

Jacqueline Auriol (1917 - 2000) **Une recordwoman de charme**

par Daniel Liron

1. De l'indifférence à la passion

J'ai eu la chance d'approcher cette grande dame de l'aviation qu'était Jacqueline Auriol, héroïne des années 50-60, lors d'un rassemblement de pilotes sur la base aérienne de Salon de Provence où elle était venue inaugurer, en compagnie de nombreux autres grands noms des ailes françaises, la première Journée de l'Aéronautique, en 1985. En échangeant quelques propos avec elle, j'ai pu prendre la mesure de sa grande amabilité et de sa modestie légendaire, qualités conservées malgré un palmarès impressionnant de records de vitesse réalisés à une époque où les femmes pilotes étaient encore rares.

Celle qui deviendra la belle-fille du Président de la République Vincent Auriol, Jacqueline Douet, vit le jour le 5 novembre 1917 à Challans, petite bourgade située au cœur du bocage vendéen. Elle eut une enfance heureuse entourée de ses parents et de son frère André, de trois ans son aîné. Rien alors à ce moment là ne la prédisposait à une carrière dans l'aviation. Elle n'y songeait même pas, et c'est bien plus tard que le déclic se fit. Avant cela elle fut pensionnaire dans des couvents, à Nantes et à Paris. Elle était à l'époque surtout intéressée par les Beaux Arts. Elle suivait avec plaisir les cours de l'École du Louvre, rêvant d'être décoratrice. Jusque là, pas l'ombre d'une aile en vue.



Jacqueline Auriol : une grande dame des ailes françaises.
DR - Dassault

Elle se maria très tôt, à vingt ans, malgré les réticences des familles respectives. Son mari, Paul Auriol fut appelé au front en 1940 et elle se retrouva seule de longs mois. Son beau-père Vincent Auriol était à l'époque maire de Muret, petite localité des environs de Toulouse. Il ne fut élu Président de la République que le 16 janvier 1947, trois ans après la Libération de la France. Elle fut, dès ce moment là, de toutes les réceptions et les mondanités que sa parenté lui imposait. Elle côtoya de près des gens illustres et importants : écrivains, savants, hommes politiques, chansonniers et artistes divers lui furent présentés. Pourtant, pas d'aviateurs dans cette pléiade de personnalités de tout bords. Alors, comment est-elle devenue aviatrice ?

Aviatrice. Dans ces années-là, le mot fleurait bon l'utopie. Bien sûr on connaissait des "femmes volantes" déjà célèbres comme Madame Marthe Richard, une des premières femmes brevetées pilotes en 1913 (Les maisons closes rapportaient...) ou comme

la pétulante Adrienne Bolland qui avait franchi la Cordillère des Andes sur un Caudron G3 en 1921. Plus près de nous, il eut aussi Mesdames Maryse Hilsz et Bastié, détentrices de divers records de distance et d'altitude dans les années trente, ainsi que la légendaire Hélène Boucher qui devait périr à bord de son Caudron.

Il convient également de ne pas oublier non plus l'autre Jacqueline, Madame Cochran qui fut la concurrente directe de Jacqueline Auriol dans les années 60. Je ne puis citer ici toutes les aviatrices répertoriées à cette époque, car ce n'est pas mon propos. Pour en revenir à notre égérie, son virus de l'aviation lui vint après une visite avec Paul, son mari, sur le petit terrain de Saint-Cyr l'École où il tint à lui faire donner par un instructeur compétent son baptême de l'air, ainsi que sa première leçon de pilotage par la même occasion. Son vol initiatique



eut lieu sur un Stampe, biplan école bien connu. Son premier contact avec l'aviation ne fut pas des plus enthousiastes : pas de quoi révéler une vocation "coup de foudre". D'abord elle dut avaler l'indigeste cours théorique sur les "plus lourds que l'air" avec les incontournables bases primaires d'aérodynamique appliquée. Si les mots "intrados", "décrochage", ou "portance" n'avaient aucun secret pour Paul, elle restait hermétique à ce jargon rébarbatif. (Pas stimulant du tout avant de s'envoyer en l'air, non ?). Et pourtant... Combien d'histoires d'amour ont-elles commencé par une giflé ?

