

André Berthon

Hommage aux pionnières noires de l'aviation

Grand reporter, présentateur, journaliste, André Berthon fait partie des figures emblématiques de l'audiovisuel français et antillais. Après avoir conduit débats télévisés et campagnes électorales à la radio et sur le petit écran, André se lance dans l'écriture. Il sort un ouvrage sur Radio Caraïbes International dont il participe à la création. Devenu retraité, le journaliste-écrivain investit les polars. Avec « *Pionnières noires de l'aviation* », André Berthon, **lui-même pilote privé, rend hommage aux figures féminines noires** qui ont marqué l'aéronautique et sont des modèles pour de nombreuses femmes.

Pourquoi avoir choisi d'écrire sur les pionnières noires de l'aviation ?

Depuis longtemps, j'avais envie de raconter l'histoire de la SATT, cette compagnie aérienne long-courrier venue briser le monopole imposé par Air France entre la France et les Antilles dans les années 70 car c'est une aventure à laquelle j'ai été personnellement lié. Il a fallu que j'apprenne le retour aux Antilles, après des années d'absence, de sa fondatrice Marie-Claude Valide et que je reprenne contact avec elle pour que je repense à ce projet. Il m'est cependant assez vite apparu que le sujet méritait d'être élargi tant il est vrai que toutes les femmes noires devenues, comme elle, pilotes d'aéronefs avaient eu par le passé à surmonter des préjugés et des difficultés que l'on a peine à imaginer...

Qu'ont-elles toutes en commun ?

Une grande force de caractère et une volonté de fer ! Et, paradoxalement, elles font preuve d'une grande humilité, comme si leur réussite était naturelle.

Qu'est-ce qui vous a séduit dans la vie de Bessie Coleman ?

Précisément cette force de caractère ; pour elle-même, pour réaliser son rêve, mais aussi pour sa communauté qui, malheureusement, n'a pas toujours su le lui rendre... Je vais vous faire un aveu, je crois qu'à un siècle de distance je suis tombé amoureux de Bessie Coleman !

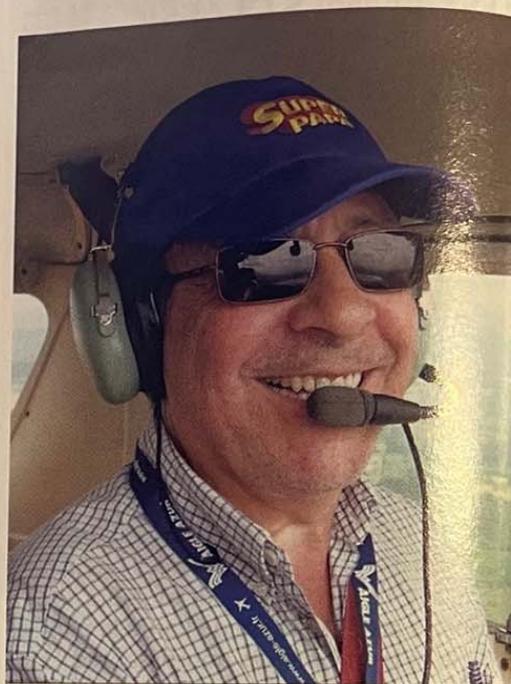
Le virus de l'aviation semble être né pour chacune d'entre elles dans l'enfance, comme

si c'était un destin. Est-ce toujours le cas chez les jeunes générations, y a-t-il des vocations tardives ?

Il me semble, au terme de mes recherches, que cette vocation touche plus les jeunes femmes à l'adolescence ou lorsqu'elles sont jeunes adultes que dans l'enfance. Le travail d'information auprès des étudiantes réalisé aux Antilles par la Martiniquaise Valérie de Lépine ou sur le continent noir par la Sud-Africaine Refilwe Ledwaba au travers du Girls Fly Program in Africa qu'elle a fondée a ainsi permis à de nombreuses jeunes femmes noires de se découvrir une passion à laquelle elle n'osait pas penser, persuadées que le métier de pilote était réservé aux hommes.

Autrefois, ces pilotes avaient à lutter contre leur statut de femme qui faisait qu'on ne souhaitait pas les embaucher, mais aussi leur couleur de peau. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Dans de nombreux pays, les préjugés de race et de sexe sont encore très présents et probablement plus les seconds que les premiers. Que sont devenues les rares femmes pilotes d'Afghanistan depuis la prise du pouvoir par les Talibans ? Quand, en Iran, une police des mœurs assassine une jeune femme au prétexte qu'elle ne portait pas correctement son voile, pensez-vous qu'on la laisserait s'installer aux commandes d'un avion de ligne ? Fort heureusement, ce sont là de mauvais exemples et, si elles sont encore minoritaires, les femmes, y compris les femmes noires, sont de plus en plus présentes dans les cockpits des avions de ligne ou les cellules des avions de combat.



