

MARYSE

“Il ne t'est jamais donné un désir sans que te soit donné le pouvoir de le rendre réalité”.

Richard Bach - “Le messie récalcitrant”



BASTIÉ

Commémoration annuelle du souvenir de Maryse Bastié

DÉCISION N° 1399-EMP/6 du 23 février 1953

En vue de perpétuer le souvenir de Maryse Bastié, sa citation à titre posthume à l'ordre de la nation (B) sera lue chaque année à la date anniversaire de sa mort, le 6 juillet, dans toute formation de l'Armée de l'air, comptant dans ses effectifs du personnel des forces féminines de l'air.

Cette lecture sera faite au cours de la cérémonie d'envoi des couleurs, présidée ce jour-là par le chef de corps et à laquelle tout le personnel F.F.A. de la formation devra obligatoirement assister.

La citation sera lue, juste avant le commandement "Attention pour les couleurs", par une F.F.A. à désigner par le chef de corps, en principe la plus élevée en grade.



(Doc. Musée de l'air)

Lorsque le 6 juillet tombera un dimanche, cette cérémonie aura lieu la veille.

**Le secrétaire d'État à l'Air,
Pierre Montel.**

Sur l'aérodrome de Lyon-Bron, le 6 juillet 1952, au cours d'un meeting, Maryse Bastié disparaissait en service aérien commandé. Cette femme de 54 ans, pilote militaire, commandeur de la Légion d'honneur, capitaine de l'Armée de l'air et détentrice de 10 records du monde totalisait 3 000 heures de vol.

Chaque année, l'Armée de l'air commémore solennellement, le 6 juillet sur toutes les bases le souvenir de cette petite ouvrière de Limoges devenue par sa volonté et son courage une héroïne mondiale. Son histoire ne commence pas par le traditionnel "il était une fois..." des contes de fées.

Marie-Louise Bombec est née à Limoges le 27 février 1898 (1) d'une famille d'ouvriers. Elle grandit, turbulente et têtue, au milieu de l'affection d'un grand frère, d'une mère un peu bougonne et surtout d'un père qu'elle adore. A l'âge où les autres petites filles bercent leurs poupées elle dissèque ses jouets, se complaît dans les jeux violents de plein air et rêve de devenir marin.

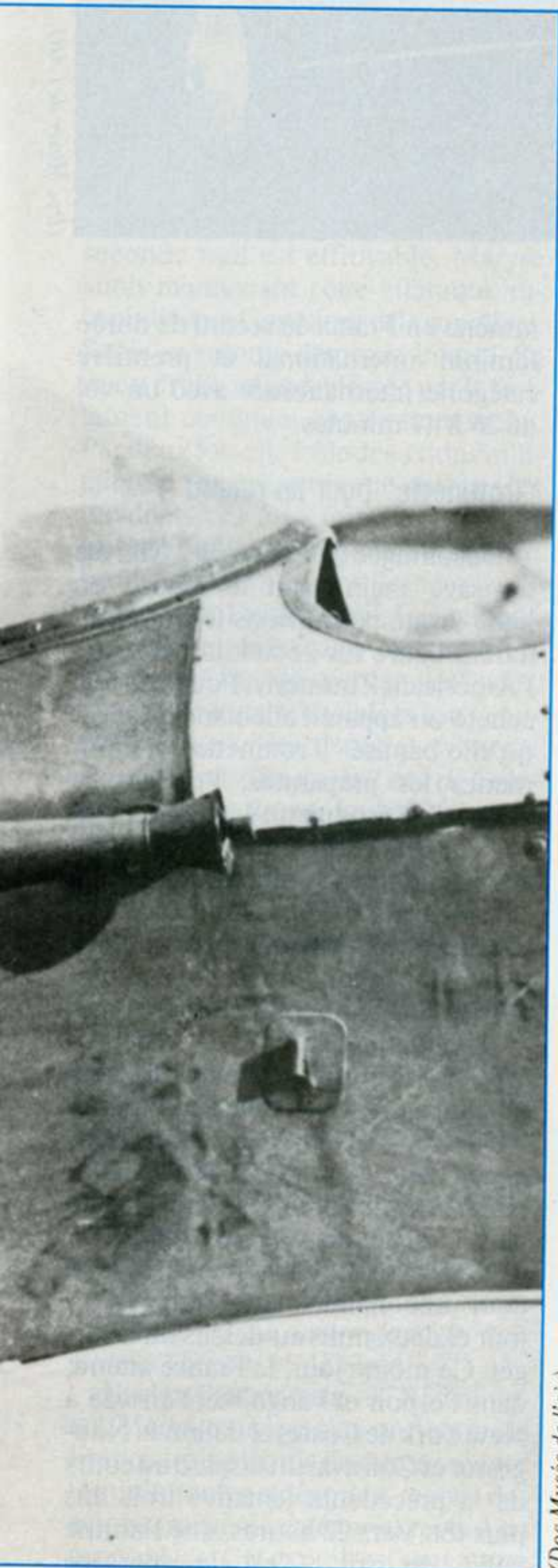
Quelques jours avant son dixième anniversaire, son père meurt. Sa mère, occupée à l'usine, laisse les enfants livrés à eux-mêmes. Marie-Louise fait alors de la rue son domaine et devient la bête noire de l'institutrice, jusqu'à une certaine distribution

