



# Jacqueline Auriol

## Un destin fabuleux

par Jacques Noetinger  
de l'Académie Nationale de l'Air  
et de l'Espace

Le 10 juin 1965, à Istres, Jacqueline Auriol, faisant équipage avec l'ingénieur navigant René Lemaire, s'octroyait deux records de vitesse sur 1000 km, aux commandes d'un "Mystère 20". Homologués à la moyenne de 859 km/h ces records concernaient les catégories des avions de 8 à 12 tonnes.

Cette performance ayant été réalisée le jour même de l'inauguration du XXVI<sup>e</sup> Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, Jacqueline Auriol se devait de rejoindre Le Bourget dans l'après-midi. C'est dans une robe printanière qu'elle fut accueillie à sa descente du "Mystère 20" par Marcel Dassault et le Président Vallières et se vit remettre un somptueux bouquet de fleurs. Le salon accueillait une vedette... une grande dame de réputation internationale.

Jacqueline Auriol.  
Istres, le 22 juin 1962.

Pégase n° 97 - avril 2000



Jacqueline Auriol descend du "Mystère" 20 à bord duquel elle a battu le record de vitesse sur 1000 km. Istres, le 10 juin 1965.

**B**elle fille adulée du Président de la République, Vincent Auriol, Jacqueline Auriol, jeune femme racée, jolie, intelligente et cultivée, justifiait, à l'Elysée, l'admiration de tous. Ayant fait l'Ecole du Louvre, c'est avec beaucoup de goût qu'elle avait fait réaménager et décorer les bureaux et salons du palais trop vétuste à ses yeux. On ne pouvait qu'envier la réputation dont elle jouissait et la place qu'elle tenait dans les réceptions et banquets si fréquemment organisés. Or, comme elle l'écrit dans son beau témoignage : "Vivre et voler", (1) *c'est pour s'évader de l'atmosphère de l'Elysée* qu'elle est venue à l'aviation, sans vocation particulière.

(1) - Vivre et Voler - Jacqueline Auriol, Flammarion 1968

Lors d'un déjeuner, Jacqueline, voisine du Colonel Pouyade, héros du "Normandie-Niemen", exprime dans la conversation son désir d'échapper un peu à sa vie mondaine. *Pourquoi n'apprenez-vous pas à piloter?* lui lance-t-il, ne se doutant pas qu'il donnait "le coup d'envoi" à une carrière qui allait être étincelante.

Née le 5 novembre 1917 à Challans, en Vendée, Jacqueline Douet avait fait la connaissance de Paul Auriol au cours de vacances hivernales à Super-Bagnères, en 1936. En février 1938, elle l'épouse. Ils avaient vingt ans l'un et l'autre. Ils auront deux fils et connaîtront les dures épreuves de la guerre et de l'occupation...

Le 16 janvier 1947, Vincent Auriol est élu Président de la République. Jacqueline est propulsée dans un monde nouveau,

une vie trépidante, une atmosphère devenue pesante pour elle. Heureusement, elle a commencé son entraînement en aéroclub avec pour moniteur Jacques André, ancien du "Normandie-Niemen". Elle a pris goût au vol sur Stampe et finalement obtient son brevet du 1er degré le 10 mars 1948 avec 41 heures de vol.

Grâce au Lt-Colonel Cressaty, commandant le GLAM, elle poursuit son entraînement à Villacoublay et obtient son second degré le 26 avril. Elle tâte du bimoteur, pilote le Nord 1000.

Cressaty, conscient d'avoir à faire à une pilote "très accrochée", la présente à Raymond Guillaume, moniteur chez Morane-Saulnier, afin de l'entraîner à la voltige. Les progrès sont rapides et, simultanément, ce nouveau moniteur dont elle apprécie l'autorité, lui inculque les grands principes de rigueur, de travail, de discipline qui font les "vrais bons pilotes".

Elle pilote le M.S. 315 puis est lâchée sur M.S. 341.

Fin 1948, elle effectue un convoiage de Fairchild vers l'Afrique du Nord.

En mars suivant elle est lâchée sur son premier bimoteur, le "Goéland". Toutes les occasions sont bonnes pour découvrir de nouveaux appareils qui enrichissent son expérience. Ce seront, entre autres, les Stark, l'"Aiglon", le SIPA 901, le S.O. 7060... autant d'avions école et de tourisme.

Elle compte plus de 300 heures de vol et une bonne maîtrise de la voltige, au point de faire une très belle présentation au meeting d'Auxerre, le 3 juillet 1949, aux commandes du Morane-Saulnier M.S. 341. Mais le 11 juillet la chance bascule, un drame la terrasse...

Cherchant à obtenir sans doute les bonnes grâces du Pouvoir, certains industriels voyaient en Jacqueline Auriol une "intermédiaire de charme", une "avocate de valeur." C'est probablement dans cet esprit que la SCAN (Société de Constructions Aéro-Navales) propose un vol d'information à Jacqueline, à bord de son bimoteur amphibie SCAN 30 (licence américaine). Piloté par Mingam, le quadriplice décolle de Toussus le Noble.

