



Maryse BASTIÉ

(1898 - 1952)

Aviatrice audacieuse, féministe et résistante

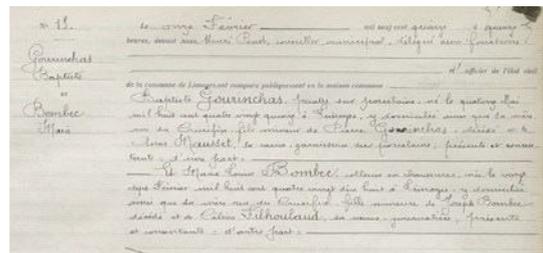


Jeune ouvrière à Limoges, Maryse Bastié, née Bombec, épouse après la guerre de 1914 le lieutenant pilote Louis Bastié et découvre l'aéronautique avec passion. Titulaire du brevet de pilote en 1925, elle multiplie vite les records de distance et de durée, dont un vol de 2 500 km de Paris à Uhring, en URSS, en 1930. Parallèlement elle s'engage dans le combat des féministes pour l'accès des Françaises au droit de vote. Dès les débuts du second conflit mondial, en 1939, Maryse propose ses services à l'armée : elle se porte volontaire pour assurer le convoyage de blessés du

front vers l'arrière. Blessée elle-même en juin 1940, elle décide de travailler pour la Croix-Rouge. Dans le cadre de cette activité, elle adhère au réseau de Résistance « Darius » et recueille des renseignements sur l'occupant nazi. Elle est intégrée dans les FFL et, après la Libération, versée dans l'Armée de l'air avec le grade de lieutenant. Elle est ensuite nommée comme cadre non navigant CEV (Centre d'essais en vol), les séquelles d'un accident ne lui permettant plus de piloter. Maryse a publié en 1937 une première autobiographie émaillée de portraits de son entourage professionnel. L'aviatrice cumula 3 000 heures de vol au long de sa carrière.

Une adolescence ouvrière et la découverte inattendue de l'aviation

Marie-Louise Bombec (dite Maryse) est née à Limoges en février 1898, dans une famille qui connut des jours difficiles à la suite de la mort du père victime de la tuberculose puis de la disparition du frère aîné sur le front en 1915. Maryse, qui rêvait de devenir médecin ou marin, dut se résigner à entrer comme ouvrière « colleuse » dans une usine de chaussures. Elle se maria à Limoges le 11 février 1915 avec Baptiste Gourinchas, peintre sur porcelaine, et eut un fils qu'elle nomma Germain.



Divorcée en mai 1920, elle confia le soin de l'éducation de son fils à sa mère. Elle découvre la bibliothèque publique de Limoges et apprécie avec passion la lecture : " la porte magique qui permettait à la captive que j'étais de s'évader déjà hors de la vie quotidienne, en de folles envolées...". Pendant la guerre de 1914 elle entretient comme « marraine de guerre » une correspondance avec le lieutenant pilote Louis Bastié. La jeune femme apprend la dactylographie et, à

l'Armistice, est embauchée à la Compagnie d'électricité de Limoges.

Elle épouse son « filleul de guerre » Louis Bastié le 22 mai 1922. Le couple s'installe à Cognac et vit d'un commerce de chaussures. Le quotidien est monotone. Louis Bastié retrouve fort heureusement du travail comme moniteur à l'école



d'aviation de Bordeaux-Teynac. Maryse découvre, avec émerveillement, le monde de l'aviation.

Elle note « À cette époque - nous étions en 1925- l'aviation féminine n'était guère encombrée ; certes il y avait eu de belles aviatrices aux temps héroïques de l'aviation (...) Mais durant la période qui avait suivi immédiatement la guerre, à part [Adrienne Bolland](#) dont le ma-

gnifique exploit de 1921 par-dessus la cordillère des Andes, avait émerveillé le monde, les femmes ne se passionnaient pas beaucoup



pour l'aviation¹ ». Maryse se décide pour un baptême de l'air. Enthousiasmée et malgré les réticences de son époux, elle prépare et réussit avec le moniteur Guy Bart en septembre 1925 son brevet de pilote à la station de Bordeaux-Teynac. Pour se faire remarquer elle réalise un exploit : passer avec son avion, un Caudron G.3, sous les câbles du pont transbordeur de



Pastel de Didier Beaudenon - passage sous le pont transbordeur à Bordeaux (piles reliées par deux câbles incurvés)

Bordeaux². L'entreprise Caudron lui propose alors le poste de premier-

pilote. Elle effectue quelques temps après un trajet Bordeaux-Paris divisé en plusieurs étapes. En 1926, Louis Bastié se tue dans un accident d'avion.