des prix où, traitée publiquement de cancre, elle se pique d'honneur. L'année suivante elle obtient le prix d'excellence et le certificat d'études ! Ayant satisfait aux exigences élémentaires d'un enseignement gratuit et obligatoire elle entre, pour contribuer au budget familial, comme apprentie dans une fabrique de chaussures.

1914-1915. La gamine de 17 ans est fière de jouer les amoureuses au bras d'un jeune décorateur en porcelaine. Mais, mariée trop jeune, et malgré la naissance d'un petit garçon, cette union sera un échec. Sur sa demande, madame Gourinchas obtient le divorce le 29 mai 1920. Elle rentre avec son



(1) Certains ayant affirmé que Maryse Bastié est née en 1896, cette date du 27 février 1898 a été confirmée par son dossier militaire détenu au Bureau central d'incorporation et d'archives de l'Armée de l'air (BCIAAA) à Chartres et par le service de documentation de la mairie de Limoges.



(Doc. Musée de l'air)

bébé au foyer maternel endeuillé par la mort du grand frère à Verdun. Devenue dactylo à la Compagnie d'électricité, elle rencontre celui qui bouleversera sa vie, un aviateur, pilote militaire démobilisé à la fin de la guerre: Louis Bastié qu'elle épouse en mai 1922.

Naissance d'une passion

Le couple ouvre un magasin de chaussures, à Cognac, puis s'installe à Bordeaux où Louis Bastié, pilote de réserve, vole au centre d'entraînement des pilotes civils, avant de devenir moniteur à l'école Complan. En 1925 l'exemple de l'homme qu'elle aime donne à Marie-Louise la passion de l'aviation. Un moniteur civil, Guy Bart, en un mois, lui fait passer son brevet. Hélas cette prouesse et cette joie risquent d'être sans lendemain. L'aviation est un sport de luxe. Aussi pour attirer l'attention sur elle, Marie-Louise passe, en Caudron G3, sous les câbles du pont transbordeur de Bordeaux; câbles tendus à 20 mètres au-dessus de l'eau!

Pendant 8 jours toute la presse met son nom en vedette puis le silence se referme et aucune offre ne lui parvient. Sans se décourager, elle décide d'aller tenter sa chance à Paris. Elle erre dans la capitale, sonne à de nombreuses portes sans succès et rôde chaque jour sur le terrain d'Orly. Vaine quête quotidienne jusqu'à ce jour d'octobre 1926 où un télégramme l'attend dans le bureau de l'hôtel: *"Louis Bastié est mort dans un accident d'avion"*. De nouveau le malheur; mais face à ce coup qui devrait l'abattre, la jeune veuve trouve un regain d'énergie. **Elle continuera pour deux, sous le nom de Maryse Bastié.**

Mois après mois, Orly revoit la petite silhouette rendue encore plus mince par les vêtements sombres et les privations. Au moment, où la gêne va avoir raison de sa résistance physique et morale, le miracle se produit: un jeune industriel ouvre une école de pilotage et, désirant des monitrices à titre de publicité, il engage Maryse.