Les deux "Jackie". Jackie Cochran (à gauche), devise avec Jacqueline Auriol en 1955. Même si des intérêts industriels et économiques étaient en jeu, la "guerre des Jacqueline" fut une invention journalistique. Même si la lutte fut rude, Jackie Cochran intervint néanmoins pour que le Président Truman remette à la Française le Harmon Trophy.

DR Collection Aérostories

Après le "briefing" obligatoire, le moniteur pilote Jacques André (un ancien du Normandie - Niemen) l'aida à se harnacher avec la fameuse combinaison de vol kaki, le casque et le parachute sur lequel elle allait être assise durant tout le vol. L'ensemble lui donnait peu de liberté de mouvements dans l'étroit habitacle situé derrière celui du pilote. Sanglée de tous côtés, elle dut se résigner à une certaine passivité bien qu'André lui eût sommairement expliqué l'utilité des cadrans qui s'étalaient devant elle. Les pieds posés sur les pédales du palonnier, et la prise en main légère du manche à balai l'aidèrent à se mettre un peu plus dans l'ambiance du moment. Contact. Jacques André régla son rétroviseur de manière à surveiller les réactions de son élève et le Stampe commença à rouler en cahotant sur la piste en herbe du terrain. Face au vent, moteur à plein régime pendant le point fixe, l'avion vibrait de tous ses haubans. Dans l'interphone elle entendit Jacques lui dire "On y va, êtes-vous prête ?". Les freins lâchés, le petit avion se mit à rouler de plus en plus vite et soudain, plus de cahots ni de vibrations : ça volait ! Elle découvrit alors d'en haut le paysage si différent, et les maisons du village devenues si petites.

Ce n'était pas si désagréable que cela et elle n'avait pas peur. À quelques centaines de mètres d'altitude, le moniteur lui passa la main. Elle bougea doucement le manche à gauche, et l'avion, docile, vira gentiment. Le vol dura environ vingt minutes et l'atterrissage s'effectua en douceur. L'avion arrêté, Paul s'enquit tout de suite de la réaction de Jacqueline : "Alors, ce vol ?". Elle se rappela lui avoir dit simplement : "Cela ne manque pas d'intérêt". Peut-être que si Paul ne l'avait pas incitée à continuer, elle en serait restée à cette expérience et ne serait pas devenue l'aviatrice que l'on connaît. Mais la pugnacité de ce dernier fit qu'un jour elle fit corps avec le petit Stampe, et que son pilotage devint un plaisir renouvelé à chaque envolée.



Après une dizaine d'heures de double commande, Jacques l'estima prête pour son premier "lâché". Après avoir mis à l'avant des sacs de sable correspondant au poids du pilote afin d'équilibrer l'avion, Jacqueline fut livrée à elle-même pour son premier solo. Elle effectua correctement trois décollages et trois atterrissages qui ravivèrent sa confiance en elle. Le sort en était jeté. Elle continua ses entraînements sur le petit aérodrome de St-Cyr et obtint son brevet de pilote 1^{er} degré le 10 mars 1948, sous le numéro 18754. Une grande date dans sa vie d'aviatrice. Elle volait maintenant sur d'autres Stampe appartenant au GLAM (Groupe de Liaisons Aériennes Interministérielles), sur le terrain de Villacoublay. Elle alternait aussi avec des Nord 1000, monomoteurs de liaisons et appréciait beaucoup cela. Le 26 avril 1948, elle passa le brevet du 2^e degré en souhaitant de tout cœur continuer à voler car l'aviation devint sa drogue.

Un SNCAN Stampe & Vertongen SV4C en évaluation au CEV de Brétigny en 1946. Comme tant d'autres, c'est sur ce "bon vieux Stampe" que Jacqueline Auriol prit son baptême de l'air et fit ses premières armes.
CEV

