



✈ Claire Roman - Photo Harcourt.

# Claire Roman

## Première aviatrice militaire française

20

Parmi toutes les richesses que possède le Service Documentation du Musée de l'Air et de l'Espace, certains trésors se laissent oublier au point qu'on n'imaginerait même pas qu'ils existent. Au hasard de mes recherches, j'ai ainsi découvert que le Musée détient le carnet individuel des services aériens de la première aviatrice militaire française. Comme tout un chacun, j'aurai cru qu'il avait été attribué à Maryse Hilsz ou Maryse Bastié à la fin de la Seconde Guerre Mondiale. *Erreur, il appartenait à une aviatrice tombée dans l'oubli, Claire Roman.*

### DE L'INSOUCIANCE AU DRAME

Rien ne prédestinait Claire à se passionner pour l'Aéronautique. Née le 25 mars 1906 à Mulhouse (Allemagne), Claire Henriette Emilie Chambaud était la fille de Jules Paul et d'Elisabeth Berthe Hélène Braun. Cette famille protestante très aisée, le père dirige une usine, ménage à l'enfant une vie insouciante dans laquelle les danses folkloriques et les fêtes patronales occupent une grande place. Après des études

rondement menées puisqu'elle obtient son second bac à seize ans, ses parents décident de l'envoyer en Angleterre pour apprendre la langue, ce qui constituera un second atout dans la mesure où elle parle déjà parfaitement l'allemand. L'austérité qui règne lors de ce séjour dans la perfide Albion, pèse à l'adolescente débordante de vitalité. Elle décide de travailler sans ménager sa peine pour atteindre au plus tôt le but qu'on lui a fixé. Son contrat rempli, elle rentre à Paris et s'inscrit à la Sorbonne pour suivre des cours de philosophie. Simultanément, elle apprend la peinture et dans cette frénésie d'activité, passe ses examens d'infirmière en 1926 et 1927... Avec son père, elle voyage en Europe Centrale, en Afrique du Nord, en Orient.

Le 30 avril 1929, Claire Chambaud se marie avec Serge Roman, un lieutenant du 31ème Régiment d'Infanterie, de neuf ans son aîné. Il a participé à la Première Guerre Mondiale, durant laquelle il a été décoré de la Croix Guerre. Assez vite le mariage d'amour se délite. Très cultivé mais neurasthénique, Serge Roman, sans doute trop marqué par ce qu'il avait vécu au

combat, repousse l'action et sa tristesse l'amène à considérer la mort comme une délivrance. Son épouse au contraire déborde de dynamisme et de joie de vivre. Elle sort, fréquente les bars, mène grand-train dans son appartement, 52 avenue de la Motte-Piquet. On la voit sortir en compagnie d'artistes et s'adonner au sport. La mésentente s'achève en drame : le 22 mars 1932, le lieutenant enjambe le balcon situé au cinquième étage et se tue.

### UN PUISSANT DERIVATIF

Terriblement affectée par cette tragédie qu'elle n'a su prévenir, Claire Roman abandonne sa vie de grande bourgeoise et décide de se consacrer à la douleur des déshérités. Elle s'engage comme infirmière de la Croix Rouge au Maroc. Durant les trois premiers mois, elle ne sort pas une seule fois de l'hôpital Louis de Meknès. A force de voir depuis sa fenêtre des avions évoluer dans le ciel, elle finit par admettre que là réside peut-être le meilleur dérivatif à son chagrin. Cependant, les infirmières sont interdites de vol. Grâce à la compli-

citée de son infirmière en chef, Made-moiselle Grenier, Claire s'en va chaque matin en bicyclette jusqu'au terrain d'aviation pour faire un tour de piste voire deux ou trois, chaque vol excédant rarement dix minutes. Entre juin et septembre 1932, elle accumule une vingtaine d'heures de vol comme pilote sur des Potez 36/13 à double commandes F-ALBK et F-ALTD appartenant au Club de Tourisme Aérien de Meknès. Ces vols ont lieu très tôt le matin car chaque jour Claire prend ponctuellement son service à 7 heures.

Ayant obtenu son brevet de pilote de tourisme n° 1328 le 26 novembre 1932, après seulement 26 h 22 de vol, elle commence l'année suivante à faire quelques excursions à Fez, Tanger ou Meknès dans le Potez 36 F-AMEE ou le Caudron C.282/2 *Phalène* F-AMGF. Chargée de convoier cet appareil à Paris, le 1<sup>er</sup> septembre 1933, elle quitte Meknès pour Tanger où elle se ravitaille et en 7 h 30 de vol, Claire atteint Barcelone. Le lendemain elle s'arrête à Perpignan puis gagne Lyon. Le 3 septembre elle est à Paris. Son carnet de vol vient de s'enrichir d'un tiers d'heures en trois jours passant de 47 h 02 à 63 h 55.