Une pilote aux multiples records : audace et obstination

Maryse demeure envers et contre tout passionnée par l'aviation. Elle crée une modeste école de pilotage à Bordeaux et devient instructrice-pilote. Mais les difficultés financières la poussent à fermer cette école et à se décider à partir pour Paris. Elle fréquente avec assiduité le « camp » d'aviation d'Orly. Elle est la première femme à obtenir une licence de transport aérien public.

À Paris Maryse a des difficultés pour survivre financièrement : elle multiplie les baptêmes de l'air et les embauches pour les opérations de publicité aérienne.



Elle voudrait

acheter un avion Caudron C.109.



Elle fait alors la connaissance du pilote Maurice Drouhin, en 1928, ce qui lui permet d'établir en sa compagnie le premier re-

cord homologué de distance (1 058 Km) de Paris à Trep-tow-sur-Rega en Poméranie occidentale³. Ce record fut récompensé par un prix de 25 000 F⁴. En 1929 et 1930 Maryse réussit plusieurs records féminins de durée de vol, dont l'un de 37 heures 55 mn. Pour ce dernier elle pilote un appareil allemand le Klemm



25 F-ARMB qu'elle s'est amusée à surnommer « Trot-tinette » !



En octobre 1930 Maryse réussit à s'acheter un avion Caudron C. 230⁵.

Elle cherche alors à réaliser un autre exploit sur

un long trajet et discute avec l'aviateur Dieudonné Costes⁶ qui lui conseille de s'orienter vers la Russie. Maryse organise et réussit un raid aérien sur un trajet de plus de 2 900 km entre Paris et Uhring (=Yurina) en URSS en 1931⁷.



L'itinéraire passe par Liège, Cologne, Dantzig, Koono, Moscou, Nijni-Novgorod avant d'atteindre Yurina. Après un atterrissage en pleine steppe, son exploit est relayé par la presse. Des ouvrières soviétiques viennent l'acclamer et chanter *l'Internationale* en son honneur ! Au retour en France⁸ elle reçoit la Légion d'honneur avec le grade de chevalier.

MARYSE BASTIÉ, DÉTENTRICE DE DEUX NOUVEAUX RECORDS, EST ARRIVÉE HIER À PARIS VENANT DE RUSSIE



DES FLEURS SONT OFFERTES A L'AVIATRICE A SON ARRIVEE AU BOURGET

Elle tient à remercier publiquement Jean Heinrich, directeur de la société des moteurs Salmson qui lui a offert le moteur Salmson 9 AD de 45 CV lui ayant permis d'entreprendre ce raid⁹. Elle reçoit aussi le *Harmon Trophy*, distinction américaine décernée pour la première fois à une aviatrice française¹⁰.



Un engagement féministe en réaction au monopole masculin du pilotage des lignes régulières.

À cette époque, malgré ses titres, ses exploits et ses distinctions, elle ne peut trouver de travail comme pilote de lignes régulières aériennes : tant pour le transport des passagers que pour la circulation du courrier postal, on n'embauche que des hommes¹¹ !



À partir de 1934, Maryse s'engage auprès des féministes en faveur de l'égalité des droits. Elle participe à des meetings à la demande de Louise Weiss qui a créé

le journal « *La Femme nouvelle*¹² ».



Lorsque Louise Weiss se présente aux élections législatives en dépit de la loi qui interdit les candidatures féminines, Maryse Bastié, aux côtés des aviatrices Adrienne Bolland et Hélène Boucher, participe au meeting de soutien organisé à Bordeaux et couronné par une démonstration aérienne¹³. En 1935 Maryse crée, avec Guy Bart son ancien moniteur-instructeur, une école d'aviation à Bordeaux. Hélas, la clientèle n'est pas au rendez-vous. Les ressources s'éffritent vite et l'école ferme ses portes. Maryse se rend à Paris,



cherche et trouve du travail dans l'entreprise d'Henry Potez, un des rares constructeurs français en aéronautique¹⁴. Maryse est embauchée comme pilote d'avions de tourisme. Elle a pour mission

de présenter des prototypes dans les aéroclubs en métropole et en Afrique du Nord. Elle trouve vite cette activité fastidieuse !

Le record féminin et « en solitaire » de la traversée de l'Atlantique Sud (1936)

Elle veut battre le record féminin de traversée de l'Atlantique Sud. Il était détenu par une aviatrice australienne Joane Batten.



Maryse cherche des encouragements pour tenter aussi un tel exploit du côté français. Elle écrit dans son ouvrage « *Ailes ouvertes* » qu'elle alla demander conseil à Mermoz en novembre 1935. « *J'allai trouver Mermoz pour lui demander ce qu'il en pensait... Cher grand Mermoz, vous m'avez accueillie avec cette belle figure grave et profonde que vous aviez aux heures de décision... et dès mes premières paroles, je vous ai vu sourire... Le sourire de*



Mermoz !...