En place droite, Jacqueline Auriol qui n'aura pas l'occasion de toucher aux commandes. Derrière elle, Raymond Guillaume, ayant à ses côtés Guédon, de la SCAN.

Il était prévu un amerrissage sur la Seine, à Meulan. Mais Mingam, qui s'était déjà permis un décollage à l'américaine peu apprécié de Guillaume, entraîne son appareil dans un "rase-flotte" si proche de l'eau qu'à un moment, le SCAN capote, ayant sans doute percuté un "corps-mort" en surface.

De la cabine, en grande partie immergée sur le dos, des secours providentiels sortent quatre blessés. Seule Jacqueline l'est très gravement : 3 fractures du crâne, le visage écrasé, côtes cassées, bras presque arraché...

Le calvaire de Jacqueline Auriol allait commencer avec un nombre incalculable d'opérations, d'interventions de chirurgie esthétique qui se succéderont pendant des années, en France et aux Etats-Unis.



L'avion du drame, le bimoteur amphibie SCAN30.

professionnelle, ce qui lui vaut d'être détachée à Brétigny. Là, comme passagère, elle découvre le vol de nuit à bord de N.C. 702 et de B.26. Elle fait même un vol de 6h30 à bord de l'hydravion hexamoteur S.E 200.

Après un premier séjour "chirurgical" aux Etats-Unis, elle passe avec succès la visite du P.N. qui lui vaut l'attribution d'un brevet de "Transport Public", en novembre 1950. De retour des Etats-Unis, une seconde fois l'année suivante, l'occasion lui est offerte de découvrir l'hélicoptère.

Cette terrible épreuve va donner à Jacqueline l'opportunité de révéler - et avec quel panache - sa force de caractère, mais aussi son obstination à poursuivre une carrière aéronautique.

De son côté, Raymond Guillaume, qui a bien compris le drame de sa protégée, prend l'initiative d'emmener clandestinement la grande blessée, la tête prisonnière d'un véritable casque de pansements, faire un vol en Fairchild. Il la laisse tâter les commandes ; elle n'a rien perdu de ses reflexes.

En avril 1950, elle reprend officiellement les vols sur M.S. 230 et sur Stampe, au GLAM. Puis ce seront des stages de vol à voile à Chavenay, à la Montagne Noire et à St-Auban-sur-Durance où elle est sacrée monitrice et

Elle s'entraîne et obtient son brevet qui sera régularisé en France avec le N° 49.

L'année 1951 constitue un grand tournant dans la carrière de l'obstinée Jacqueline. Elle aborde l'aviation à réaction et ceci à Brétigny où elle est admise par l'Ingénieur Général Bonte. Initiation sur "Meteor VII" par Roger Carpentier, lâchée sur "Vampire V" le 3 mai.

Se sentant de taille à tenter un record, elle obtient l'autorisation officielle et, après 14 sorties sur "Vampire" et alors

Pégase n° 97 - avril 2000



A bord d'un "Mistral".

qu'elle a déjà accumulé 640h de vol, elle s'adjuge le record international féminin de vitesse sur 10 km, à la moyenne de 818,18 km/h.

Avec le statut de pilote de servitude au CEV, elle continue à s'entraîner, d'abord au CIET de Toulouse et à Avord sur bimoteur, puis à Brétigny, en particulier sur P.47 "Thunderbolt". Mais son caractère lui joue quelques tours...

Elle a du mal parfois à se plier aux règlements et la discipline, ce qui lui vaut quelques suspensions de vol...

L'Ingénieur Général Bonte ne plaisante pas!

Il n'empêche que son énergie, son obstination lui valent une estime unanime. Le 20 septembre 1952, lors d'une

prise d'armes à Brétigny, Pierre Montel, Secrétaire d'Etat à l'Air, la décore de la Légion d'Honneur. (ci-dessous).

Deux mois plus tard, entre deux opérations en Amérique, le Président Truman lui remet, à la Maison Blanche, le célèbre "Harmon Trophy", la plus haute distinction aéronautique internationale.

Pour clore l'année 1952, Jacqueline Auriol, bien décidée à reprendre le record féminin que lui a ravi Jacqueline Cochran, son amie et "adversaire-intime" américaine, réussit l'exploit sur un "Mistral" avec lequel elle couvre les 100 km à 855,920 km/h de moyenne.



L'année 1953 permet à l'intrépide pilote de franchir un échelon de plus dans sa carrière.

Tout en élargissant l'éventail des appareils sur lesquels elle est lâchée ("Ouragan", SIPA 200...) elle devient la première femme au monde à passer le mur du son, le 15 août, sur "Mystère II". Pourtant son statut au CEV ne lui suffit pas. Elle s'est mise en tête de devenir "pilote d'essais", tout en mesurant le parcours ardu que représente l'EPNER (Ecole des Personnels Navigants d'Essais et de Reception). Prudemment elle s'est fait d'abord admettre comme auditrice libre à un stage.

