

# Les femmes pilotes africaines et afro-américaines

Cela fait longtemps que l'idée de rendre hommage aux femmes pilotes africaines nous est venue.

La récente élection américaine et l'accession à la vice-présidence d'une femme, non blanche, m'a rappelé une autre « First Lady » assez méconnue y compris dans notre univers professionnel.

J'ai personnellement une forte admiration pour Bessie Coleman « L'ange noir » et son parcours exemplaire.

Certes, elle n'est pas africaine, mais c'est elle qui a montré la voie.

Née le 26 janvier 1892 à Atlanta (Texas) d'un père métis indien et noir (George) et d'une mère noire (Susan), Bessie Coleman est la dixième d'une fratrie de 13 enfants. Une famille pauvre qui travaille dans les champs de coton. Alors que Bessie a 9 ans, son père ne supportant plus la ségrégation au Texas décide d'aller en Oklahoma d'où est originaire sa famille. Son épouse refuse de le suivre et la famille se sépare. Les frères aînés, eux, partent vers le nord, Bessie restant avec sa mère et ses trois jeunes sœurs. S'occupant des tâches ménagères et de la garde de ses sœurs pendant que leur mère travaille, Bessie connaît une scolarité chaotique. Néanmoins, elle débute des études supérieures malheureusement stoppées par manque d'argent. Encouragée par sa mère, elle part vers le nord et rejoint son frère aîné Walter à Chicago. Nous sommes en 1916, Bessie à 24 ans.

Elle trouve finalement un travail de manucure et, elle qui ne connaissait que le labeur dans les champs de coton, découvre la vie de la grande ville. Elle fréquente les clubs de jazz.

Quand les Etats Unis s'engagent dans le premier conflit mondial, Walter est mobilisé et sert en France. A son retour (début 1919), il raconte ce qu'il a vécu et parle des exploits des pilotes, en particulier d'[Eugène BULLARD](#), le premier pilote afro-américain.

A l'écoute de ces récits, Bessie se passionne pour l'aviation. L'idée de devenir pilote fait son chemin. Mais, il y a un gros « Mais », nous sommes aux Etats Unis où règne la ségrégation. Aucune école de pilotage n'admet de Noirs ! Alors une femme Noire...

Robert Abott, un riche noir américain qui fréquente le salon où travaille Bessie lui conseille de se rendre en France où, « *les noirs américains sont cordialement reçus et traités comme tout autre personne* » (sic).

Elle prend des cours de français chez Berlitz. Réunissant ses économies, aidée par Robert Abott, Bessie embarque pour Le Havre le 20 novembre 1920. Son but est de rejoindre au Crotoy l'école de pilotage des *frères Caudron*.

Cette école est l'une des plus réputées de l'époque. Les ateliers sont en bord de mer, au nord de la commune. Ils ont aujourd'hui disparu, englobés dans la cité qui s'est agrandie.

Pas de piste, les décollages s'effectuent sur la plage. Nous sommes dans cette superbe région, à l'embouchure de la baie de Somme, légèrement au sud de l'actuel parc du Marquenterre.

L'arrivée de Bessie a dû être un événement. Certes on avait déjà vu des femmes pilotes : Elise Deroche (La baronne De Laroche), mais aussi, grande figure Adrienne Bolland qui s'imposera comme pilote d'essais chez Caudron.

Elle apprendra le pilotage sur le *Caudron G-3*, appareil qui a formé un nombre impressionnant de pilotes, et le 15 juin 1921, elle obtient le diplôme de pilote aviateur, délivré par la Fédération Aéronautique Internationale. Elle est le premier citoyen étasunien (tous sexes et races confondus) à décrocher un tel diplôme.

Bessie rentre au pays à la fin de l'été 1921. Elle est justement fêtée.

À un journaliste qui l'interroge, elle déclare : ***Il faut que nous ayons des aviateurs si nous voulons être en phase avec notre époque. Je ne pourrai jamais être satisfaite tant que nous n'aurons pas des hommes de notre race qui sauront voler.***

Elle se procure un avion, un biplan *Curtiss Jenny* et commence à se produire (en septembre 1922) dans des spectacles aériens. C'est à l'époque le seul moyen de subsistance des aviateurs, dont de nombreux pilotes démobilisés.