Dans votre chapitre consacré aux héritières, vous mettez en avant des femmes pilotes de plus en plus nombreuses à investir la profession en passant par l'aviation militaire. Est-ce une solution pour beaucoup d'entre elles ?

La voie militaire présente un avantage, tant pour les hommes que pour les femmes : la formation y est gratuite. En contrepartie, la sélection est draconienne et les postulants doivent s'engager pour plusieurs années. Sans compter que, dans de nombreux pays, les pilotes militaires doivent passer des tests rigoureux et souvent reprendre une formation afin de transformer leur licence militaire en licence civile.

La formation de pilote est-elle toujours très onéreuse ?

Avant de pouvoir exercer son métier, un pilote doit être qualifié sur la machine qu'il entend exploiter et justifier de nombreuses heures de vol. Or, le coût des qualifications et des heures dites de « mûrissement » s'ajoute au coût de la formation initiale. Néanmoins pour cette dernière il existe cependant des solutions alternatives pour les jeunes comme, par exemple, les Cadets Air France.

Savez-vous combien il y a de femmes pilotes aujourd'hui dans le monde ?

Le chiffre des femmes pilotes militaires relève, bien évidemment, du secret des états, mais on estime à 10 % les femmes pilotant des avions civils. Chiffre en constante progression.

“ Je suis tombé amoureux de Bessie Coleman ”



Combien de femmes ont créé leur compagnie aérienne à l'instar de Marie-Claude Valide ?

Des femmes ont créé des petites compagnies locales et plusieurs femmes présidentes ou dirigent des aéro-clubs. Mais je crois qu'elle est la seule à avoir fondé deux compagnies aériennes transatlantiques !

avez-vous rencontré quelques-unes de ces femmes pilotes pour écrire votre ouvrage ?

B : Oui, naturellement. Et elles ont toutes une qualité commune : la modestie. Marie-Claude Valide, que je n'avais pas vue depuis plus de quarante ans, m'a même demandé pourquoi je tenais tant à raconter son histoire, estimant qu'elle n'avait rien d'extraordinaire !

Quel impact ont les pionnières sur les nouvelles générations ?

est rare que les jeunes pilotes ne connaissent pas le nom de leurs devancières les plus célèbres. Et si mon livre pouvait contribuer à ce qu'elles soient encore plus connues, j'en serais ravi.

Aujourd'hui, ces pionnières sont reconnues puisque Bessie Coleman a un timbre à son effigie et l'avenue menant à l'aéroport d'Atlanta a pris son nom. Pensez-vous qu'elles soient suffisamment célébrées ?

Une plaque à l'aéro-club d'Abbeville, en France, rappelle aussi que Bessie Coleman a été formée en France à une époque où la ségrégation raciale sévissait aux États-Unis et où il lui



était impossible d'y apprendre à piloter. Cependant, si les pilotes conservent le souvenir de celles qui leur ont ouvert la voie des airs, le grand public se souvient surtout des aviateurs hommes comme Mermoz, Guynemer, Lindbergh ou Saint-Exupéry. Sur ce point, en effet, il faut faire plus pour faire connaître les pionnières de l'aviation. En Martinique, une demande a été faite afin qu'une voie de l'aéroport international prenne le nom de Marie-Claude Valide et j'y souscris naturellement. •

HERE SOON!

Aviatrice Bessie Coleman

In Person and on the Screen with 2000 Feet of Film Showing her Flights in Europe and America.

Read the Following Facts About the Dashing and Daring Girl who Flirts with Death in Her Airplane.

She is a Ranch Girl.
Born in Texas.
She weighs 130 lbs.
She is a graduate of the French School of Aviation at Paris, France.

She is the only woman in the world that handles a 22 horse-power German Benz Plane and she flew over the palace of the Ex. Kaiser, in Berlin, Germany, with a Pathe Camera Man.

She is the only woman in the world holding an international Pilots license, enabling her to make flights in any country.



The Governor of Ohio and Mayor of Columbus Writes Miss Coleman Letters of Welcome

GOVERNOR'S LETTER
STATE OF OHIO
EXECUTIVE DEPARTMENT
COLUMBUS



« Pionnières noires de l'aviation »
d'André Berthon,
aux éditions L'Harmattan