Lire :
Stampe-stories (M. Lévellard)
sur www.aerostories.org

Pour satisfaire sa passion en toute liberté, il lui fallait un avion. Or elle n'en possédait pas. Les appareils du GLAM appartenaient à l'État et elle ne pouvait en disposer à sa guise. Elle se mit en tête d'obtenir le brevet de pilote militaire, mais pour cela il était impératif d'apprendre la voltige. Le lieutenant-colonel Cresaty, patron du GLAM, la mit en contact avec un homme qui allait devenir son mentor et un ami fidèle durant toute sa carrière. Il s'agit du célèbre Raymond Guillaume, pilote instructeur de la fameuse patrouille d'Étampes, ancêtre de notre patrouille de France actuelle. Cet homme exceptionnel savait d'instinct juger les hommes et les pilotes qu'ils étaient. Son rapport après un vol était draconien, mais juste. Il savait si le pilote était bon, ou s'il devait rester définitivement sur le plancher des vaches. Son expérience des humains et du vol lui permettaient une impartialité reconnue par ses supérieurs, mais surtout par le tout le personnel navigant qui gravitait autour de lui. Fonceur, Guillaume n'hésitait pas à se battre en haut-lieu pour faire valoir une cause qu'il jugeait défendable. Son "courage moral" était parfois contraire aux règlements en vigueur, mais il n'en avait que faire, et tenait bon.

Célébrité de l'Élysée, Jacqueline fut enfin présentée à Guillaume par Cresaty, à qui elle demanda de la former à la voltige. D'abord dubitatif devant la belle-fille du Président la République, il s'interrogea pour savoir si c'était bien sérieux, et si cette femme charmante serait capable de subir les "G" provoqués par cette dure discipline. Novice en la matière, Jacqueline l'était.

Ses deux brevets de tourisme et sa centaine d'heures de vol ne pesaient pas lourd dans la balance. Guillaume la prévint gentiment que "ça n'allait pas être du gâteau" et qu'il faudrait tenir le choc d'un entraînement long, régulier et parfois démotivant. Jacqueline accepta et s'embarqua pour un premier vol d'information à bord d'un petit Morane 341, monoplane à aile haute d'acrobatie, utilisé pour la formation à la voltige. Afin de "tester" son élève, Guillaume dépassa largement les dix minutes requises pour ce type d'initiation et vola durant une heure dans toutes les positions, y compris le vol sur le dos. Du coin de l'œil, il surveillait les réactions de Jacqueline qui souriait dans son rétro et qui avait l'air ravie de cette expérience. Il lui demanda plusieurs fois si ça allait et elle répondait toujours par "c'est merveilleux".

Les loopings et autres tonneaux ne l'affectaient pas outre mesure, sinon par un émerveillement total causé par leurs sensations. Guillaume dut se rendre à l'évidence que Jacqueline ne faisait pas un caprice de petite fille riche et qu'elle était vraiment mordue pour l'aviation. La résistance de cet élève féminin força son admiration car il avait connu bien des hommes qui ne toléraient pas les pressions subies par les acrobaties aériennes. Il continua donc de former son élève sans complaisance jusqu'au jour où il jugea bon de la laisser "voltiger" seule. Ce fut à l'issue d'une leçon ordinaire qu'il descendit de l'avion arrêté devant son hangar, en demandant à Jacqueline de répéter les figures qu'il venait d'effectuer. Surprise, mais un peu angoissée, - il ne fallait surtout pas perdre la face devant Guillaume - elle s'exécuta malgré son trac tenace et dès la première figure, sa peur disparut. Elle enchaîna mécaniquement toutes les positions mémorisées et en oublia presque les spectateurs restés sur le terrain. Elle était libre comme un oiseau et revint se poser à contrecœur.



Dassault Mirage III R de reconnaissance photo. C'est sur ce type d'appareil que Jacqueline Auriol établit un record de vitesse avec 2030 km/h de moyenne. Que de chemin parcouru depuis son baptême en Stampe !
Collection D. Liron



Un parcours surprenant pour une jeune femme que rien ne destinait à l'aviation. On la retrouve ici membre du personnel navigant du célèbre Centre d'Essais en Vols de Brétigny, le 4 juin 1957, sur le parking "prototypes", à l'occasion d'une présentation d'appareils. On reconnaît, de gauche à droite, le chef des essais Vauché, le directeur Louis Bonte, le chef du personnel navigant Fleury, Jacqueline Auriol et le shah d'Iran, Reza Pahlavi.
CEV

A son arrivée, le verdict de Guillaume tomba. Il ne lui dit que deux mots : "C'était bien". Rien de plus. Mais pour Jacqueline, c'était le plus bel encouragement qu'elle eût reçu. De la bouche de son instructeur, cela représentait beaucoup et la remplissait d'admiration pour cet homme pointilleux, mais combien lucide et droit. De fil en aiguille, elle se fit connaître un peu plus en participant à quelques meetings aériens autour de Paris et en province. En cette année 1949, elle était la seule femme à faire des acrobaties aériennes, et le public, curieux, venait assister à ses évolutions dignes des plus grands représentants masculins de la profession. Cependant, un drame devait survenir par un dimanche de juillet, juste au moment où sa passion commençait à la rendre célèbre dans sa spécialité.

