

Vivre et voler

Les Pérégrines: un mot au féminin pluriel pour évoquer nos féminismes; un nom en hommage au roman éponyme de Jeanne Bourin, historienne et romancière, grand-mère et figure d'inspiration d'Aude Chevrillon, la directrice de la maison.

Notre ambition: vous proposer un voyage intellectuel en publiant des textes toujours pertinents, souvent impertinents, qui, par des voix fortes et hardies, des plumes belles et singulières, observent le monde par différentes fenêtres, nous amènent à faire un pas de côté, nous poussent à mieux appréhender l'autre, l'étrangeté, la diversité, nous livrent des trajectoires inspirantes pour dessiner une société plus humaine.

« **Les Audacieuses** »

Femmes de lettres ou de sciences, artistes prodigieuses, aventurières intrépides ou militantes galvanisées, les femmes qui ont fait avancer notre monde ont souvent été effacées de l'histoire. Pour les tirer de cet oubli, les biographies de la collection «Les Audacieuses» proposent des récits au plus près de ces destins passionnants et vrais.

Conception graphique: Audrey Desanti

En couverture: Jacqueline Auriol le 26 août 1959. Elle vient de devenir la première femme à franchir, aux commandes du Mirage III, la barre de Mach 2, soit deux fois la vitesse du son.

© Fernand Dengremont / Coll. musée de l'Air et de l'Espace -

Le Bourget, Inv. 2000/60/18

© Éditions Les Pérégrines, 2025

Tous droits réservés

Éditions Les Pérégrines

21, rue Trousseau 75011 Paris

www.editionslesperegrines.fr

Jacqueline Auriol

Vivre et voler



Éditions Les Pérégrines

Note des Pérégrines

Parue en 1968 aux éditions Flammarion, rééditée en poche aux éditions J'ai lu en 1973, l'autobiographie de Jacqueline Auriol (1917-2000) était indisponible depuis des années quand le hasard des rencontres et des amitiés a mis ce texte sur notre route. La force, le souffle et l'authenticité qui se dégagent de ce récit de vie hors du commun nous ont convaincues que la voix de Jacqueline Auriol avait sa place parmi nos « Audacieuses ».

L'accident

Le soleil brillait très haut dans le ciel pur de ce dimanche de juillet 1949.

Dans la matinée, j'avais quitté La Baule où je passais mes vacances, en décollant aux commandes d'un petit Morane pour rejoindre Toussus-le-Noble où j'allais participer en tant que passagère aux essais d'un nouvel avion.

Deux ans après avoir commencé à tâter du pilotage, je comptais 464 heures de vol – un décompte encore beaucoup trop modeste pour pouvoir se prendre pour un archange du ciel, mais je savais déjà remuer le manche.

Aussi avais-je été folle de joie quand Mingam, un pilote de la SCAN (la Société de constructions aéronavales, aujourd'hui disparue) rencontré lors d'un Salon de l'aviation, m'avait fait cette proposition : «Dimanche prochain, j'aimerais vous faire voler sur notre petit avion amphibie, le SCAN 30.» Je me

doutais un peu que ma présence dans l'avion pourrait servir la publicité du constructeur. Pensez donc, la belle-fille du président de la République! Mais je m'étais résignée, non sans peine, à ces interférences entre ma vraie vie – l'aviation, déjà – et mon rôle public.

On décollerait de Toussus et on irait faire quelques amerrissages sur la Seine aux Mureaux, en face du terrain d'aviation proche des usines de constructions aéronautiques.

J'aurais fait n'importe quoi, ou presque, pour voler sur un nouvel avion. Je me sens si bien en vol! Pourquoi? C'est difficile à expliquer. Peut-être est-ce l'impression de puissance, le plaisir de dominer une machine belle et sensible comme un cheval de race.

Aujourd'hui, je pilote des avions à réaction bien plus rapides, beaucoup plus puissants. À ces joies élémentaires se mêle un sentiment moins primitif, celui de la mission accomplie. Chaque fois que je mets le pied sur un aérodrome, j'éprouve cette impression exaltante d'être à ma vraie place. Ce coup de foudre, que le temps n'a pu émousser, je le ressens toujours aussi violemment, comme un miracle quotidien. Alors essayer un avion amphibie! Décoller de la terre et se poser sur l'eau! Pour moi, c'était une grande première.