Tout de suite, il a été comme une lumière sur ma route, comme un fanal... Il m'a semblé que déjà, je tenais la victoire... - Mais oui... C'est très faisable pour vous. Je vous aiderai par tous les moyens... Vous aurez mon appui et celui de tous les camarades d'Air France. Ces propos, cet accueil ont été pour moi un tel encouragement que plus rien désormais ne pouvait me faire reculer. J'exposai mon plan au colonel Davet, chef de cabinet militaire du général Denain, alors ministre de l'Air. Le colonel s'enthousiasma aussitôt pour mon projet. Il connaissait bien la ligne qu'il avait faite en passer et, spontanément, il me promit son appui ». Peu après le gouvernement change et le ministre aussi ! Pierre Cot, ministre de l'Air du Front populaire est favorable au projet de Maryse Bastié et à sa prise en charge financière pour l'avion concerné : le Caudron C.635 Simoun.



En 1936, afin de s'entraîner, Maryse accompagne Jean Mermoz et son équipe pour une traversée de l'Atlantique Sud¹⁵. Malheureusement il disparaît avec ses compagnons lors d'un vol de l'aéropostale en décembre 1936. Il pilotait un hydravion Latécoère 300.



Malgré ce drame, elle part comme il était prévu pour effectuer la traversée de l'Atlantique sud, de Dakar à Natal au Brésil. Elle est seule à bord d'un avion Caudron C.635 Simoun F.AN XO, au



moteur de 220 chevaux¹⁶. Maryse ne disposait pas de liaison radio et elle navigua au compas¹⁷. L'aviatrice réussit le record du monde féminin de vitesse : cette traversée a été effectuée en douze heures et cinq minutes¹⁸.

À la suite de ce triomphe, elle effectue un périple en Amérique du Sud où elle se voit partout fêtée



et couverte d'honneurs. Elle est émerveillée de découvrir Rio de Janeiro « *La baie de Rio ne ressemble à aucune autre et, quand on l'aperçoit, on ne peut s'empêcher de répéter, après Americ Vespuce (sic), à qui on l'attribue, le mot célèbre : « S'il y a, de par le monde, un paradis terrestre, il n'est certainement pas loin de ces lieux*¹⁹ ». C'est à ce moment qu'elle baptise son appareil « *Jean Mermoz* » en reconnaissance pour le pilote disparu de façon tragique et qui l'avait honorée de sa confiance et de ses encouragements.

Au retour d'Amérique latine Maryse rédige un témoignage autobiographique sur ses débuts et sa carrière d'aviatrice et les multiples obstacles rencontrés : « *Ailes ouvertes, carnet d'une aviatrice* » publié en 1937.

Maryse, toujours généreuse et bienveillante, aimait l'atmosphère d'Orly et du « camp » d'aviation, la camaraderie qui y régnait et les discussions chaleureuses qu'on y tenait. Elle rend hommage au couple Bouclon qui y tenait un café-cantine pour les personnels d'Orly bien avant qu'il n'existât une aérogare. Maryse écrit ces quelques lignes dans le livre d'or de « La popote d'Orly » pour la période 1927-1939 « *À vous, chère madame Bouclon, qui dirigez avec tant de compétence et de dévouement notre popote d'Orly et dont j'ai été la première cliente, je voudrais dire quelle place vous avez su prendre parmi nous. Grâce à vous, grâce à Monsieur Bouclon qui vous seconde si activement, la popote n'est pas seulement un restaurant où nos estomacs affamés trouvent toujours chère délicate et soignée, mais surtout un deuxième home cher à nos cœurs que tous les pilotes d'Orly ont adopté et que pour ma part, à chacun de mes retours, je retrouve avec la même joie un peu émue et le même précieux réconfort²⁰.* »



À la suite d'un contrôle médical professionnel, Maryse Bastié se vit retirer son autorisation de piloter pendant quelques mois et reçut l'obligation d'aller soigner ses poumons à la montagne ; elle séjourna à Megève avant de reprendre du service.

De l'engagement volontaire dans l'Armée de l'air au renseignement pour la Résistance

Le 5 mai 1939, Maryse Bastié est interviewée par Jacques Pauliac pour *Le Journal*²¹. Son article s'intitule « *Voler est merveilleux, déclare Maryse Bastié, mais que ne suis-je un homme* ». Indignée que les femmes ne puissent s'engager dans un conflit tout comme les hommes, elle propose alors ses services à l'armée.