De retour à Meknès, elle organise son déménagement, se réinstalle à Paris et s'inscrit à l'Aéroclub *Roland Garros* d'Orly où elle vole

sur Caudron C.272/3 *Luciole*; mais aussi sur Morane-Saulnier *Moth* et Potez 43. Elle a dépassé le cap des cent heures de vol lorsqu'elle participe au rallye Paris-Deauville organisé le 13 mai 1934 par l'Aéroclub Féminin. En juillet 1934, elle rejoint l'Aéroclub Caudron basé à Guyancourt puis en novembre elle part en Angleterre pour se familiariser avec d'autres type d'avions tel l'Avro *Avian*, l'Avro *Cadet* et le Havilland *Puss-Moth*. Surtout elle commence les vols de nuit, le dernier étant même réalisé avec un passager et son esprit aventureux la conduit à effectuer un vol en autogire La Cierva mais seulement en tant qu'observatrice.

## COURSES ET RAIDS

Ayant regagné la France pour les fêtes de Noël, Claire retourne à l'Aéroclub *Roland Garros*. Reprenant ses activités aéronautiques à la mi-mars 1935, elle s'initie à la voltige sur un Morane-Saulnier M.S. 341 en août, puis le 31 du même mois, elle participe à la première Coupe *Hélène Boucher*. Si elle se classe seconde



➔ Dernier sourire avant d'effectuer une séance de voltige à bord d'un Morane-Saulnier M.S.341.

derrière Maryse Hilsz, tout le monde remarque que celle-ci dispose d'un Breguet 27-4 doté d'un moteur de 770 ch alors que Claire Roman ne disposait que d'un moteur Régnier de 180 ch sur son Maillet 21 F-AODA. Or elle couvre le parcours Buc-Cannes à 251 km/h de moyenne alors que sa rivale, malgré son excédant de puissance, ne gagne qu'à la vitesse de 277 km/h.

Pour la première fois, le nom de Claire Roman apparaît dans la presse spécialisée pour louer son exploit, d'autant plus impressionnant que son avion, le Maillet 21, n'en est qu'à ses débuts et a la réputation d'exiger beaucoup du pilote. Rappelons tout de même qu'elle n'a engrangé que 200 h de vol en trois ans, rien à voir avec sa glorieuse concurrente. Pourquoi cet avion ? André Maillet avait été l'un de ses moniteurs et durant des mois aux côtés de son épouse elle avait vu l'appareil prendre forme. Maillet disparu, quel plus bel hommage que de conduire le prototype au triomphe. A la question de la peur Claire répond sans ambage :

« Pas un seul instant ! Je n'ai eu qu'une pensée : « Comme c'est amusant et quelle admirable machine... »

Peu de temps après, l'aviatrice participe au Tour de France des Prototypes organisé du 18 au 31 octobre

MINISTÈRE DE L'AIR Mod. N° 2  
AÉRONAUTIQUE CIVILE VALABLE JUSQU'AU 21 AOU 1940  
SERVICE MÉDICAL D'EXAMEN ET D'ÉTUDES

**CERTIFICAT DE VISITE**

Je soussigné, Docteur GARSAX, Médecin-Chef de l'Aéronautique civile certifie que M. *adams Claire Roman* né à *Hullienne* le *25 mai 1908* domicilié à *Paris 1 Av. Colonel Bounet 4<sup>e</sup>* a subi les épreuves de l'examen d'aptitude physique et qu'il a été reconnu à servir dans le personnel navigant comme *pilote*

**APTE**

A LE BOURG le *21 / 2 / 40*

(1) Nom et prénom.  
(2) Apte, Inapte ou provisoirement Inapte.  
(3) Indication de l'emploi à remplir dans le personnel de conduite.

➔ Certificat de visite médical du 21 février 1940

1935 par la Fédération Aéronautique de France. Il ne s'agit pas d'une compétition mais plutôt d'une manifestation de propagande montrant un grand nombre d'appareils allant du Peyret *Taupin* à moteur Poin-sard de 35 ch au Dewoitine D. 500 de 690 ch. Claire Roman présente le Maillet 20 F-ANQY toujours prêté par le constructeur. On ne peut que la remarquer puisqu'elle est l'unique aviatrice... Hélas, la météo détestable trouble plus d'une fois voyages et démonstrations. Claire accumule 17 heures de vol supplémentaires qui lui donnent l'occasion de parfaire ses talents réels de navigatrice.