Vers deux heures de l'après-midi, nous partîmes avec mon instructeur, Raymond Guillaume (certainement le meilleur pilote de voltige qui fût), du terrain Morane, à Villacoublay, pour nous poser à

Toussus-le-Noble. Réussir un bel atterrissage, couper le moteur, se retrouver dans un silence doux, moelleux, amical, sont des joies dont je ne suis pas encore, et espère n'être jamais, blasée. Tout de suite, je courus vers le SCAN 30, un petit amphibie bimoteur. Avec Guillaume, il y avait Mingam et Guédon, le représentant du constructeur. Tout en les écoutant parler, je tournais autour de l'avion. Je l'examinais pouce par pouce, je caressais son ventre un peu gonflé comme celui d'un petit chat qui a bu trop de lait. Il était tellement différent de mon Morane ou du Stamp sur lequel j'avais appris à piloter. On aurait dit un gros jouet.

Pendant un long moment, les trois hommes parlèrent technique: puissance des deux moteurs, Argus, poids, dimensions, finesse, amerrissage, bilan du Salon qui venait de se terminer. Ils firent aussi divers commentaires élogieux sur ma récente exhibition d'Auxerre. J'estimais mériter les louanges mesurées des gens de l'aviation concernant mon travail de pilote. Sous la poigne de Guillaume, j'avais travaillé comme une brute pendant des mois, avec la certitude d'avoir enfin accompli quelque chose de valable. J'éprouvais un grand respect pour ces hommes simples et courageux qui peuplent le monde féérique mais fermé qu'est l'aviation. Pilotes, mécaniciens, ingénieurs, météorologues, ils étaient devenus mes amis, un à un. Je devenais peu à peu des leurs.

Mingam était allé chercher le plan de vol, et nous nous étions assis tous les quatre dans le SCAN : Mingam aux commandes, moi à côté de lui, Guillaume et Guédon derrière. Le départ de Toussus fut spectaculaire. Mingam s'offrit un décollage «à l'américaine» : au lieu de prendre sagement de l'altitude et de la vitesse dans l'axe de la piste, il avait mis toute la gomme pour arracher l'avion dans un virage serré. Je savais le faire, j'avais même envie de dire à Mingam : «Vous savez, vous ne m'impressionnez pas!» Mais je connaissais déjà assez les usages de l'aviation pour me taire ; les commentaires sur le travail d'un autre y sont encore plus mal vus qu'en voiture.

Pourtant Guillaume, derrière nous, émit un grognement désapprobateur. Il avait l'habitude de laisser beaucoup de bride sur le cou de ses élèves – j'en savais quelque chose : il attendait jusqu'à l'extrême limite du danger pour reprendre les commandes ou risquer une remarque. Les observations venaient après, inexorables et parfois violentes. Mais Mingam n'était pas son élève... Alors pourquoi ce grognement pour un simple décollage à l'américaine ?

Nous volions dans le soleil. Je sentais les rayons dorés me traverser tout entière. Il faisait beau, je portais des vêtements légers. Dans un petit avion comme cet amphibie SCAN, qu'on soit pilote ou passager, on a un extraordinaire sentiment de liberté, de légèreté, que l'on n'éprouve pas quand on effectue un vol d'essai sur un avion supersonique : le casque,

le masque à oxygène vous attachent à l'appareil et le bonheur est d'un autre ordre.

Nous volions bas, vers le nord-ouest. En quelques minutes, nous arrivâmes au-dessus de Versailles. À cet instant précis, j'avais l'impression de flotter dans un rêve. Je n'avais pas le plus petit souci, pas l'ombre d'un pressentiment. Je pensais à Mansard... Quel dommage que ce grand architecte n'ait jamais pu admirer son chef-d'œuvre vu d'en haut ! L'immense façade et les deux ailes du château apparaissaient comme les traits d'un merveilleux dessin au pastel gris-rose, d'une légèreté surprenante. Nous survolions la forêt de Saint-Germain. Guillaume avait déjà oublié le décollage à l'américaine. Très détendu, il me montrait un à un les villages et les aérodromes secondaires, tous ces points de repère que je connaissais par cœur à force de les avoir survolés pendant mon apprentissage à Villacoublay.

Très vite ce fut la Seine. Mingam vira légèrement vers l'ouest et commença la descente. Plus bas, encore plus bas... Nous volions presque au ras de l'eau. C'était maintenant Villennes et la plage de Meulan, et Triel avec son yacht-club à la pointe de l'îlot. Les baigneurs nous faisaient des signes, les voiliers penchaient leurs ailes blanches sur le ruban gris-vert du fleuve. C'était si beau ! Dans notre petit avion tout blanc et ventru, nous devions, nous aussi, faire un joli tableau, vu d'en bas, glissant à même le ciel bleu... «Meulan», me dit Guillaume de sa voix calme.

