

ALAIN DE LIBERO

LES PIONNIÈRES DU CIEL

Tome 5

Marie Marvingt

Deuxième partie

ÉDITIONS MAÏA

Découvrez notre catalogue sur :
<https://editions-maia.com>

Un grand merci à tous les participants de
euthena.com qui ont permis à ce livre de
voir le jour :

...

...

© Éditions Maïa

*Nos livres sont éthiques et durables : économes en papier et en
encre, ils sont conçus et imprimés en France.*

*Tous droits de traduction, de reproduction ou d'adaptation
interdits pour tous pays.*

ISBN 9791042521868

Dépôt légal : novembre 2025

Préface

Dans le 4^e tome de la série *Les Pionnières du ciel* écrit par notre cher membre de la commission Histoire de l'Association française des femmes pilotes, M. Alain De Libero, vous avez pu découvrir la 1^{re} partie de la vie d'une aviatrice hors du commun : Marie Félicie Élisabeth Marvingt, seule survivante parmi ses quatre frères.

Elle commence très fort, grâce au soutien de son père qui est receveur principal des Postes.

Il lui apprend à nager dès l'âge de quatre ans, lui-même étant sportif et amateur de vélocipèdes. Cette éducation lui donne une énergie de vie incroyable. Grâce au Touring Club de France, elle va aussi pratiquer presque tous les sports existants (boxe, acrobaties à cheval, épée, fusil, haltères, spéléologie, jiu-jitsu, ski, bobsleigh, natation, etc.).

Elle découvre le vol en ballon et ira jusqu'à traverser la mer du Nord. Puis elle découvre l'aéroplane avec M. Roger Sommer, spécialiste du feutre et constructeur d'avions. Étant infirmière, les aérobuses lui donneront l'idée d'inventer des avions-ambulances, ce qui deviendra le fil conducteur de sa vie. Elle a parcouru le monde afin de mobiliser les femmes et les hommes sur cette noble cause. Elle a embrassé avec un grand enthousiasme les aventures sportives et aériennes diverses rencontrées au cours de cette quête mondiale vers une soif d'idéal.

Alain De Libero vous entraînera dans cette course vertigineuse et remarquable !

Bonne lecture, en espérant que vous serez conquis-e-s et deviendrez ainsi nos ambassadeur-ric-e-s.

Christine DEBOUZY

Présidente de l'Association française des femmes pilotes

Ex-pilote de ligne

Préambule

Lors de la lecture du quatrième tome de la série *Les Pionnières du ciel*, nous avons suivi, grâce aux journaux contemporains et à la correspondance, inédite, entre elle et sa filleule de l'air et de neige, la vie de M^{lle} Marie Marvingt sur quatre décennies allant de sa naissance jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale.

En parcourant les pages, nous avons appris que notre héroïne hors du commun a commencé à nager peu de temps après qu'elle a commencé à marcher. Ensuite, ses facultés intellectuelles et physiques lui ont permis de s'instruire et de pratiquer, avec éclat, une multitude de sports, dont beaucoup étaient réservés aux hommes, tout en s'occupant de son petit frère et de son cher papa.

Elle s'intéresse à tout et tout l'intéresse. Outre les leçons de bonne ménagère enseignées dans les écoles catholiques de jeunes filles, elle apprend le droit, les lettres et la médecine, elle devient journaliste, infirmière, assistante chirurgicale.

Elle aime l'art et le pratique sous toutes ses formes. Elle excelle dans la poésie, la sculpture, en passant par la peinture et le théâtre.

Les nouvelles locomotions l'ont séduite et elle apprend à circuler à bicyclette, en bateau, en automobile et va jusqu'à piloter un ballon et un avion. Elle devient pilote-aéronaute et pilote-aviatrice brevetée par l'Aéro-Club de France.

Tout en exerçant son métier de journaliste et en fréquentant ses amis pilotes militaires sur les terrains d'aviation et les pistes de ski, elle conçoit un avion sanitaire et commence une croisade mondiale pour promouvoir la réalisation de son idée.

Cependant, la première grande tragédie mondiale met un terme provisoire à l'élaboration de son projet pacifique et Marie traverse les quatre terribles années en soignant les blessés, en bombardant par deux fois un aérodrome, en séjournant dans les tranchées en première ligne et en exerçant sa pratique de la montagne et du journalisme sur le front italien des Dolomites.