Un journaliste, Clément Vautel, explique que les femmes n'ont pas à participer à l'effort de guerre sur le terrain ! Maryse Bastié réclame un droit de réponse²².

Volontaire pour l'armée de l'Air en septembre 1939, elle est enfin acceptée avec trois autres pi-



lotes, Maryse Hilsz, Claire Roman et, pour convoier des vers le front



l'aviation avec des actions de la Croix Rouge. Par la suite, par le décret du 27 mai 1940 qui autorise la création d'un corps féminin de pilotes auxiliaires, elle poursuit les convoyages ; elle devient pilote avec le titre de sous-lieutenant en mai 1940²³. Tout est bloqué dès l'armistice du 16 juin 1940 : Maryse s'engage sans perdre de temps à la Croix Rouge qui l'envoie comme ambulancière à la gare Saint-Lazare ; ensuite elle effectue diverses missions dans les départements du Nord et jusqu'en Belgique pour aller chercher des blessés²⁴. Peu après Maryse est contactée par un ami pilote, Boris Fourcaud (*alias* Froment) qui lui propose de collecter des renseignements utiles aux alliés et à la France Libre, discrètement pendant ses déplacements pour la Croix Rouge²⁵. Lors de ses trajets d'ambulancière, elle observe la position des terrains d'aviation, le nombre et le type des appareils, l'emplacement des batteries et des dépôts de munition. Elle transmet ensuite aux « contacts » qui lui ont été fournis auprès de camarades de la Résistance.

La Croix Rouge l'envoie à Drancy participer à l'évacuation des prisonniers et blessés, les nazis

utilisant cette caserne pour réunir les prisonniers avant qu'ils ne soient envoyés dans les camps en Allemagne. À Drancy, Maryse retrouve le Docteur Gelly mobilisé comme lieutenant-colonel et médecin du camp. Maryse, ambulancière, accompagne des prisonniers de Drancy vers la gare du Bourget. Un soldat nazi la bouscule près du train, elle tombe sur les rails et se fracture le coude. Elle en garde des séquelles, mais continue ses actions dans la Résistance²⁶.

Soupçonnée, elle est arrêtée par les nazis en mars 1944 et passe plusieurs jours d'interrogatoires à la prison de Fresnes. À peine libérée, elle reprend des activités clandestines grâce au médecin Gelly qui la fait entrer avec lui dans le réseau « Darius ». Il est alors dirigé par Mme la Docteure Aimée Battier (*alias* Jeanine), cousine d'Henry Gorce (*alias* Franklin) qui dirige le réseau « Gallia » depuis Lyon²⁷. Maryse servit le réseau « Darius » jusqu'à la Libération et prit part à la Libération de Paris comme agent de liaison²⁸. À la Libération Maryse Bastié est promue lieutenant dans l'Armée de l'Air.

En septembre 1944 elle devient l'une de premières recrues du Premier corps de pilotes



militaires féminins, créé à l'initiative de Charles Tillon, ministre de l'Air²⁹ avec l'appui de Charles de Gaulle. Cette école de pilotage militaire devait être proposée aux

femmes. D'après l'aviatrice Janine Ellissetche, des femmes pilotes civiles, brevetées avant 1939, furent entraînées à l'école de pilotage militaire de Châteauroux³⁰. Maryse Bastié y côtoya Maryse Hilsz,



Paulette Bray-Bouquet, Suzanne Melk, Andrée Dupeyron, Élisabeth Lion. Maryse Bastié pouvait encadrer les jeunes recrues mais n'était plus autorisée à piloter du fait de son handicap (coude accidenté en 1940).

En janvier 1946, Maryse Hilsz se tue aux commandes de son avion dans le Jura enneigé.

Peu de temps avant, le général de Gaulle avait démissionné de son poste de chef de gouvernement. Dès février 1946, les stages des aviatrices militaires furent définitivement interrompus puis supprimés³¹. Seule Maryse Bastié demeura à la disposition de l'armée de l'Air.

Des missions dans l'après-guerre jusqu'à une mort accidentelle en 1952 à Lyon-Bron

Dans les débuts de la IVème République, Maryse est admise en 1947 au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur.

Voici la lettre du texte de promotion à ce grade :



« *Pilote féminin d'un rayonnement international, blessée en service commandé en 1940, est entrée de suite dans la lutte contre l'ennemi. Agent de renseignement de haute valeur, a milité dès fin 1940 contre l'effort de guerre de l'occupant. A notamment œuvré dans les régions parisienne et normande. Après avoir été arrêtée par l'ennemi, n'en n'a pas moins poursuivi la lutte dans les rangs du réseau « Darius » jusqu'à la Libération du pays. À la Libération, a repris son activité aéronautique. 3000 heures de vol, une blessure en service aérien commandé (cette promotion comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme)* ».