La masse grise, blanche et verte, de la petite ville s'approchait à notre droite. Mingam reprit un peu d'altitude et amorça un léger piqué. Comme au décollage, j'entendis Guillaume pousser un grognement de malaise. Le piqué devait pourtant être léger, le badin – indicateur de vitesse – marquait 180. La vitesse de croisière, m'avait dit Mingam, était de 160 km/h. À ma gauche, je voyais maintenant le plan d'eau de la base des Mureaux, les hangars, une vedette amarrée au quai. Non sans surprise, je constatai que la manche à air était dirigée contre nous: «Tiens? Il va se poser vent arrière? Ou bien est-ce seulement un passage pour les photographes qui sont sur la berge?» Je venais de voir en effet un homme brandir son appareil dans notre direction. Il faut croire que les constructeurs du SCAN avaient prévenu la presse de notre vol... Un instant j'eus l'impression que nous étions vraiment trop bas. On pouvait presque toucher la main des gens dans les barques. Les signes qu'ils nous faisaient maintenant n'étaient plus du tout amicaux. Ils avaient peur. Ils avaient l'air de nous chasser, comme une mouche brusquement devenue monstrueuse. On devait, par la suite, parler de mirage. Quant à moi, je me rappelle que le fleuve scintillait, mais sans m'empêcher de bien voir sa surface, les barques, tout le paysage tranquille d'un dimanche d'été sur la Seine.

Et, brusquement, plus rien. Rien...

Un choc épouvantable. Ou plutôt, deux chocs: celui de l'avion, d'abord, touchant l'eau et se dislo-

quant dans un bruit énorme; puis celui de ma tête, ma pauvre tête recevant un coup de poing d'acier abominable, assené par un boxeur géant qui m'aurait écrasée de tous les côtés. Mon front, mon nez, ma mâchoire, tout mon corps se cassa dans un fracas étourdissant et aveuglant. Contre le tableau de bord, contre le siège, contre le métal nous entourant. Les deux chocs se confondant en un seul, il y eut deux plongées dans le noir: l'eau obstruant complètement les vitres, si claires un instant auparavant; et puis le noir impénétrable, stupéfiant, à l'intérieur de ma tête.

C'était tellement inattendu, tellement brutal, tellement différent de toute mon expérience humaine, que mon seul sentiment sur le coup fut cet immense étonnement, énorme, sans mesure. «Dieu, comme c'est curieux un amerrissage!»

Jusqu'à cette minute, jamais je n'avais pensé qu'il pourrait m'arriver un accident.

Je n'avais pas eu le temps d'avoir peur. Tous les gens normaux, tous les pilotes, ont connu la peur à un moment de leur existence. Il m'est arrivé plusieurs fois d'avoir peur, mais là, me débattant dans l'eau, barbotant vaguement, je n'éprouvais aucune espèce de frayeur, je ne souffrais pas non plus. Le choc avait dû m'étourdir complètement. Cette insensibilité devait d'ailleurs durer des heures et des heures. Complètement aveuglée, ne ressentant rien, je me maintenaient au bord de la vie par le seul instinct de

conservation. Jusqu'au moment où je sentis vaguement une main me prendre par les épaules pour me soutenir. C'était Guillaume qui, bien que n'ayant que trois côtes cassées, souffrait, lui, beaucoup. Alors seulement, j'éprouvai une première sensation : je n'avais plus de dents. N'ayant plus besoin de mes mains puisque Guillaume me soutenait, je portai une main à ma bouche : une bouillie molle. Très désagréable ! Je commençais à être vraiment ennuyée : j'avais de très jolies dents, tout le monde du moins me le disait.

Il me fallut un bon moment pour me rendre compte de ce qui m'arrivait : plus de dents ! Immédiatement, je pris mon visage entre mes deux mains et je le mis de profil. Je ne veux pas dire que je tournai ma tête de profil. Non, avec mes deux mains, j'ai pris ma figure, toute la partie normalement soudée au front, et je l'ai mise de profil. C'était vraiment une sensation étonnante. Toute ma figure était mobile. Je la tournais à droite, à gauche, comme je voulais. C'était une sensation incroyable, désagréable, mais absolument indolore. En l'espace d'une seconde, je pris conscience que j'étais défigurée. J'avais compris que « la plus jolie femme de Paris », comme l'écrivaient bêtement les journaux, était devenue une « gueule cassée ». Je poussai un hurlement, mais un seul, d'horreur et d'inquiétude. Aujourd'hui encore, il me suffit de fermer les yeux pour me retrouver là-bas, dans l'eau de la Seine, partant à la découverte de mon visage écrasé.