Il est fort possible qu'à la suite de ce Tour de France, Claire ait pris la décision de s'entraîner au pilotage sans visibilité, puisqu'elle commence cette activité dès le 16 janvier à bord d'un Morane M.S.341. Après avoir subi les épreuves théoriques, elle passe avec succès son brevet de PSV, le 17 mars 1936. Elle démontre une fois encore sa remarquable vitesse d'acquisition et son exceptionnel sens du vol puisqu'il ne lui a fallu que 130 minutes de vol aux instruments pour obtenir son brevet !

En deux jours, à bord d'un Potez 58, elle rejoint Casablanca du 6 au 8 avril. Elle repart du Maroc le 18, mais trahie par son moteur, elle a toutes les peines du monde à toucher la côte espagnole. S'attardant à visiter Séville et Madrid, elle



✈ Zizi du *Manoir* tire son ordre de départ pour la coupe Hélène Boucher (Claire Roman 3<sup>ème</sup> à gauche) - Photo Combelle 345.

arrive finalement le 24 à Paris. Ayant prévu de participer aux 12 heures d'Angers, l'épreuve de vitesse la plus dure de l'époque, elle doit y renoncer et se rabat sur le Tour de Belgique du 2 au 5 juillet, à bord du *Phrygane* F-AOCV.

La course phare pour les pilotes féminines reste la Coupe Hélène Boucher, qui se déroule entre Buc et Cannes, le 29 août 1936. Cette fois encore Maryse Hilsz triomphe avec un Caudron C-680-5 de 220 ch à la moyenne de 366 km/h contre 268 km/h pour Claire Roman à bord de son Maillet-Lignel 21 F-AODA, mieux que l'année précédente. Si

une telle épreuve met en avant quelques aviatrices, Claire n'est pas à la recherche de la célébrité. Elle préfère de beaucoup parfaire ses connaissances aéronautiques tant et si bien que le 28 octobre 1936, elle reçoit simultanément les brevets de pilote et de navigateur de transport, ce qui l'autorise à faire professionnellement du convoyage, de l'avion-taxi et à donner des cours comme instructeur. Si on ajoute qu'elle s'initie à la technique sans hésiter à plonger les mains dans le moteur et qu'elle suit des cours de radio avec le sérieux qui la caractérise, Claire Roman devient l'aviatrice la plus accomplie de son temps. Parallèlement, elle continue à œuvrer pour la Croix Rouge, n'hésitant pas à secourir toutes les détresses qui s'offrent à elle, parfois même jusqu'à l'imprudence.

Le 24 janvier 1937, l'aviatrice accomplit son premier vol sur Caudron *Simoun* F-ANCE comme passager puis comme pilote, le 28. Vol terrible, réalisé dans une tempête de neige au-dessus de Paris, vol qui démontre l'extraordinaire sang-froid dont sait faire preuve Claire aux commandes d'un avion qu'elle découvre... Se sachant capable de tout encaisser, elle décide d'effectuer un raid vers l'Orient, visant ni



✈ Le Maillet-Lignel 21, avec lequel Claire Roman participe à la Coupe Hélène Boucher, s'appête à décoller de Buc le 29 août 1936 - Photo Combelle 341.

Saïgon, ni Tokyo, comme tant d'autres, mais Pondichery. Une amie accepte de l'accompagner, Alix Lucas-Naudin.

## PARIS - PONDICHERY

**V**oici en quels termes Claire Roman rapporte son voyage dans l'Aéro n° 301 :

*« A bord de notre Salmson Phrygane, auquel avait été seulement ajouté un réservoir supplémentaire, nous avons quitté le Bourget le 22 avril, à 5 h 40 du matin, dans une dépression que nous escomptions dépasser, mais qui devait nous tenir fidèlement compagnie jusqu'au bout de l'Europe. Première étape sans histoire. Mais, dès le lendemain matin, au départ de Foggia, nous éprouvons les vertus bénéfiques du proverbe italien *chi va piano...car nos amis transalpins, moins pressés que nous, nous obligent à un « point fixe » interminable, assises sur le trottoir, devant l'hôtel, parmi nos bagages, avant que nous puissions gagner l'aérodrome.**

*A Rhodes, où nous nous posons par prudence, nous sommes accueillies baïonnette au canon... car le terrain est, paraît-il, rigoureusement interdit, sans autorisation spéciale, aux civils. Mais il est des grâces d'Etat et « Il Commandante » aplanit galamment les choses. C'est le long des côtes turques, au large desquelles nous nous tenons sagement, que la chaleur vient nous assaillir. Plus elle s'élève et plus notre portance diminue : dans le golfe d'Alexandrette, nous plafonnons lamentablement à 200 mètres. J'envisage déjà un atterrissage quand, à l'horizon, j'aperçoit de grands oiseaux voiliers. Je songe aussitôt aux ascendances chères aux vélivoles et fonce sur eux. Victoire ! Bientôt un bon courant nous empoigne et nous permet d'atteindre Alep sans encombres.*