Le 11 juillet 1949, elle prit place à bord d'un prototype d'avion amphibie qu'elle devait essayer pour le compte de la SCAN (Société de Constructions Aéro-Navales du Port-Neuf à La Rochelle), afin de diversifier ses activités et de permettre à des constructeurs civils d'obtenir un impact publicitaire non négligeable pour leur appareil. Ils pourraient alors affirmer que leur avion est facile à piloter - puisque une femme le faisait - et de surcroît, la belle-fille du Président de la République !



L'avion amphibie SCAN 30 prototype sur lequel Jacqueline Auriol eut son terrible accident sur la Seine, aux Mureaux, en 1949.
Collection Ph. Ricco

A bord du SCAN 30, elle se trouvait en place co-pilote, avec le pilote de la société, Mingam, et le représentant de la direction, Guédon. Le fidèle Guillaume était aussi du voyage. Voulant probablement impressionner ses passagers, Mingam descendit très près de l'eau sur la base de Meulan, et ce devait arriver arriva. La coque de l'appareil toucha l'eau brutalement et l'amphibie bascula, happé par l'eau, puis se retourna en ne laissant pas le temps au pilote de réagir.

Heureusement, sur la berge se trouvaient quelques journalistes mandés par la SCAN qui se trouvaient là pour relater l'événement. Une rédactrice de l'équipe prévint immédiatement la vedette de la Marine Nationale qui stationnait à proximité. Bien lui en prit, car en plus des graves blessures causées par l'accident, l'équipage aurait pu périr noyé. Le bilan fut des plus mauvais. Jacqueline fut la plus touchée. En dehors des lésions internes qu'elle subit, c'est son visage qui supporta de sévères séquelles avec le nez arraché, la mâchoire fracturée et la face écrasée. Elle était défigurée à vie. Il lui fallut beaucoup de courage pour accepter cette adversité et vouloir continuer. Elle fut prise en charge par le meilleur chirurgien esthétique du moment, le Docteur Converse, qui lui assura pouvoir lui redonner visage humain, à condition qu'elle lui fasse entièrement confiance. Avait-elle le choix ?

Pour cela, elle dut se rendre aux États-Unis pour y subir seize opérations aussi délicates que douloureuses, échelonnées sur deux interminables années. Ce fut un long calvaire pour Jacqueline, mais cela en valut la peine. Physiquement guérie et nantie d'un nouveau visage, elle retrouva sa famille qui l'attendait avec impatience et joie, et décida alors de suivre sa destinée sans découragement d'aucune sorte. "Vivre et voler" allait devenir son objectif principal : elle s'y attela.

2. Vivre et voler

Jacqueline Auriol s'était fixé pour but d'être admise en tant que pilote au temple des essais en vol : le CEV (Centre d'Essais en Vol) de Brétigny. L'occasion lui fut fournie par la visite du général Lechère, chef d'état-major de l'Armée de l'Air, de passage à New-York. Elle lui fit part de ses projets (un peu prématurés au sortir de cette épreuve), en espérant qu'il puisse la soutenir dans ses démarches. Le général comprit immédiatement sa détermination et accepta la faveur qu'elle lui demandait. Jacqueline savait que l'armée de l'Air avait reçu des avions à réaction britanniques "Vampire" et rêvait de tenter un record de vitesse sur cet appareil. Acceptée à Brétigny, elle s'initia au pilotage sur un Morane 472 biplace, car les "Vampire" n'existaient alors qu'en version monoplace. Le Morane, bien que n'étant pas à réaction, était assez puissant pour se rapprocher des paramètres de vol du "Vampire". Raymond Guillaume la forma au mieux sur cet appareil avant de lui en céder un.

