEMA) où sa notoriété mondiale peut être très utile. Elle commence en mai 1948, par une mission en Amérique du Sud, au cours de laquelle elle visite toutes les capitales en empruntant les lignes régulières. Aucun matériel n'est vendu, mais l'échec du précédent voyage est effacé. Malgré cette réussite, l'OFEMA ne profite pas davantage de la renommée de l'aviatrice et la laisse de côté.

Le 2 janvier 1950, à la demande de la Croix-Rouge, Maryse Bastié assiste, à Saïgon, au baptême de la promotion «Just et de l'Épine» des Infirmières-pilotes secouristes de l'Air (IPSA). Elle en revient commandeur de l'Ordre royal de Sahametrei (Cambodge).

Le 31 août 1951, elle quitte l'OFEMA et, à la demande de l'ingénieur général Bonte, entre au Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny dont elle assure avec bonheur les relations publiques. C'est là son dernier succès.

En 1952, le directeur du CEV lui demande de prendre place à bord du Nord 2501 que son service doit présenter le dimanche 6 juillet à Lyon-Bron. Lassée des représentations, elle commence par refuser, mais sachant qu'une importante mission aéronautique brésilienne sera présente, elle accepte finalement.

Au soir du meeting, le Nord 2501 repart pour Paris. La tour de contrôle rappelle le pilote à l'ordre en raison d'un roulage excentrique, mais celui-ci n'en tient pas compte. Il décolle et, après un tour de piste, passe en rase-mottes le moteur droit calé. Au bout du terrain, l'appareil se cabre, perd de la vitesse, grimpe en chandelle et monte en perdant toujours de la vitesse. Vers 200m d'altitude, il abat brusquement sur l'aile droite, pique du nez et fonce sur le sol, où il s'écrase et prend feu.

Maryse Bastié n'est plus. À maintes reprises, elle avait confié à ses amis que, son heure venue, elle voudrait disparaître en avion, sans blessure, sans maladie, d'un seul coup et sans que l'accident pût lui être imputé.

Elle a eu la mort qu'elle souhaitait.

Après des obsèques nationales aux Invalides, elle a été inhumée au cimetière Montparnasse.

Rapporté par JMT - Texte extrait du n° 1 de la collection "Mach 1" de la bibliothèque du club.