→ Salmson D2 Phrygane du raid Paris - Pondichery

*Nous guidant sur l'Euphrate, nous abordons le lendemain la Mésopotamie, le désert le plus laid que j'aie jamais vu, « immense rien du tout », comme le définissait un de nos guides britanniques à Bagdad. De la ville des Khalifes à Bassorah, dure étape : pendant une longue heure, il nous faut naviguer dans une abominable tempête avec des ascendances de 18 mètres-seconde et des coups de rabat tels qu'il nous est arrivé de descendre irrésistiblement de 1.700 à 200 mètres. Nous nous attendons d'un instant à l'autre à l'autre à nous aplatir au sol... Pour nous encourager mutuellement, nous hurlons bien à qui mieux-mieux : « Tout va très bien, Madame la marquise », mais le refrain, plus d'une fois, est coupé net avec nos propres respirations.*

*Avant de décoller de Bassorah par un plafond bas, annonciateur de vent de sable et une température étouffante – près de 50° à l'ombre – qui, la nuit, m'avait fait rêver que notre Phrygane s'ouvrirait en deux comme une grenade trop mûre, nous allégeons l'avion de tout ce qui ne nous est pas strictement indispensable : lainages d'Europe, pièces de rechange, outils de dégroupage, et réduisons au minimum nos bagages personnels : deux paires de chaussures,*

*un flacon d'eau de Cologne – sans oublier l'indispensable boîte à poudre !*

*Qu'allait nous réserver la Perse, pays rien moins qu'hospitalier ? A Bouchir, après avoir tourné en rond au-dessus du terrain pour alerter le ravitaillement, nous sommes accueillies, encore un coup, par un soldat, baïonnette au canon, qui fait mine de vouloir charger l'avion. Pittoresque à souhait, ce factionnaire, pieds nus avec des bandes molletières ! Et méchant en diable ! Après l'avoir, non sans peine, repoussé, moteur tournant jusqu'au hangar, nous cherchons à l'amadouer en lui offrant des bonbons acidulés ! Mais ces sucreries enveloppées de papier, ne lui disent qui vaille. Enfin, nous finissons, non sans mal, par l'apprivoiser.*

*Tout de même on se sent bien loin de France, songe dans la soirée, ma coéquipière Alix, qui a toutes les peines du monde à se faire comprendre en anglais... Et comme elle soupire sur la terrasse du bâtiment de l'aérodrome après notre belle langue nationale, ne voit-elle pas qu'elle entend soudain, de l'autre côté du mur, un juron sonore que le général Cambronne lui-même n'eût pas désavoué ! O France éternelle, tu venais à nous sous les traits d'un Bellevillois cent pour cent égaré dans le bled !*

L'Inde, en revanche, fut plus hospitalière. Nous nous posâmes à Karachi puis à Ahmelabad aux prises avec un réservoir capricieux. Là, en attendant l'arrivée du ravitaillement – c'était jour férié – un troupeau d'adorables petits singes sautant d'un banian, s'en vint folâtrer sans façon autour de nous. Par Bombay et Hyderabad, après avoir rencontré de curieuses montagnes thermiques contre lesquelles il nous fallut renoncer à lutter, nous atteignîmes enfin Pondichéry, « Pondi », comme on dit là-bas, où sur le terrain sablonneux une petite paillote tapissée de drapeaux tricolore avait été dressée pour abriter notre appareil.

Détail amusant : nous avions été plus vite que le télégramme annonçant notre arrivée et comme en outre ce premier jour de mai était là-bas jour d'élections municipales – et Dieu sait si elles sont ardemment suivies à la colonie ! – c'est une nuée de petits Hindous habillés d'une simple ficelle qui nous accueillit à notre atterrissage en poussant des hurlements de joie. De tout notre voyage, pourtant mouvementé, nous n'eûmes jamais si peur de voir notre Phrygane mis à mal. Il nous fallut tourner en rond comme des folles pour le protéger de tous les côtés à la fois contre cet enthousiasme débordant.

Bientôt, autorités municipales, pompiers, musique des écoles vinrent nous faire fête ; M. le gouverneur général Crocaccia voulut bien nous réserver la plus affable des réceptions et nous donner comme garde du corps un farouche cipaye qui, malheureusement, à nos yeux, chaussait bésicles et répondait au prénom prosaïque de Roger, toutes choses qui, avouez-le, n'étaient pas très couleur locale pour deux voyageuses avides de contes des Mille et une nuits.