Un avion à elle

Six mois de griserie avant... la fermeture de l'école. Heureusement sa virtuosité et l'estime de ses camarades lui ont définitivement donné foi en son destin. Elle décide d'avoir un avion à elle. Son énergique obstination lui permet d'obtenir à crédit un



(Doc. Musée de l'Air)

Son premier avion le Caudron C 109.

Caudron C 109 équipé d'un moteur de 40 chevaux. Elle possède un appareil, mais pas d'argent pour le faire voler.

Afin de l'aider, sans la froisser, Drouhin, célèbre recordman qui devait disparaître plus tard au cours d'un vol d'essai à Orly sur l'"Arc-en-ciel", l'emmène dans le rallye international de Reims. Ils terminent deuxièmes et se partagent les 25 000 francs. Grâce à cet argent elle participe 15 jours plus tard au challenge de Vincennes. Elle y remporte la 4^e place et... 4 000 francs.

De nouveau avec Drouhin, elle rallie Paris à Treptov en Poméranie. Ce vol confère à Drouhin le record de distance en ligne droite d'avions légers biplaces, homologué en 1928. Quant à elle, ayant parcouru 1 058 km... comme passagère: aucune satisfaction à retirer. Elle veut "voler de ses propres ailes" et battre un record qui prouvera, à elle-même et aux autres, qu'elle est capable de réussir, seule, quelque chose.

Une Américaine, Eleonor Smith, vient de porter le record mondial de durée en circuit fermé à 22 heures. Il n'y a pas de raison pour qu'une Française n'en fasse autant. Son vieux Caudron 109 ne lui permet pas de s'attaquer au record mondial. Qu'importe. Elle bat le record féminin français avec 10 heures 30 minutes. Cette performance lui vaut de Caudron le prêt d'un "avion bidon".

Le 29 juillet 1929, après 2 épuisantes tentatives, et par conditions météorologiques épouvantables, elle réussit et

ramène en France le record de durée féminin international et première catégorie internationale avec un vol de 26 h 47 minutes.

"Trottinette" pour un record

Encouragée par ce succès, Maryse envisage maintenant le record en ligne droite pour avions légers. Il lui faudra battre les 2 660 kilomètres de l'Américain Zimmerly. Pour cela elle achète un appareil allemand Klemm qu'elle baptise "Trottinette" et commence les préparatifs. Pendant ce temps, il se produit un événement qui va changer ses intentions: Lena Bernstein porte le record de durée à 35 h 44 minutes. Maryse applaudit sincèrement la brillante performance mais, piquée au vif, n'a plus qu'une idée en tête: reprendre "son" record.

Il lui faudra tenir près de 40 heures avec à sa disposition, au lieu du puissant appareil de sa rivale (un Farman 190 de 230 chevaux), sa petite Trottinette et ses 40 chevaux. Après quatre tentatives infructueuses, dont deux de plus de 20 heures, elle s'envole, en fin d'après-midi, le 2 septembre 1930 pour une hallucinante ronde d'un jour et deux nuits au-dessus du Bourget. Ce même jour, la France attend, dans l'espoir et l'angoisse, l'arrivée à New York de Costes et Bellonte. Nungesser et Coli avaient disparu au cours de la précédente tentative trois ans plus tôt. Vers 22 heures, une flamme jaillit du sol. C'est le message

convenu annonçant la réussite des deux "transatlantiques".