Elle découvrit la réaction à bord d'un Gloster Meteor VII du CEV et en prit les commandes au vol suivant. Séduite par la puissance et la souplesse du réacteur, elle se prépara à affronter, seule, les essais sur "Vampire". Avant le record, Jacqueline fit connaissance avec l'avion. Plusieurs séances de roulage au sol la familiarisèrent avec ce nouvel étalon. Elle réalisa quatorze vols d'entraînement avant de se préparer vraiment pour le record. Fin prête, ce 11 mai 1951, elle se rendit à Istres où l'attendaient les responsables du projet. Parmi eux, il y avait Jacques Lecarme, chef des essais en vol de la SNCASE (Société de Constructions Aéronautiques du Sud-Est) qui lui accordait toute sa confiance. La météo bouchée de ce matin-là ne permit pas le vol espéré. Le temps se dégagea en début d'après-midi, et ce n'est que vers dix-huit heures qu'elle reçut l'autorisation de décoller. Ligne droite jusqu'à Avignon et retour par le point de contrôle.



Le Centre d'Essais en Vol de Brétigny.
Faire partie de son personnel navigant : un rêve...

CEV



Jacqueline Auriol félicitée le 11 mai 1951 après son record de vitesse sur Vampire (818,181 km/h). A droite, Raymond Guillaume.
Collection Jean Liron

Le circuit fut bouclé en 7 minutes 20 secondes, avec une vitesse atteinte de 818,181 km/h. La performance de sa concurrente américaine Cochran était dépassée de plus de 52 km/h. C'était le début d'un long défi amical entre les deux femmes. Jacqueline Cochran demanda même pour elle le "Harmon Trophy" (la plus grande distinction américaine pour l'exploit aéronautique de l'année), que lui remit l'année suivante le président Harry Truman aux États-Unis. Geste élégant en soi venant d'une rivale qui aurait pu prendre ombrage de cette réussite.

L'idée de faire partie du CEV ne la quittait pas et elle dut "bûcher" dur pour être enfin admise à la prestigieuse école des pilotes d'essais. L'ingénieur général Louis Bonte, directeur du CEV, l'assura de son soutien sans pour autant la privilégier vis à vis des autres élèves. Tenace et volontaire, elle fut reçue à son examen après huit mois de travail acharné. Elle devint la seule femme pilote d'essai au monde, sous le numéro de brevet n° 29. Les choses sérieuses allaient commencer. Être fonctionnaire au CEV, le temple des essais en vol, avec sur la porte de son bureau les lettres PN (Personnel navigant) est déjà une laborieuse ascension pour un homme. Les places y sont chères et difficiles à obtenir. Sa condition féminine fit qu'à l'époque le défi était encore plus méritoire. Pourtant ses camarades la considèrent comme une des leurs et l'intégrèrent rapidement dans l'équipe jusqu'à oublier qu'elle était femme. Elle partagea alors son bureau avec Raymond Guillaume, l'ami et le confident de toujours. Dès lors, son travail consista à essayer en vol divers types d'aéronefs que les constructeurs confient au CEV pour les certifications réglementaires avant le lancement en série et la commercialisation de l'appareil, qu'il soit civil ou militaire.

Pas un avion ou hélicoptère ne peut être mis en service actif sans la sacro-sainte approbation du CEV. Même chose pour toute l'instrumentation de bord, ainsi que pour les accessoires de survie tels que les sièges éjectables et autres parachutes. C'est draconien, strict et implacable mais incontournable pour la sécurité des équipages et des passagers. Lorsqu'il s'agit d'avions de transport, il arrive parfois que l'appareil ne remplisse pas les conditions exigées pour recevoir son certificat de navigabilité. Soit il retourne chez son constructeur pour faire les modifications imposées et repasse ensuite au CEV, soit il est condamné à demeurer à l'état de prototype sans être jamais construit en série. Cela peut-être parfois dramatique pour un appareil civil dans lequel le concepteur a investi un gros budget et qui voit ses espoirs s'écrouler.



Journée mémorable au CEV le 23 juin 1953 : le directeur Louis Bonte commente une présentation de prototypes en vol au Président du Conseil René Pléven (à gauche) et à Vincent Auriol, Président de la République et... beau-père de Jacqueline.
CEV

En ce qui concerne les appareils militaires, c'est quelque peu différent. Le CEV donne son avis qui se veut consultatif et il revient aux militaires de prendre la décision d'agréer ou non l'avion. En général, ils se fient aux conclusions livrées par le CEV.