En 1951, André Maroselli, ministre de l'Air, fit nommer Maryse au Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny à la direction des affaires sociales : elle est alors âgée de 53 ans. L'ingénieur général Louis Bonte l'accueille et lui confie plusieurs tâches. Maryse est affectée au service social. Elle est agent de liaison entre les familles et le CEV, elle doit aussi assurer le

lien entre le CEV et l'association des « Ailes brisées » qui aide les familles des défunts et les orphelins. Dans ce service elle retrouva un collègue, Malfanti, pilote mutilé et fort dévoué aux familles. Un autre rôle fut confié à Maryse au CEV : ce fut la partie commerciale, à savoir faire connaître l'industrie aéronautique française.

L'ancienne aviatrice devait présenter aux ingénieurs, aux aviateurs et aux industriels étrangers des appareils français. Elle avait à cet effet beaucoup voyagé et était restée dix-huit mois à l'OFEMA (Office français d'exploitation de matériel aéronautique). Dans ce cadre, elle avait entrepris, avec Jacques Tissandier (mécanicien-chef), un voyage de « propagande et d'information » pour divers appareils dont le prototype Cargo Nord Atlas 2.501.



Ce prototype bimoteur était destiné aux transports des parachutistes. Dans ce contexte et dans cet appareil elle monta comme passagère avec plusieurs autres personnes (le radio, le mécanicien, trois techniciens) lors du meeting aérien à Lyon-Bron le 6 juillet 1952. À la suite d'une imprudence ou d'une fausse manœuvre du pilote Georges Penninckx, l'avion décrocha dans une violente abattée et partit en vrille, s'écrasa au sol et prit feu. Il n'y eut aucun survivant³². La dépouille de Maryse Bastié repose à



Paris au cimetière Montparnasse dans le quartier où elle habitait³³.

Jun 2025

Catherine CHADEFAUD

Agrégée d'Histoire
Secrétaire générale de l'association
Réussir l'Égalité Femmes-Hommes
(REFH)

www.reussirlegalitefh.fr

Postérité :

hommages et lieux de mémoire

*Décorations françaises et étrangères (citées dans l'ordre chronologique d'obtention)

Chevalière de la Légion d'Honneur en 1931, puis officière en 1936. Ordre de l'Étoile Rouge (URSS 1931), Chevalier de l'ordre national de la Croix du Sud (1937), Ordre de l'Étoile de Roumanie (1937), Plaque de Vermeil de l'Aéro-Club de France (1937), Médaille d'or de l'éducation physique et des sports (1937), Grande médaille d'or de la Société d'encouragement au progrès (dite médaille des pionniers, 1937), Ordre du mérite du Chili (1938), Croix de l'Aviation (Pérou, 1938), Ordre de Simon Bolivar (Venezuela 1938), Croix de Saint Olaf (Norvège, 1940), Croix de guerre 1939-1945, Palme de bronze, Médaille de la Résistance française (par décret du 31 mars 1947), Médaille de l'Aéronautique (après 1945), Commandeure de la Légion d'Honneur (1947).

*Une plaque a été apposée sur la façade de l'immeuble où elle habitait à Paris 23 rue Froidevaux (XIVème).



*Un monument portant une aile orne son tombeau au cimetière du Montparnasse. Paris XIVème.

* Un timbre postal français lui a été dédié en 1955.



*Des établissements scolaires en France portent son nom dans plusieurs départements, des rues et avenues lui ont été dédiées, ainsi que trois stations de Tram (Paris ligne T3b, Lyon, Rouen).

*Lors de l'anniversaire de son décès en juillet 2022 (les 70 ans) un hommage lui a été rendu dans la commune de Saint-Priest (juxtant Bron) là où l'avion s'écrasa. La rue de l'aviation a reçu le nom de «Rond-point de l'aviation-Maryse Bastié» cf.- <https://ville-saint-priest.fr/content/uploads/2023/09/PatrimoineC337maryse-bastie.pdf>

* Un parcours portraits de 22 résistantes a été réalisé à Paris, en 2022, par la mairie du XIVème avec une artiste de street-art. Le portrait de Maryse Bastié, réalisé par Christian Guémi (alias C 215) figure à côté du stade Didot, au 16 avenue Marc Sangnier.