Bessie est très célèbre. Elle exige que blancs et noirs puissent assister à ses spectacles aériens. Nouvel obstacle, personne ne veut la former à la voltige aérienne. Bessie retourne en Europe. Au cours de ce séjour, elle rencontre Antony Fokker, le plus grand constructeur aéronautique de l'époque.

A son retour, Bessie n'a qu'un but : ouvrir une école de pilotage pour les noirs américains : « *Ma grande ambition est de faire de la Case de l'oncle Tom, un hangar en créant une école d'aviation* ».

Pour ce faire, elle ne ménagera pas sa peine. Pour recueillir des fonds, en plus de ses shows aériens, elle donne des conférences, fait de la publicité.

Le 30 avril 1926, à Jacksonville, elle est passagère dans le Curtiss qu'elle avait enfin réussi à acheter. Le pilote perd le contrôle de l'appareil, Bessie est éjectée de l'appareil et fait une chute de 2 000 pieds. L'appareil s'écrase à son tour, tuant son pilote.

Bessie avait 34 ans. Comme chez certains pilotes, la peur provenait des risques d'incendie et nombreux étaient ceux qui ne s'attachaient pas.

15 000 personnes suivront ses funérailles au cimetière de Chicago

Le rêve de Bessie s'accomplira quelques années plus tard. En 1929, s'ouvre à Los Angeles le « Bessie Coleman Aero Club ».

Mais il faudra attendre encore très longtemps, bien après les combats pour les droits civiques pour que Bessie trouve la place qui lui revient dans l'histoire de l'aviation des Etats Unis.

En 1995, l'U S Postal émet un timbre à son effigie. En 2001, une médaille rappelle son souvenir.

Côté français, c'est un journaliste du courrier picard, Jacques Béal, qui a écrit un livre sur sa vie. Une bande dessinée « Liberty Bessie » fait référence à cette pionnière.

---

### 1 - [Eugène Bullard](#) :

Noir américain vivant à Paris, il s'est dès le début de la Grande guerre, engagé dans la Légion Etrangère. Blessé en 1916, il suit, après sa convalescence, une formation de pilote. Il obtiendra deux victoires. Lorsque les Etats Unis entrent dans le conflit, il postule à l'Escadrille La Fayette. Il est refusé à cause de sa couleur !

### 2 - Les frères Caudron

Gaston l'aîné et René Caudron sont deux constructeurs d'aéroplanes. Leur premier appareil (un planeur), vole en 1908 non loin de la ferme familiale au nord du Crotoy. Ils resteront attachés à leur région : les premiers ateliers s'installeront au nord du Crotoy avant de déménager à Rue à quelques kilomètres dans les terres. La commune de Rue conserve la mémoire des deux frères par un petit Musée.

Gaston périra en 1915 lors de l'essai du prototype du Caudron R4.

René, lui, quitte le monde aéronautique en 1939, après la vente de sa société à Renault (1933). Il décède vingt ans plus tard dans un petit village de la Somme

### 3\_Le Caudron G-3

Un des avions le plus emblématique des frères Caudron. Ce petit biplan monomoteur a été construit à plus de 2 500 exemplaires (licences étrangères comprises). Utilisé pour l'observation et l'entraînement (version D2 biplace), cet appareil solide formera un nombre important de pilotes.

Après la guerre, Jules Védrines pose son G3 sur le toit des Galeries Lafayette, François Durafour se pose sur le Mont Blanc en juillet 1921. Le plus bel exploit est certainement la traversée des Andes par Adrienne Bolland (pilote d'essai chez Caudron, première femme à occuper cette fonction) le 1<sup>er</sup> avril 1921.

### 4\_Curtiss JN-4 Jenny

Autre biplan célèbre, cet appareil d'école à double commande a été construit à plus de 6 800 exemplaires durant le premier conflit mondial. Il a ensuite inondé le marché des surplus. Il est devenu l'appareil des « cirques volants » très en vogue alors aux USA. (On peut revoir, a ce sujet, le film [la kermesse des aigles](#) avec Robert Redford).