Son premier mur du son, Jacqueline le passa sur un Mystère II, un beau 15 août de l'année 1953. C'était au-dessus de Brétigny, à 45 000 pieds (15 000 m). Par la suite, il y en eut d'autres. En octobre 1956, aux commandes d'un Mystère IV, elle connut ce qu'elle appela elle-même sa "première mort". En raison d'une panne du plan fixe, l'avion se mit en vrille et la voix de Jacqueline dans les hauts-parleurs de la tour résonna : "je ne peux plus tenir l'avion". Guillaume, du sol, la conseilla; mais obnubilée par le sauvetage de l'avion, elle n'entendit pas les injonctions venant du sol. Elle perdit connaissance quelques instants avant de s'entendre dire au micro "j'ai redressé", et aussi "au revoir à tous", certaine alors que c'était la fin.



Le MD Mystère II N°01 (prototype). C'est à bord d'un Mystère II de série, mieux motorisé, que Jacqueline Auriol passera pour la première fois le mur du son, en 1953.
DR

Heureusement, elle avait dû oublier de presser le bouton de son micro et personne au sol n'a entendu ces mots. Un peu "sonnée", elle entendit la voix claire de Guillaume qui l'interpellait, inquiet de son long silence. Consciente mais groggy, elle répondit. Soulagé, Guillaume lui indiqua de nouveau le moyen de sortir de la vrille infernale, mais c'est mécaniquement qu'elle fit les bons gestes salvateurs.



Ci-dessus : A bord d'un SNCASE DH-100 Mistral.
Collection D. Liron

Le vicieux tournoiement de l'avion s'arrêta, mais elle était en piqué à pleine vitesse vers le sol. Elle tira de toutes ses forces sur le manche et sortit tous les volets afin de freiner la

Ci-dessous : Bel alignement de Mistral sur le tarmac de Marignane en 1951.
Photo SNCASE Collection D. Liron

course folle de cette monture incontrôlée. L'avion, dans un dernier sursaut, redressa à quelques mètres, continuant sa course effrénée en rase-mottes. Elle put reprendre de l'altitude grâce à son admirable sang-froid et informa Guillaume de son arrivée. Un grand virage et elle reprit enfin contact avec la piste en dur de Brétigny. L'avion était dans un piteux état. Les formidables pressions provoquées par les vrilles l'avaient tordu et cabossé.



Dieu merci, elle était sauvée et heureuse d'être là, parmi ses amis retrouvés.

C'est sous le soleil du Midi, à la base d'Istres, qu'elle fit enfin connaissance avec le Mirage III. Elle se prépara de son mieux à cet événement durant une semaine en compulsant tout ce qu'elle pouvait trouver sur cet avion. Elle se plongea avidement dans le manuel de vol, la documentation technique et les rapports d'essais des pilotes qui avaient déjà eu le privilège de piloter cet appareil tout récent. Avant sa venue à Istres, elle se familiarisa avec le tableau de bord d'un Mirage III stationné à Brétigny jusqu'à connaître, les yeux fermés, l'emplacement exact de tous les instruments du cockpit. Fin prête ! Le programme d'essai du jour était une ascension à 40 000 pieds, suivie d'une accélération jusqu'à Mach 2. En trois minutes, elle atteignit l'altitude requise et se prépara à allumer la post-combustion nécessaire pour amener l'avion aux 2000 km/h. Le Mirage III afficha 2400 km/h et Jacqueline informa les techniciens restés au sol que c'était gagné. Pour clôturer le vol, grisée par son exploit, elle entama une série de tonneaux pour fêter cette victoire et revint se poser en conquérante sur la piste d'Istres, où tout le personnel l'attendait pour la féliciter.

Comme mentionné plus haut, Jacqueline Auriol était dans les années 1950 - 1960 en concurrence directe avec son homologue américaine, Jacqueline Cochran qui, elle aussi se battait pour le prestige des ailes de son pays. Certains journaux de l'époque titraient alors "la guerre des deux Jacqueline", titre accrocheur au demeurant, mais inexact. Elles tentaient de réaliser les mêmes performances en restant loyales entre elles, sans qu'aucun sentiment de jalousie ne s'interpose dans leurs "challenges". Une série de défis amicaux en quelque sorte... En décembre 1952, Jacqueline Auriol battit son propre record de 1951, à bord d'un SNCASE DH-100 Mistral (version française du Vampire anglais), avec 855,920 km/h.