Notes

- ¹ Maryse Bastié, *Ailes ouvertes*, éd. Fasquelle, 1937. Réédition en 2024.
- ² L'entreprise des frères Caudron se situait dans la Somme, au Crotoy. Elle avait été créée avant la guerre de 1914. Elle formait des pilotes, ce fut le cas pour Adrienne Bolland (1895-1975) pionnière de la traversée des Andes en 1921.
- ³ En polonais Trzebiatowu.
- ⁴ Maryse bénéficia de la moitié de cette somme ce qui lui permit d'envisager l'achat d'un appareil Caudron.
- ⁵ Cet avion est équipé d'un moteur Salmson en étoile. L'appareil a une envergure de 9,90m et sa masse à vide est de 470 Kg.
- ⁶ Costes et Bellonte avaient réussi la traversée de Paris à New-York en septembre 1930.
- ⁷ Maryse relate les péripéties de cet exploit dans «*Ailes ouvertes , carnet d'une aviatrice*», 1937, éd. Fasquelle. (consultable sur BNF, Gallica). L'aviatrice relate les difficultés locales pour faire enregistrer son exploit en France par télégramme, en raison des problèmes de traduction avec les représentants locaux de l'administration soviétique.
- ⁸ La presse célèbre cet exploit, par exemple dans le Journal *Excelsior*, daté 22 juillet 1931.
- ⁹ Sur l'histoire de la firme Salmson installée à Boulogne-Billancourt : Cf. <https://www.hydroretro.net/etudegh/salmson.pdf> -article de Gérard Hartmann. Une photo de Maryse Bastié et de son moniteur instructeur Guy Bart figure en p. 14.
- ¹⁰ Le *Harmon Trophy* avait été créé en 1926 aux États-Unis par Clifford B. Harmon pour récompenser des aviateurs aux exploits exceptionnels. Ce prix fut décerné jusqu'en 1938. Son fondateur mourut en 1945. Le prix fut alors l'objet, tardivement, d'une réorganisation financière par la NAA (*National Aeronautic Association*).
- ¹¹ Cf. Florence Montreynaud, *Le XXème siècle des femmes*, 1989, p. 23 à 32.
- ¹² Louise Weiss, née en 1893, fonde l'association *La Femme nouvelle* en 1934 afin d'avancer le combat pour l'accès au droit de vote. Elle s'inspire des mouvements des suffragettes britanniques afin d'organiser des événements dans l'espace public relayés par des articles de presse.
- ¹³ Le quotidien « *La France de Bordeaux et du Sud-ouest* » relate l'évènement le 9 octobre 1934. Mme Malaterre-Sellier, déléguée de la France à la Société des Nations participa aussi à ce meeting se déroulant à la salle de l'Alhambra. Cf. Louise Weiss, *Combats pour les femmes*, tome III, 1980.
Cf. Les actions événements et la recherche du spectaculaire pour motiver l'intérêt sur le droit de vote des femmes : de Louise Weiss in Florence Montreynaud, *Le XXème siècle des femmes*, 1989, p.246-247.
- ¹⁴ Henry Potez avait créé son entreprise d'aéronautique en 1919 et avait racheté en 1923 la société des moteurs Anzani. Il lança ensuite la fabrication d'hydravions réputés.
- ¹⁵ Sur les exploits de Mermoz dans le cadre de l'Aéropostale et de la traversée de l'Atlantique, cf. Catherine Herzberg et Anne Proenza, *Mermoz*, éd. Le Cherche-Midi, Paris, 2001, p. 119 (carte des trajets de l'aérospatiale) et pour le passage du « pot au noir » (zone nuageuse, tornade et chaleur étouffante) cf. p. 109.
- ¹⁶ Cet appareil était alors nouveau et fut utilisé à titre promotionnel par Maryse Bastié. La société Caudron avait été rachetée par Louis Renault en 1933. L'avion Caudron-Simoun avait une envergure de 10,40m , sa masse à vide était de 810 Kg , sa vitesse de croisière était de 270 km/h et son plafond de vol de 6 000m. L'avion était équipé d'un moteur Renault Bengali 6Q-07. L'appareil comportait 4 places. Pour cette traversée on supprima 2 places afin d'emporter davantage de carburant. Plusieurs raids furent tentés avec ce modèle Caudron dont celui d'Antoine de Saint-Exupéry en décembre 1935. Il eut un accident en plein désert de Libye. C'est ce qui lui inspira son ouvrage « *Le Petit Prince* », publié en 1943.
Cf. pour le Caudron / Musée de l'Air et de l'Espace (<https://www.museeairespace.fr>) (prototype dessiné par l'ingénieur Riffard).
- ¹⁷ Quelques images de son départ de Dakar ont été filmées en décembre 1936 par un voyageur, cinéaste amateur, Paul Dumanois. Ces images ont été retrouvées et identifiées en 2020 dans le Fonds Dumanois de l'Institut Jean Vigo à Perpignan. Cf. Informations relayées dans le journal « Le Populaire du Centre » et visibles sur France 3 Nouvelle-Aquitaine (You Tube).
- ¹⁸ Bernard Marck, *Elles ont conquis le ciel*, 2009, p. 110 sq.
- ¹⁹ In Maryse Bastié, *Ailes ouvertes*, Fasquelle, 1937, chap. VII.
- ²⁰ Le texte du Livre d'or est cité in Marcel Migeo, *La vie de Maryse Bastié*, p. 153.
- ²¹ Ce quotidien national avait été créé à Paris par le journaliste basque Fernand Xau en 1894. Cf. N° du 5 mai 1939, page 2 « Confiance d'aviatrice ».
- ²² Face à cet esprit misogyne, Maryse répond dans le quotidien « *Le Journal* », Paris, le 15 mai 1939 dans un article « Les femmes et la guerre » (BNF/Gallica).
- ²³ Sur la décision du président Albert Lebrun et le statut des femmes servant comme auxiliaires dans l'armée. Le décret autorisa le recrutement de cent pilotes féminines chargées de convoyer les avions de faible puissance en service dans les écoles de pilotage et centres d'instruction. Les candidates devaient répondre à des critères précis, âge (entre 21 et 40 ans), entraînement (brevet de pilotage avec au minimum plus de 100 heures de vol comme seule pilote à bord). Après un stage probatoire, ces pilotes pouvaient être engagées. Le décret précise qu'elles sont assimilées à des sous-lieutenants en matière de remboursement ou d'accès au Mess, mais qu'elles n'ont « ni grade, ni rang dans la hiérarchie militaire »! Cf. Sébastien Albertelli, *Elles ont suivi de Gaulle*, Perrin éd. 2020, p. 46-48.