Je ne réalisais pas à quel point c'était grave. Le bilan médical du désastre, je ne le connus que beaucoup plus tard.

J'étais encore dans l'eau, accrochée à une aile qui surnageait et, tout de suite, une pensée m'envahit avec une claire évidence : cette chose précise et merveilleuse qu'est l'aviation vient de me faire très mal, va me faire très mal encore ; c'est d'elle et d'elle seule que doit venir la réparation. Je n'eus ni le temps, ni la force sans doute de penser davantage et, comme l'avion auquel j'étais cramponnée coulait, je nageai longtemps, sur cent mètres peut-être, jusqu'à la vedette sur laquelle se trouvaient des marins des Mureaux. Ils me hissèrent à bord, en même temps que mes trois compagnons. Je ne garde aucun souvenir d'avoir souffert, seulement une impression d'avoir extrêmement sommeil et de me sentir ensermée, coincée de toutes parts.

Je dois sans doute la vie – et Guillaume, Guédon et Mingam avec moi –, indirectement, aux journalistes. En effet, la vedette qui nous repêcha n'avait été mise en service que pour permettre aux reporters de prendre de meilleures photos de l'amphibie... On m'a couchée sur une civière et j'ai dit, paraît-il, aussitôt : « Je veux Claoué. » Les gens qui m'entouraient eurent du mal à comprendre de qui je voulais parler. L'amiral Nomy visitait la base ce jour-là. Il prit naturellement la direction des opérations. Il lui fallut d'abord téléphoner à l'Élysée pour prévenir – avec beaucoup de ménagement – mon beau-père.

Ensuite, comme j'avais demandé Claoué, il dit: « Bon, puisqu'elle veut Claoué, qu'on lui trouve ce Claoué, mort ou vif. » Le docteur Claoué était un spécialiste de la chirurgie esthétique, le champion des jolis nez. Il en avait dessiné de ravissants à de nombreuses stars et était devenu lui-même une des vedettes du Tout-Paris.

Merveilleux Claoué, mort maintenant! Je ne me rappelle plus l'avoir demandé. Aucun des marins présents n'avait probablement entendu parler du chirurgien auparavant. Heureusement, un des journalistes s'est souvenu que Claoué travaillait à la clinique Maillot, à Neuilly; très vite, il fut contacté et mon transport là-bas décidé. Dans l'ambulance qui m'y conduisait, j'ai, paraît-il, sans cesse répété, dans ma demi-conscience: « Est-ce que je vais pouvoir voler bientôt? » C'est Mme Delrieu, la femme du commandant de la base des Mureaux, qui me l'a récemment rapporté. Cette femme si délicate et si dévouée m'avait accompagnée dans l'ambulance. Elle m'a d'ailleurs précisé: « Dans l'état où vous étiez, je trouve ça incroyable! »

Comme je ne souffrais pas encore et ne pensais pas ma vie menacée, j'avais surtout hâte de guérir pour recommencer à voler. Voilà comment, le dimanche 11 juillet 1949, commença ce si long voyage qui a fait de moi ce que je suis.

Mes arbres et mes couvents

« En tout cas, vous avez du courage! » Cette réflexion, combien de fois l'aurai-je entendue? Dans tout ce que disent ces gens, il y a peut-être une part de vérité. Je ne suis pas devenue pilote parce que j'ai plus de courage que d'autres, mais je ne ferais pas ce métier si, à l'occasion, je n'avais su dompter ma peur. Il m'a donc bien fallu me demander pourquoi, par quelle succession de hasards, par quel concours de circonstances enfin, je suis... ce que je suis.

On dit que je ressemble à mon père, une véritable force de la nature, de qui je dois tenir cette résistance physique exceptionnelle qui m'apporte peut-être une grande joie de vivre et sans laquelle je n'aurais pu exercer le métier que je fais. Car le courage est pour moi, avant tout, une affaire de dignité. Et à cet égard, nous devons, mon frère André et moi, recevoir des leçons dès notre petite enfance. On nous inculqua beaucoup moins la honte du mensonge que le sens de