✈ Claire Roman en bonne compagnie à l'Aéroclub Roland Garros d'Orly  
- Photo Combelle 2.408.

Avant que de reprendre le chemin de retour, nous eûmes à cœur d'aller rendre une visite ailée à nos autres comptoirs de l'Inde française : Karikal, où nous nous sommes posées, Yanaon et Chandernagor, où nous avons lancé des messages d'amitié enrubannés aux trois couleurs.

Et puis ce fut le retour par Bénarès, Agra, Delhi désertée par ses habitants fuyant la canicule dans la montagne, Karachi, Djask, où, mises en quarantaine comme suspectes de peste, nous avons passé sous la voûte céleste la plus délicieuse des nuits ; Bouchir, que nous atteignîmes de justesse avec 10 litres dans le réservoir, le vent contraire réduisant notre moyenne à 82 km/h.

La Syrie, l'Égypte, la Tripolitaine défilèrent ensuite sous nos ailes. Le maréchal Balbo à Tripoli, le colonel Davet à Tunis... Déjà, c'était l'Europe, la douce France, Paris... »

## RECORDS DU MONDE

**B**ien sûr, après cet exploit, le carnet de vol passe de 378 à 561 heures. Claire s'accorde un peu de repos avant de

reprendre un entraînement au vol acrobatique en septembre, puis deux mois plus tard elle se lance dans une nouvelle aventure, la chasse aux records. Avec le sérieux et l'enthousiasme qui la caractérisent, elle ne peut que réussir en brûlant les étapes. Après 2 h 35 de vol à bord du Peyret Taupin le 21 octobre, elle établit avec le F-APAC baptisé Trois Demi parce qu'équipé d'un moteur Regnier de 90 ch au lieu de 60 ch normalement, les records internationaux suivants dans la catégorie 3 :

- le 4 novembre 1937 comme passagère de Clément un record d'altitude pour multiplace en atteignant 5 500 mètres au cours d'un vol de deux heures trente.
- le 5 novembre 1937 un record féminin d'altitude sur monoplace avec 6 241 mètres.
- le 10 novembre 1937 un record féminin d'altitude sur multiplace avec Alix Lucas-Naudin en allant jusqu'à 5 343 mètres.

Si ces vols ne font pas les titres des journaux, ils attirent l'attention des experts.

Après la mort d'Hélène Boucher, Marcel Riffard recherche une femme capable de lui succéder, mais nulle ne peut prétendre à l'aura de la jeune fille. Publicitaire averti, il

modifie son projet en attirant les meilleures aviatrices françaises du moment pour leur donner une chance de se mettre en valeur à bord des Caudron, telle Maryse Bastié sur Simoun ou Maryse Hilsz sur Rafale. Or il lui faut aussi des noms méconnus du grand public pour orienter les clients potentiels vers l'idée que si une femme peut piloter des avions de course, c'est que l'exercice est à leur hauteur. Pensée peu digne d'un gentleman, mais d'autant plus facile à mettre en oeuvre que toutes les aviatrices rêvent de voler sur d'aussi belles machines et tentent de profiter de l'occasion telle Madeleine Charnaux, Andrée Dupeyron et Elisabeth Lion.

Le Ministère de l'Air offrant des primes aux records, Claire Roman est contactée pour piloter un C.530 Rafale, le F-ANAP que lui prête Roger Bellon, un engin délicat, exigeant une attention de tous les instants. Arrivée à Istres le 22 décembre, l'aviatrice effectue un vol comme passager à bord de l'appareil puis un second d'une heure quinze pour prendre l'avion en main. Après deux vols de reconnaissance du parcours avec son Salmson Phrygane, le 29 décembre 1937, elle bat le record féminin d'altitude catégorie 2 avec 6 782

mètres. Le lendemain, elle double la mise en conquérant le record de vitesse sur 2 000 km avec une moyenne de 245 km/h. Le 31, une tentative pour obtenir le record des multiplaces en compagnie de Mlle Chaudron échoue à 4 500 m.

Les deux campagnes de record sont franchement lucratives puisqu'au total Claire Roman empoche 60 000 F du Ministère. Au passage elle vient de dépasser les six cents heures de vol. L'année qui s'achève est sans aucun doute la plus belle de sa carrière aéronautique.