Notes

suite

²⁴ Sur l'organisation de la Croix Rouge en France en 1939, il existait trois associations qui se réunirent : L'UFF (Union des femmes de France), l'ADF (Association des Dames de France) et la SSBM Société des secours aux blessés militaires). À la suite de l'application de la Loi Paul-Boncour de 1938, la Croix Rouge proposa d'intégrer à l'armée française à la fois les ambulances qu'elle finançait et les conductrices qu'elle recrutait. Pour réglementer ces aides l'État français créa par décret, le 31 janvier 1940, un statut de « volontaire civil travaillant pour l'armée ». cf. Sébastien Albertelli, *Elles ont suivi de Gaulle*, 2020, p. 43 sq. Et sur le fonctionnement et les recrutements des sections sanitaires automobiles féminines (SSA) voir Jean-Jacques Monsuez, in *Revue Historique des Armées*, n° 247, 2007, p. 98-113.

²⁵ Sur la situation controversée de la Croix Rouge en zone occupée et sur ses relations avec le gouvernement de Vichy cf. Jean-Pierre Le Crom, « La Croix Rouge française pendant la Seconde Guerre Mondiale. La neutralité en question » in *Revue Vingtième Siècle*, 2009/1/n° 101, p. 149 à 162.

²⁶ Elle aurait participé à des actions pour le Réseau du musée de l'Homme dirigé par Boris Vildé, pour des missions en région parisienne et en Normandie cf. Bernard Marck, *Elles ont conquis le ciel*, 2009, p. 121.

²⁷ Henry Gorce (alias Franklin) avait rempli une mission à Londres auprès de la France Libre et du BCRA et à son retour en France, il créa le réseau Darius-Nord, centre de liaison installé à Paris sous les ordres du Colonel Louis Gentil (alias Desca). Aimée Battier, adjointe de ce réseau, fut arrêtée en été 1944 ainsi que Desca. Sur le fonctionnement du réseau Gallia cf. Jean-Philippe Meyssonier, « Le réseau Gallia à Lyon (1943-1944) » in *Bulletin de l'Institut d'Histoire du Temps Présent*, année 1995, supplément 8, p. 83-100. Quant au fonctionnement du BCRA et ses archives, ce fut Daniel Cordier qui fut chargé de les réceptionner et de les trier pour aboutir au Livre Blanc du BCRA (Archives Nationales sous les cotes 3 AG2/1-3).

²⁸ Sur la Libération de Paris et ses étapes : cf. dossier ministère de la Défense (août 2024) <https://www.defense.gouv.fr/actualites/liberation-paris-1944-france>

²⁹ Tillon avait été résistant FTP. Sur son œuvre de 1944 à 1946 comme ministre cf. Jean-Marie Rossi, Charles Tillon et la Relance de l'industrie aéronautique (1944/1946) in *Revue Historique des Armées*, 1996, n° 204, p. 27-36.