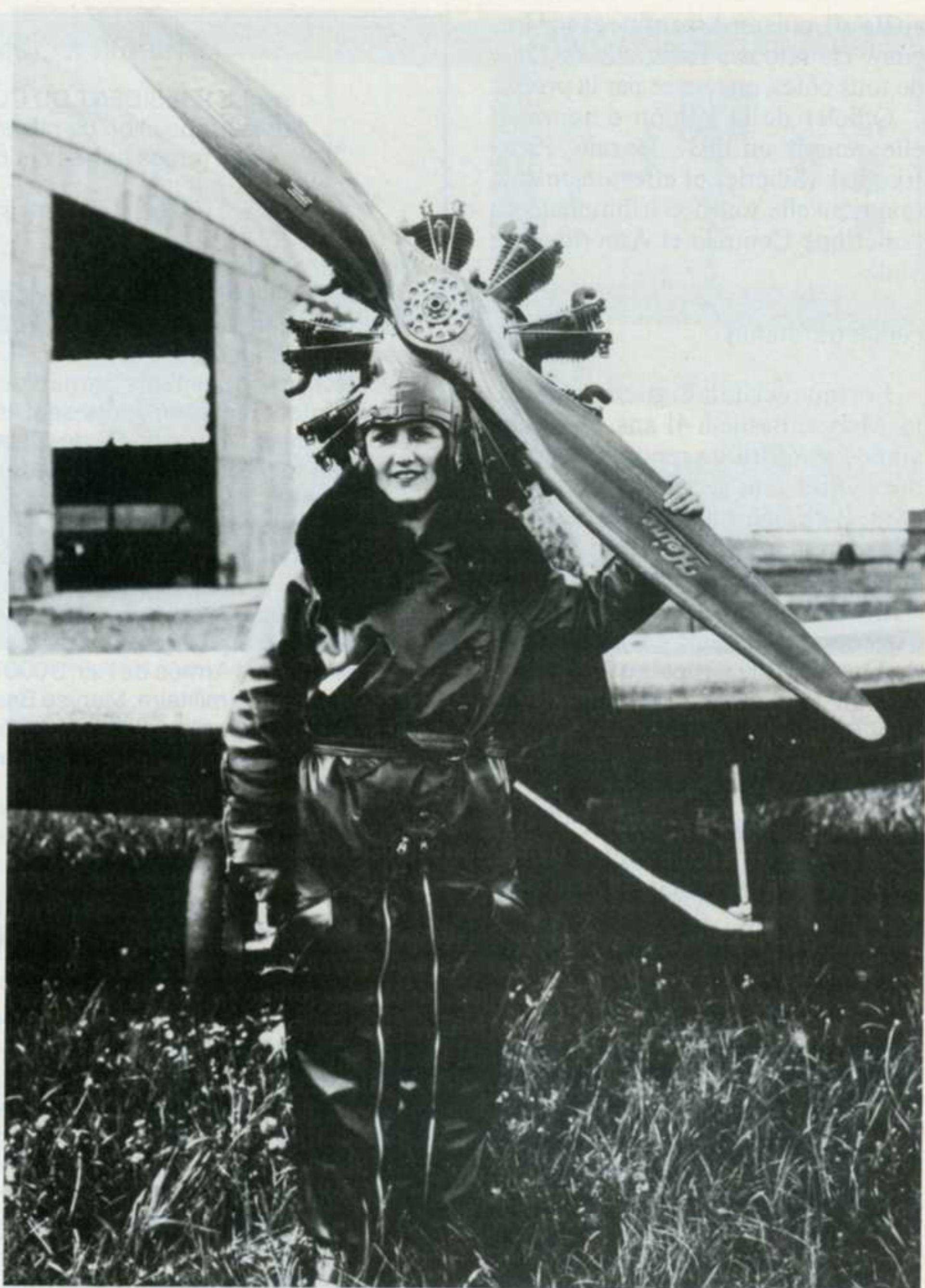
La première nuit passe assez vite, le ciel est calme. "Pour me distraire je comptais les étoiles... et pensais à l'arrivée triomphale de Costes et Bellonte". "J'assistais au lever de l'aurore... ce fut une revue à grand spectacle..." Le premier bonheur du jour, à l'heure où chante l'alouette. "En bas la terre s'éveille, la vie recommence. Moi je continue... L'avion allégé vole mieux, mais "tourner en rond sans autre but que celui d'avoir à tuer le temps est la pire des choses. Les minutes sont interminables". De plus l'échappement des gaz qu'elle respire continuellement lui provoque une sorte d'intoxication qui l'empêche de manger quoi que ce soit.