## AU SERVICE DE LA FRANCE

1938 va être beaucoup plus calme. L'aviatrice n'accomplit qu'une quarantaine d'heures de vol, consacrant beaucoup de temps à ses nombreuses activités extra-aéronautiques. L'année suivante, elle délaisse souvent le fameux Salmson D 2 « Phrygane » F-AOCV appartenant à Jean de Broé au profit du Miles Hawk Major M 2 H de Frédéric Engel. Claire est contactée par le Ministère de l'Air à l'instigation de Maryse Hilsz et de Maryse Bastié qui ont eu l'idée de faire financer une Croisière Impériale Féminine. Pour assurer la promotion de l'Aéronautique Française, trois Caudron C.635 Simoun leurs sont attribués pour accomplir l'itinéraire Paris, Le Caire, Djibouti, Fort Lamy, Dakar, Rabat, Tunis, Bastia, Paris. Avant de s'entraîner sur le Simoun F-ANXE, notre aviatrice passe en quelques jours les brevets A, B et C de vol à voile, histoire de compléter son impressionnante série de licences. Elle se passionne pour la nouvelle aventure, étudiant très sérieusement les cartes avec son équipière Marcelle Barry, elle-même pilote et radio-navigateur. Hélas, le beau projet tourne court et est abandonné à la mi-juillet, la situation internationale ne permettant plus d'assurer la sécurité des aviatrices.

Quand la guerre est déclarée, toutes les aviatrices tentent de s'enrôler dans l'aviation, mais nul au

ministère n'est prêt à signer un ordre d'engagement à des femmes aussi expérimentées que les deux Maryse ou Claire Roman. Dans le journal Les Ailes, Régina Wincza, pilote de voltige émérite, résume fort bien la situation :

*« Tricotez, nous dit-on. Tricotez ? Des semaines ? Des mois ? Du matin au soir ? Personnellement, je ne m'en sens pas capable. D'autant plus que ... je ne sais pas tricoter. »*

*Nous voulons voler ! Nous avons tout sacrifié à l'aviation et ... nous voulons voler. [...] Nous ne demandons pas à être dans la chasse ou le bombardement. Nous sommes des femmes raisonnables : estafettes, monitrices, convoyeuses, réceptionneuses, pilotes d'avions sanitaires, voyages de propagande, tout ce que l'on voudra.*

*[...] Qu'on nous laisse vivre à l'ombre des ailes, près de ce que nous aimons le plus au monde : l'Aviation ! »*

Dès lors, chacune essaye de faire jouer ses relations et cette fois encore, Claire se montre la plus habile. Elle s'est mise à la disposition des autorités militaires qui lui demandent de convoier des avions de tourisme réquisitionnés. Après avoir piloté son appareil à destination, elle doit revenir de nuit, dormant dans les couloirs des trains, transportant son parachute, sa combinaison de vol et bien sûr une valise. Au petit matin, elle gagne Buc ou Toussus-le-Noble pour un nouveau voyage. Elle assume aussi des missions d'estafette. Entre le 2 et le 20 septembre 1939, elle réalise quarante heures de vol sur sept types d'appareils différents.

## UN COURAGE EXCEPTIONNEL

Dans l'impossibilité réglementaire de continuer ces tâches, l'aviatrice s'occupe



✈ Attestation d'identité militaire de Claire Roman, datée du 22 juin 1940.

alors d'un bibliobus qu'elle conduit elle-même, apportant des livres aux aviateurs du front. Surtout, elle garde le contact avec les hommes qui risquent d'avoir besoin d'elle, dès qu'un décret concernant les femmes-pilotes sera signé. Le commandant Leleu, responsable de la Division d'Avions de Liaison de l'Administration Centrale (D.A.L.A.C.), reçoit sa visite début juin 1940. Le décret est signé en pleine retraite à Amboise, le 12 juin. Devenue le sous-lieutenant Roman, le commandant Leleu facilite son entrée à la D.A.L.A.C., lui épargne le stage préliminaire et la fait voler le 13 juin, en double commandes, pour une prise en main. Le lendemain, elle effectue plus de cinq heures de vol et profite de son passage à Tours pour commander un uniforme qu'elle ne recevra jamais. En attendant, elle se confectionne une tenue provisoire, ni civile, ni tout à fait militaire.

Commence une série de missions dans des conditions particulièrement délicates. Evacuer un maximum d'avions de liaison ou d'entraînement dépourvus d'armement face à la chasse allemande implique de voler à basse altitude – en rase-motte de préférence – pour avoir une chance de s'en sortir. Souvent le terrain d'accueil est bombardé au moment où l'appareil arrive ; il faut s'éloigner puis revenir sur une piste en herbe parsemée de trous de bombes. Malgré tous ces dangers, Claire n'hésite pas un seul instant. Le 17, elle part de Landes-de-Bussac pour

Rennes quant la ville subit un bombardement très meurtrier. Le lendemain, elle doit y retourner pour convoyer deux pilotes.