Jacqueline Cochran lui ravit ce record le 20 mai 1953 à bord d'un F-86 Sabre en atteignant 1050 km/h. Nouvelle tentative et nouveau record pour notre aviatrice française le 31 mai 1955 : 1151 km/h sur Dassault Mystère IV. Six ans après, l'Américaine amena son Northrop T-38 Talon jusqu'à 1262 km/h. Nouvelle joute, et le 22 juin 1962 Jacqueline Auriol remportait de nouveau un record avec 1849 km/h à bord d'un Mirage III C. Encore un autre pour la même, et toujours sur Mirage, un modèle III R cette fois, avec 2030 km/h de moyenne. Cette performance lui fut ravie par Jackie Cochran sur un Lockheed F-104 avec une vitesse de 2097,266 km/h.



Jackie Cochran, à bord de son F-104 G, discute avec une autre figure de l'histoire de l'aviation : Chuck Yeager. L'Américaine a tout fait pour conserver son titre de "femme la plus vite du monde", au besoin en annonçant en mai 1955 que les records féminins seraient abolis le 1^{er} juin de la même année (Elle était vice - présidente de la Fédération Aéronautique Internationale et détentrice du record du monde de vitesse féminin). Jacqueline Auriol et le CEV répliquèrent en établissant un nouveau record le... 31 mai !

Document Lockheed-Martin

Ces combats n'étaient pas anodins et revêtaient une importance capitale commerciale pour le constructeur de l'avion concerné. Le pays est forcément éclaboussé par les retombées médiatiques de l'événement, d'où fierté légitime pour tous les protagonistes de l'aventure et, suprême récompense, pour tous les intervenants impliqués dans la longue préparation d'un record : du simple compagnon qui a participé à la construction d'un morceau d'avion à des gens importants comme ceux des bureaux d'études, en passant par les autorités qui ont permis la tentative, sans oublier bien sûr le pilote (qui sans toutes ces personnes ne pourrait rien faire !). Tous se sentent concernés par l'exploit, Bien que le mérite final revienne au pilote qui a su dompter la machine et la pousser dans ses derniers retranchements, c'est ainsi...



Salon-de-Provence, 1985. En compagnie d'une autre grande figure des ailes françaises : Jacques Lecarme, pilote d'essais LeO et SNCASE.

Photo Daniel Liron

Jacqueline Cochran finit par se retirer de la compétition en 1964, laissant le champ libre à la courageuse française. Notre aviatrice ralentit un peu ses activités en n'effectuant que des vols d'essais pour le compte du CEV ainsi que quelques présentations d'avions dans des meetings aériens internationaux. Le 20 juin 1965, elle batit son dernier record de vitesse en circuit fermé avec 859 km/h. C'était à bord d'un avion d'affaires civil de Marcel Dassault, le Mystère 20 prototype devant être présenté pour la première fois au 26^e Salon du Bourget cette année-là.

Durant ses vingt années au service de l'aviation, Jacqueline Auriol a totalisé 5000 heures de vol, dont 2000 d'essais sur plus de 140 avions et hélicoptères de tous types. Les fleurons les plus prestigieux de l'aéronautique française lui furent confiés. Mystère II et IV, Super-Mystère B-2, Mirage III, Vautour, Breguet Alizé, Gerfaut II et même Caravelle, n'eurent plus de secrets pour elle.



Aux commandes du prototype du Mystère 20.
Photo USIAS - Collection D. Liron

Jacqueline Auriol est titulaire de la Légion d'Honneur depuis 1952. Elle est également Grand-Croix de l'Ordre National du Mérite, et Commandeur du Mérite Sportif.

Elle a été décorée de la Grande Médaille d'Or de l'Aéro-Club de France, de la Grande Médaille d'Or de la FAI et surtout de trois Harmon Trophy remis par les États-Unis pour ses différents records de vitesse. Elle a écrit sa propre biographie sous le titre "Vivre et Voler" qui m'a aidé à écrire ces lignes.

Malgré cet extraordinaire palmarès, Jacqueline sut rester humble, ne refusant jamais d'honorer de sa présence une commémoration aéronautique à la demande de ses participants. Jacqueline Auriol nous a quitté le 11 février 2000 à l'âge de 82 ans. Jacques Chirac, Président de la République, lui rendit hommage par ses mots : "Cette grande dame a incarné pour les Français, pendant des décennies, le courage et la modernité. Son nom restera à jamais associé à l'histoire héroïque de l'aviation et de la recherche en aéronautique".

©Aérostories, 2001.



Jacqueline Auriol à Salon de Provence en novembre 1985.

Photo D. Liron