Un jet d'eau de cologne dans les yeux

Abordée au bout de 30 heures, la seconde nuit est effroyable. Maryse subit maintenant cette effarante immobilité qui l'ankylose et la supplicie. Seule sa volonté demeure intacte. Sa main droite saigne, blessée par le frottement continu contre le manche. Par deux fois elle frôle des avions militaires, en manœuvre cette nuit-là. Ces incidents ont toutefois l'avantage de lui faire oublier pour quelque temps le froid, la fatigue, les souffrances.

Puis vient le sommeil. Les paupières sont lourdes. Mais dormir, c'est mourir. Afin de garder les yeux ouverts Maryse prend alors son vaporisateur, serre les dents et "s'envoie dans les prunelles un jet d'eau de Cologne". Un fer rouge. La brûlure dure 10 minutes. Et il faut recommencer, toutes les heures, puis toutes les demi-heures... jusqu'à l'épuisement du flacon. Enfin, voici l'aube mais avec elle commence un nouveau supplice. Maryse a une hallucination. Elle voit à sa droite un mur blanc contre lequel elle va s'écraser. Pour l'éviter elle prend ses virages à gauche, le mur est toujours là. La montre tourne. Le mur l'obsède. Mais rien ne l'arrêtera plus : "Ou je me tuerai, ou j'arriverai". Un nouveau regard sur la montre. Ça y est, le record est battu. Mais il reste encore de l'essence dans les réservoirs. "Je peux encore tenir, donc je dois tenir"... "Encore"... "Encore".

Et c'est l'atterrissage. 37 h 55 minutes. Maryse ramène d'un seul coup à la France trois records de durée : record féminin toutes catégories, record des avions troisième catégorie, record en monoplace. Cet exploit est sans doute



Trottinette pour un record. Avion allemand "Klemm".

celui pour lequel Maryse Bastié se sera le plus investi, elle avouera plus tard qu'elle n'était pas près de recommencer.

Dakar-Natal sur Caudron Simoun

L'année suivante, Maryse reprend son projet de record de distance en ligne droite. Elle envisage d'abord Paris-Le Caire mais abandonne tout de suite cette intention : l'avion trop chargé ne pourra pas franchir les monts du Morvan. Puis Istres-Dakar, abandonné également en raison de l'insécurité des régions survolées. Costes conseille : "Allez plutôt vers la Russie". Le 28 juin 1931 "Trottinette" fonce vers l'Est. Après 2976 km en 30 heures 30 minutes, Maryse atterrit à Yurino sur les bords de la Volga. Le record est battu de 300 km.

De 1932 à 1935, elle présente les avions Potez avant de fonder une école d'aviation à Orly. Mais le destin s'acharne. Son fils, devenu marin, meurt à Bizerte d'une fièvre typhoïde. Il avait 17 ans. Maryse s'ennuie à tourner en rond. La Néo-Zélandaise Jean Batten a traversé l'Atlantique Sud en 13 heures 30 minutes, elle fera mieux.

Encouragée par Mermoz, elle se bat pendant huit mois contre trois ministères de l'Air successifs pour obtenir un Caudron Simoun. Enfin, le 12 décembre 1936, 5 jours après la disparition de la "Croix du Sud", elle décolle d'Orly pour Dakar. Le 30, seule, sans radio, avec un seul moteur, elle se lance dans la grande aventure. 12 heures 05 minutes plus tard, après avoir lutté pendant 4 heures contre le "pot au noir", Maryse Bastié atterrit à Natal. Son accueil tient du triomphe

au Brésil, puis en Argentine et en Uruguay. De retour à Paris, elle est fêtée de tous côtés, encensée par la presse.

Officier de la Légion d'honneur, elle réussit en 1937 le raid Paris-Irkoutsk (Sibérie) et effectue ensuite une nouvelle tournée triomphale en Amérique Centrale et Amérique du Sud.

L'ange de Drancy

Lorsque éclate la 2^e guerre mondiale, Maryse Bastié a 41 ans. C'est une grande aviatrice de renommée mondiale. Elle veut servir utilement son pays. L'Armée refusant ses services, elle entre dans la Croix rouge et part en mission dans les pays scandinaves.