Rien d'anormal ne régnant sur le terrain, elle s'y pose et se dirige vers les hangars, d'où surgissent des troupes de reconnaissance allemandes qui la capturent ainsi que ses passagers. Ils sont embarqués dans des auto-mitrailleuses et circulent à travers la Bretagne jusqu'à une heure avancée de la nuit, dans une position peu confortable. Claire, profitant de l'inattention d'un des soldats, lui subtilise les cartes qui lui avaient été confisquées. A une heure du matin, les prisonniers descendent du véhicule à Rennes et sont gardés sur les marches d'un monument public ! Après une nuit difficile, on transfère à 11 heures du matin les détenus dans une caserne bondée de soldats et d'officier français. Une heure plus tard, Claire tente d'échapper à la surveillance de ses gardiens, mais échoue. Deux heures après, elle parvient à ses fins, ayant transformé sans difficulté son uniforme personnel en vêtement civil. Et c'est avec un innocent tablier de cuisine, un panier de provisions à la main, qu'elle fausse compagnie à ses geôliers. Hors de la caserne, elle court acheter une bicyclette et pédale vers St-Nazaire. Elle parcourt ainsi 80 km jusqu'à l'épuisement. Il faut dire qu'elle n'avait pas dormi depuis plus de 40 heures et qu'elle n'avait aucun entraînement de cycliste. Logée par un

habitant charitable, elle s'accorde un court sommeil avant de repartir dès le point de jour.

Lorsqu'elle arrive sur le terrain de La Baule Escoublac, elle découvre les mécaniciens s'affairant sur des North American N.A.57 ET2, ignorant tout de la proche présence de l'ennemi. Redevenu le sous-lieutenant Roman, elle parvient à convaincre ces hommes de détruire les appareils afin qu'ils ne tombent pas aux mains des Allemands et elle en choisit un pour elle-même. L'avion, ancêtre du fameux T-6, diffère beaucoup des avions français servant de transition à la chasse comme le vénérable M.S.230 ; normalement plusieurs vols en double commandes sont nécessaires pour se familiariser avec ses instruments et son comportement. Après un court amphi-cabine, l'aviatrice quitte Escoublac, seule à bord, et après 1 h 35 de vol se pose à Bussac.

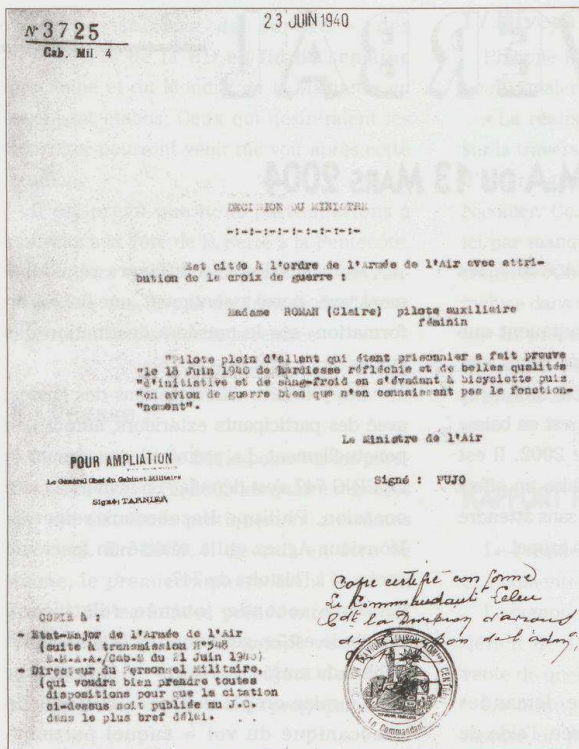
Inutile de décrire l'étonnement de ses compagnons d'armes. Le commandant Leleu, de retour de mission, l'aperçoit sur le terrain. Sa joie est à la mesure de son soulagement car, durant deux jours, il s'était reproché d'avoir facilité son engagement. Son exploit lui vaut une citation à l'ordre de l'armée, prononcée devant le personnel de la D.A.L.A.C, avec remise de la Croix de Guerre.

## PAS D'ARMISTICE POUR L'AVIATRICE

**M**algré la confusion générale, Claire continue ses missions avec une détermination inentamée depuis le terrain de Bordeaux, jusqu'à ce que les opérations cessent sans préavis, le 24 juin. Le commandant Leleu, qui avait eu tant de mal à concentrer ses avions, décide de protester auprès du général Weygand. Il dirige son personnel sur Clermont-Ferrand, conservant auprès de lui le sergent



→ Caudron C.530 Rafale.