Toutefois, avant d'entreprendre ce second ouvrage dédié à la vie de notre héroïne, je souhaite effectuer une correction sur

le lieu de mariage des parents de Marie. En effet, en page dix du tome quatre de la série des *Pionnières du ciel*, j'ai indiqué à tort que l'union de son père et de sa mère avait eu lieu en la mairie du 10^e arrondissement de Paris le 16 juillet 1861. Des bans ont bien été publiés à Paris, mais, comme l'exige la tradition, le couple a été uni à Metz, ville de la mariée, et c'est M. Gougeon, adjoint au maire, qui les a mariés dans la matinée de ce 16 juillet selon les archives municipales de Metz.

Ce cinquième tome commence dès la paix revenue et va nous faire traverser quatre autres décennies de la vie palpitante de notre pionnière du ciel. Nous verrons qu'elle continue à croiser les grands de ce monde en perpétuel bouleversement géopolitique.

Mais, avant de commencer le retour à la paix de Marie, je vais vous exposer succinctement l'évolution des armées aériennes de certains belligérants depuis le début de la Première Guerre mondiale jusqu'à l'armistice du 11 novembre 1918, ainsi que de la croissance industrielle de nos pionniers avionneurs jusqu'à nos jours.

L'évolution de l'aéronautique militaire

La première grande tragédie mondiale a apporté une évolution technologique et quantitative rapide de la construction des avions.

L'Allemagne a créé, en 1910, la Fliegertruppen (les troupes aéronautiques) qui deviendra la Luftstreitkräfte (la force aérienne) en 1916. Cette armée aérienne a commencé la guerre avec 218 machines disponibles et a construit 25 057 avions de reconnaissance et 12 207 avions de chasse en quatre années de guerre. Après la défaite de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie et de l'Empire ottoman¹, le traité de Versailles² interdit une

1 L'Empire ottoman ou Empire turc est créé au XIII^e siècle. À son apogée, sous le règne de Soliman 1^{er} le Magnifique, il comprenait une grande partie de l'Europe du Sud-Est, de l'Europe centrale, de l'Europe de l'Est, de l'Asie occidentale, du Caucase et de l'Afrique du Nord.

2 Le traité de Versailles est un traité de paix signé à Versailles le 28 juin 1919 entre les Alliés (la France, l'Italie, l'Empire britannique et les États-Unis) et l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. D'autres délégations étrangères ont été invitées comme la Belgique, la Roumanie, la Serbie, la Grèce et le Japon.

aviation militaire aux vaincus et le traité de Sèvres³ démantèle l'Empire ottoman.

L'Empire austro-hongrois possède une armée de l'Air dénommée *Militär-Aeronautischen Anstalt* (Institut aéronautique militaire) depuis 1893. En octobre 1909, elle prend le nom de *Luftschifferabteilung* (Département des dirigeables). En 1914, l'Autriche fabrique 40 avions et la Hongrie 30 appareils ; en 1918, l'Autriche construit 1 600 machines et la Hongrie 778 aéroplanes. En quatre années de guerre, l'Autriche et la Hongrie ont produit respectivement 3 402 et 2 029 avions.

En 1914, le Royal Flying Corps (R.F.C) (Corps d'aviation royal) des Britanniques possédait quatre escadrilles de vingt appareils, et le Royal Naval Air Service (R.N.A.S) (Service aérien de la Marine royale) disposait de 39 avions, 52 hydravions, 6 dirigeables et 2 ballons captifs. En 1918, le R.F.C et le R.N.A.S se regroupent et forment la Royal Air Force (R.A.F) (Force aérienne royale) qui aligne 20 000 avions.

Au début du premier conflit mondial, l'aviation militaire américaine n'existe pas. En 1916, quarante-deux volontaires ont été formés en France et ont intégré l'Escadrille Lafayette commandée par quatre officiers français. Lors de l'entrée en guerre des États-Unis en 1917, les pilotes de l'Escadrille Lafayette intègrent l'United States Army Air Service (U.S.A.A.S) (Services aériens de l'armée des États-Unis). Les Américains ont commencé les hostilités avec 528 machines fabriquées en France, 196 aux États-Unis et 16 au Royaume-Uni. Au 11 novembre 1918, l'American Expeditionary Force (A.E.F) (Corps expéditionnaire américain) a reçu 4 874 avions français, 258 machines britanniques, 19 appareils italiens et 1 213 aéroplanes américains.

3 Le traité de Sèvres intervient le 10 août 1920 après l'armistice de Moudros signé par l'Empire ottoman et les Alliés le 30 octobre 1918. Le traité de Sèvres prévoyait, pour l'Empire ottoman, la renonciation officielle aux provinces arabes et africaines, l'indépendance d'une grande Arménie, la reconnaissance d'une province autonome kurde et la Société des Nations (remplacée par l'ONU en 1946), place sous administration française la Syrie et le Liban et sous administration britannique la Mésopotamie et la Palestine, en vue de leur indépendance.