³⁰ Cf Catherine Vialoux, Femmes et pilotes militaires de l'armée de l'Air, in *Revue historique des Armées*, 272/1, p. 12-23

³¹ Félix Gouin fut président du gouvernement provisoire de la République de janvier à juin 1946. Le ministre de l'Air demeura Charles Tillon.

³² Divers témoignages ont été conservés à propos des conditions de cet accident : cf. Marcel Migeo, *La vie de Maryse Bastié*, 1952, p. 146-147. Jacques Noetinger, *Histoire de l'aéronautique française, l'épopée 1940-1960*, Paris, France-Empire, p. 146. Voir aussi Stéphanie Meyniel, in *Air Journal*, 6 juillet 2010, « Le 6 juillet 1952 dans le ciel : Maryse Bastié se tue au meeting de Lyon ».

³³ Au 23 rue Froidevaux, XIVème. Une plaque a été fixée sur la façade de cet immeuble.

ARCHIVES

Service Historique de la Défense /CHA Vincennes

Cote Al 1 P 30054/2 Plusieurs pièces sont numérisées et accessibles ; fiche de renseignement, livret matricule, actes d'engagements

<https://www.servicehistorique.sga-defense.gouv.fr/maryse-bastie>

Dossier biographique DE 2017 ZL 300/723

Sources

Légion d'Honneur- Cf. base Léonore (cote 19800035/2/134- Archives Nationales. Pierrefitte)

Bibliographie (ouvrages et articles)

Albertelli Sébastien, *Elles ont suivi de Gaulle. Histoire du Corps des Volontaires Françaises (1940-1946)*, éd. Perrin et Ministère des Armées, 2020.

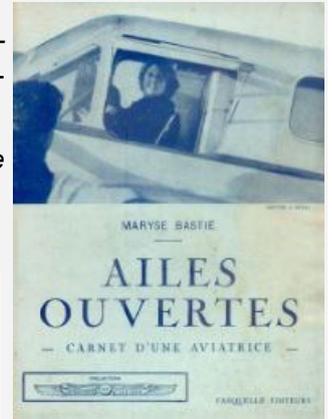


Amanrich Jean (vice-amiral de l'aéronautique navale), *Une Française, Maryse Bastié*, éd. Baudinière, 1953.

Bastie Maryse, *Ailes ouvertes, Carnet d'une aviatrice*, Paris, Fasquelle, 1937 et réédition à Bordeaux, L'apprentie, 2024.

Chauvy Gérard, *La Croix Rouge dans la guerre (1939-1947)*, Paris, Flammarion, 2000.

Clancier Agnès, *Une trace dans le ciel*, Arléa, 2017.



Clancier Agnès, *Maryse Bastié, une trace dans le ciel*, Magellan et Cie, 2024 (révision de l'ouvrage de 2017) - *Biographie romancée sur la période antérieure à 1945.*



riure à 1945.

Didier Béatrice, Fouque Antoinette, Calle-Gruber Mireille, *Dictionnaire universel des créatrices*, éd. Des femmes et Belin, 2013. Accès en ligne www.dictionnaire-creatrices.com (article Maryse Bastié).

Le Crom Jean-Pierre, « La Croix Rouge française pendant la Seconde Guerre Mondiale. La neutralité en question » in *Revue Vingtième Siècle*, 2009/1/n° 101, p. 149 à 162.

Marck Bernard, *Elles ont conquis le ciel : 100 femmes qui ont fait l'histoire de l'aviation et de l'espace*, Paris, Arthaud, 2000.

Migeo Marcel, *La vie de Maryse Bastié*, Paris, Seuil, 1952.

Monsuez Jean-Jacques, «Les sections sanitaires automobiles féminines» in *Revue Historique des Armées*, n° 247, 2007, p. 98-113.

Montreynaud Florence, *Le XXème siècle des femmes*, Paris, Nathan, 1989.

Vialoux Marie-Catherine, « Femmes et pilotes militaires dans l'armée de l'Air » in *Revue Historique des Armées*, 272/1, 2013, p. 12-23



Sitographie et vidéos

Wikipédia fiche biographique Maryse Bastié

<https://www.apna-asso-com/bastie> Association des personnels navigants de l'Aviation/ fiche biographique Bastié et photos

<https://www.ansoraa6942.fr/Maryse> Bastie-1892-1952 s.htm. L'association nationale des sous-officiers de Réserve de l'armée de l'Air et Espace, section Ain-Rhône-Alpes et Métropole Lyon. Un historique illustré de photos et documents réalisé par la SLHADA (Société Lyonnaise d'Histoire et de documentation aéronautique) et l'historien Alain Fradet. La SLHADA a organisé une exposition sur Maryse Bastié en 2002 à l'occasion du cinquantenaire de sa disparition accidentelle à Lyon-Bron.