En 1940, elle revient en France et s'occupe activement des prisonniers de Drancy. Elle y met tout son cœur. Bientôt le camp ne la désigne plus que sous le qualificatif d'"Ange de Drancy". Mais elle veut aussi faire autre chose et rejoint un service de renseignements. Arrêtée par la Gestapo le 21 mars 1944, détenue et interrogée à Fresnes pendant 3 jours, puis relâchée faute de preuves, elle reprend son activité au service du réseau Darius.

Le 24 novembre 1944, l'autorité militaire accepte enfin son engagement avec le grade de lieutenant. Elle est affectée en particulier au Cabinet du ministre et à la direction des écoles. En 1945, Maryse effectue les liaisons de propagande sur son Simoun militaire. Elle est démobilisée en 1946.



Capitaine de l'Armée de l'air, commandeur de la Légion d'honneur.

(Doc. Musée de l'Air)

CITATION À L'ORDRE DE LA NATION

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,
Sur la proposition du ministre de la Défense nationale et
des forces armées et du secrétaire d'État à l'air,

CITÉ A L'ORDRE DE LA NATION

Mme Maryse Bastié, aviatrice.

Aviatrice ayant conquis une renommée mondiale en dix records, au cours desquels, seule à bord, elle a fait preuve d'une rare maîtrise servie par un total mépris du danger.

A inscrit à son palmarès, parmi d'autres exploits : en 1930, le record de durée féminin international en trente-sept heures cinquante-cinq minutes ; en 1931, le record féminin international de distance avec 2976 kilomètres ; en 1936, la traversée féminine de l'Atlantique Sud en douze heures cinq minutes.

Souriante messagère de paix, a profondément contribué au resserrement des liens qui unissent à la France les grandes nations latines. Pendant la deuxième guerre mondiale, est restée fidèle à son idéal de liberté en luttant avec une foi opiniâtre contre l'envahisseur.

Est tombée à Lyon, le 6 juillet 1952, au soir d'une grande journée aéronautique, avec un équipage d'essais qui présentait un avion prototype.

Capitaine de l'Armée de l'air, 3000 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.

Fait à Paris, le 23 février 1953.

René Mayer

Par le Président du conseil des ministres,
Le ministre de la Défense nationale
et des forces armées,
René Pleven

Le secrétaire d'État à l'Air,
Pierre Montel

En 1947, c'est la consécration. Maryse Bastié est promue au grade de commandeur dans l'Ordre national de la Légion d'honneur pour titres de guerre exceptionnels et faits de Résistance. C'est la première fois qu'une femme reçoit cette haute distinction à titre militaire.

Maryse Bastié, capitaine de l'Armée de l'air

Après un nouvel engagement de deux ans avec le grade de capitaine, Maryse est de nouveau démobilisée quand, en mai 1951, le malheur frappe encore. Avec la mort de sa mère, ses derniers liens affectifs viennent de se briser. Fatiguée, usée, elle ne vole plus de ses propres ailes mais peut et veut encore soutenir celles des autres. Elle accepte la proposition de M. l'Ingénieur général Bonte et entre au service social du Centre des essais en vol. Elle y retrouve de vieux camarades et la phalange des plus jeunes.

Le 6 juillet 1952, Maryse Bastié

accompagne un équipage du CEV à Lyon-Bron. Le soir, dans l'atmosphère du meeting, après une journée torride, le pilote avant de regagner Paris veut faire une dernière démonstration : un passage très bas avec un moteur arrêté, suivi d'une chandelle. Le Nord 2501 monte, puis bascule et s'écrase.

Maryse est tombée avec ses 6 compagnons. On ne retrouvera d'elle qu'une mèche de cheveux.

Maryse Bastié comme Guynemer, comme Nungesser et Coli, comme Mermoz, comme Saint-Exupéry, comme tous les grands du ciel est restée dans son royaume : l'Infini. ●

Lcl Jacques Dubois

Bibliographie

- *Ailes ouvertes* - Maryse Bastié 1937.
- *Hommage à Maryse Bastié* - Serge Paul 1953. (Plusieurs extraits de cette remarquable plaquette ont servi à la rédaction de cet article.)
- *La vie de Maryse Bastié* - Marcel Migeo 1952.