La Russie dispose, à partir de 1910, d'une force aérienne appelée, Воздушная служба Императорской России (service aérien impérial russe), elle possède, environ 5 000 appareils, avant la chute du tsar de toutes les Russies et le traité de Brest-Litovsk⁴ mettant fin aux combats entre les belligérants sur le front de l'Est.

Quand l'Italie entre en guerre en mai 1915, elle possède une aviation militaire appelée Corpo Aeronautico Militare (C.A.M) (Corps militaire aérien). Malgré ses connaissances en construction aéronautique, l'Italie ne dispose pas d'avion de chasse et se fournit auprès des constructeurs français. Cependant, la société Caproni⁵ construit d'efficaces avions de reconnaissance et de bombardement. Après la guerre, la C.A.M devient, le 28 mars 1923, la Regia Aeronautica (R.A) (Direction aéronautique) de l'Armée royale italienne.

La Belgique a créé l'Aviation militaire belge (A.M.B) en 1911 avec la livraison d'un biplan Farman type 1910. En août 1914, l'A.M.B possède 22 appareils de reconnaissance et durant les quatre années de guerre, la Belgique a reçu des livraisons d'avions Nieuport 10 et 11. En 1917, l'A.M.B dispose de 44 appareils, dont 21 chasseurs.

Puis des avions Hanriot et Spad XIII français, suivis de Sopwith Camel britanniques, complètent l'A.M.B jusqu'à la victoire. En 1920, l'Aviation militaire belge devient l'Aéronautique militaire belge.

En France, le nombre d'appareils militaires est passé de 541 avions fin 1914 pour arriver à 24 652 machines fabriquées en 1918. L'industrie française a construit 52 146 avions en quatre ans.

4 Le traité de Brest-Litovsk est signé le 3 mars 1918, entre la République russe bolchevique et les Empires centraux composés de l'Empire allemand, de l'Autriche-Hongrie, de l'Empire ottoman et du royaume de Bulgarie mettant fin aux combats entre les belligérants sur le front de l'Est.

5 Giovanni Battista Caproni (1886-1957) est un ingénieur et avionneur italien. Il fonde la société de construction aéronautique Caproni.

L'évolution industrielle des pionniers

Pendant les quatre années de guerre, les pionniers français relèvent leurs manches pour construire les machines nécessaires aux missions de guerre aérienne et, à la sortie de la Première Guerre mondiale, nos vieilles tiges avionneuses des débuts des plus lourds que l'air se sont industrialisées.

– Louis Blériot⁶ regroupe la société Blériot Aéronautique avec la Société de production des aéroplanes Deperdussin (S.P.A.D) d'Armand Deperdussin⁷.

En effet, après le procès d'Armand Deperdussin, la société de Louis Blériot rachète, en 1914, les actifs de Deperdussin et fonde la Société pour l'aviation et ses dérivés, il garde ainsi l'acronyme (S.P.A.D) jusqu'à la loi sur la nationalisation de la fabrication des matériels de guerre du 11 août 1936, où la société Blériot Aéronautique et S.P.A.D sont absorbées par la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest (S.N.C.A.S.O). En 1957, la S.N.C.A.S.O fusionne avec la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est (S.N.C.A.S.E) et devient Sud-Aviation qui fusionne, en 1970, avec Nord-Aviation et la Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques (S.E.R.E.B) pour former la Société nationale industrielle aéropatiale (S.N.I.A). En 2000, la S.N.I.A fusionne avec Matra puis en 2001 s'associe avec Daimler Chrysler Aerospace (D.A.S.A) et Construcciones Aeronauticas Sociedad Anónima (C.A.S.A) pour former European Aeronautic Defences and Space Company (E.A.D.S) pour devenir en 2014 Airbus Group.

6 Louis Blériot (1872-1936) est un ingénieur, industriel, avionneur et pilote-aviateur français (brevet n° 1). Après avoir créé les Établissements L. Blériot fabriquant des lanternes à acétylène pour l'automobile il se lance au début du xx^e siècle dans la construction d'aéroplanes et c'est ainsi que le 25 juillet 1909, il devient le premier homme à traverser la manche en avion avec son Blériot type XI.

7 Armand Jean Auguste Deperdussin (1864-1924) est un industriel et avionneur français.