→ Citation de Claire Roman avec attribution de la Croix de Guerre pour son évasion.

Herbst et le sous-lieutenant Roman qui l'a soutenu dans sa démarche, plus sept pilotes. Obligée finalement de quitter Bordeaux, la petite troupe reste admirative devant l'efficacité de Claire qui trouve la possibilité de nourrir tout le monde un soir que chacun s'apprête à jeûner ou qui sort 14 couvertures pour la nuit ! L'équipée s'achève à Clermont où le commandant de la D.A.L.A.C. reçoit l'ordre de convoier 20 des 41 avions laissés à Bordeaux... Malgré ses réticences à ramener une ancienne prisonnière sur une base occupée par les Allemands, il cède à l'insistance de Claire qui ramène le Caudron C.625 n° 452 de Bordeaux à Agen, le 10 juillet, puis gagne Clermont-Ferrand deux jours plus tard.

Unique formation aérienne française autorisée à voler par la Commission d'armistice, la D.A.L.A.C. continue ses activités. L'aviatrice, qui a accumulé 32 heures de vol entre le 13 et le 23 juin, en engrange 27 en juillet et 21 en août. A noter que le 1<sup>er</sup> août, elle revole sur un N.A.57 ET2,

le n°168, preuve que son escapade n'a fait que renforcer son goût pour les machines puissantes. La chance de Claire ne peut se prolonger car, en une période où voler est devenu impossible à tant de pilotes chevronnés, une femme n'a pas sa place. Elle demande sa démobilisation fin août 1940, après un ultime vol, seule à bord du Caudron C.635 n°346, le 27 août. C'est la dernière fois qu'elle pilote un avion.

Dans un milieu aussi machiste que les pilotes militaires, comment une grande bourgeoise telle que Claire Roman pouvait être perçue ? D'abord comme une femme d'un courage hors norme : « jamais elle n'hésitait ; on aurait pu lui confier n'importe quelle mission de chasse ou de bombardement qu'elle serait partie avec le même courage. » dira plus tard son commandant. Alors ? Tête brûlée ? Garçon manqué ? Certes non : « Entre deux vols, elle trouvait le moyen de panser un blessé ou de rapporter un médicament à un malade. Elle était pour tous douce et égale et cette jeune femme trouvait le moyen d'être toujours parfaitement à sa place, seule au milieu de tous ces hommes, sans hardiesse de langage et sans pruderie déplacée. »

### UNE FIN DÉSIRÉE ?

Claire reprend son activité dans les rangs de la Croix Rouge, conduisant un camion de cinq tonnes d'un camp de prisonniers à l'autre à travers la France. Parfois, entre deux convois, elle s'accorde un

moment de détente à l'école de vol à voile de Toulouse, un plaisir indicible dans une période si trouble.

Comme passagère, elle a la chance d'emprunter un Caudron C.445 Goéland (F-BAAO) affecté au S.C.L.A.M. (Section de convoyage et de liaison aérienne militaire) de Vichy, le 24 puis le 31 mars 1941. Début août, elle reçoit une lettre de sa mère, malade à Pau. Claire décide de la rejoindre au plus vite et prend place à bord du Caudron C.444 F-AOMR du groupe A de transport aérien civil (Air France) qui effectue la liaison Vichy-Perpignan-Pau, le 4 août. Les conditions météorologiques détestables obligent l'équipage Max Rives, pilote, et Jean-Marie Joly, radionavigant, à voler en PSV au-dessus d'un terrain montagneux. A 13 heures, l'appareil percute le Pic d'Estalle, sur la commune de Salvezines dans l'Aude. Les trois passagers sont morts sur le coup. Comme tant d'autres aviatrices, Claire Roman est victime de sa passion sans avoir commis la moindre faute de pilotage, telles Raymonde Delaroche, la première femme brevetée, et après elle Maryse Hilsz puis Maryse Bastié.

A la cérémonie organisée le 8 novembre 1941 par les Infirmières-Pilotes-Secouristes de l'Air (I.P.S.A.) en mémoire de Claire Roman, le commandant Leleu déclare :

« ... c'est le genre de mort qu'elle aurait choisi si elle avait pu... On sentait une profonde mélancolie chez cette jeune femme qui jamais ne consentait à parler d'elle-même. Elle n'aurait pas voulu qu'on la plaignît ; elle est de celles qui ont donné la plus haute idée de la condition humaine... »

La première pilote militaire française est inhumée à Carcassonne au Cimetière St Vincent carré 3 tombe 254.

Stéphane NICOLAOU  
Musée de l'Air et de l'Espace