Alors que le 29 décembre, le Président René Coty succède à Vincent Auriol à l'Elysée, Jacqueline, à nouveau aux Etats-Unis, reçoit pour la seconde fois le "Harmon Trophy" en raison de son second record et de son entrée dans le club encore restreint des pilotes transsoniques.

Le carnet de vol de Jacqueline Auriol accuse 1550h45 de vol, dont 109h sur réacteurs et 40h sur hélicoptères.

L'élève pilote d'essais commence son stage à l'EPNER le 20 avril 1954.

La cession prendra fin le 30 novembre avec l'attribution du brevet P.E. N° 0176. Au cours de ces sept mois, les cours techniques ont alterné avec les vols sur divers appareils et en particulier sur Morane-Saulnier M.S. 755 "Fleuret", "Meteor" Mk7, "Mystère" IVA, Fouga C.M. 170 "Magister" 03 et... "Mystère" IV N 01.

Sur ce dernier avion elle s'attribue pour la troisième fois le record du monde féminin que détenait Jacqueline Cochran. Elle atteint la moyenne de 1 151 km/h... mais en outrepassant les limites d'utilisation de cet appareil. Tout en la félicitant pour la performance internationale, l'Ingénieur Général Bonte...la suspend de vol pour un mois, le 31 mai 1955.

Elle reprend son activité de pilote d'essais dès le 30 juin, effectuant des tests sur diverses machines, dont des vrilles, sur SIPA 300.01 à réaction, le 22 septembre. Cet exercice, répété par Jacques Pinier, sept jours plus tard, se termine en catastrophe. Le pilote, dans l'impossibilité de sortir de vrille, devra se résoudre à abandonner l'appareil et sauter en parachute.

Jacqueline Auriol passe le cap des 2 000 heures de vol quelques semaines avant sa tragique aventure sur "Mystère" IV A...

Ce jour-là, pour la troisième fois, en liaison radio avec Raymond Guillaume dont les conseils lui sont toujours précieux, Jacqueline, aux commandes du "Mystère" IV A N°53, attaque le piqué qui doit lui permettre de passer le "mur du son". Tout s'étant bien passé lors des deux précédents exercices, la pilote se sent très à l'aise.

Pourtant, soudain, le flettner électrique de "plan fixe" se déroule et se bloque en position "plein cabré"! L'avion fait une ressource très brutale dont les enregistreurs de bord garderont la trace avec une pointe à 12g! Jacqueline perd son masque à oxygène. Elle est un moment sans connaissance. Reprenant ses esprits, elle a le sentiment d'aller à la mort, d'autant que le manche semble soudé.

Mais son expérience, son sang froid, sa connaissance de l'appareil se conjuguent pour, qu'entraînée dans un rodéo diabolique, elle réussisse à rebrancher son masque et surtout à disjoncter l'interrupteur du flettner électrique. Son combat est loin d'être terminé. Au sommet d'une ressource, le "Mystère" IV part en vrille.

Pour en sortir, il y a une seule méthode. La pilote d'essais la connaît et l'applique mais l'altitude a sérieusement diminué quand l'appareil se trouve enfin contrôlable et en piqué. La marge pour la ressource est-elle suffisante? Il faut du doigté pour tirer suffisamment sans risquer de "déclancher" à nouveau... "ça passe" de justesse, au ras du sol, ou plutôt des arbres qui en ont frémi!

Guillaume, qui a vécu le drame, d'abord sans liaison radio puisque Jacqueline Auriol ne pouvait parler, puis en prenant conscience de la situation critique, demande à sa protégée de poursuivre un peu son vol pour "récupérer". C'est peu tenir compte de sa maîtrise d'elle-même et de sa volonté. Elle se pose de façon impeccable...

Ce vol avait pour but de préparer une présentation à Munich lors d'un meeting aérien fixé au lendemain.

Jacqueline Auriol y est présente à bord d'un "Mystère" IV, mis à sa disposition par la "Patrouille de France", car le N°53 avait du être classé H.S!...après avoir beaucoup souffert.

En octobre 1956, elle est élevée au grade d'Officier de la Légion d'Honneur puis reçoit, pour la troisième fois, le "Harmon Trophy" que lui remet le nouveau Président des Etats-Unis, le Général Eisenhower.

Toujours très active au CEV, la seule femme pilote d'essais en Europe continue à procéder à des essais officiels sur une étonnante variété d'avions civils et militaires de tonnages fort différents. On peut citer, par exemple, en 1957: "Caravelle", "Mystère" IVB, "Gerfaut" II, "Super Mystère" B.2, Hurel-Dubois H.D34, "Potez" 75, les hélicoptères S.O. 1221 "Djinn" et Bell, "Canberra", "Vautour", "Alizé"...

Jacqueline vient de dépasser 2 500 heures de vol quand elle est lâchée sur "Mirage" IIIA 01 qui lui permet, à ce premier vol, d'atteindre Mach 2.

Si elle obtient la licence de "Pilote de Ligne" N° 1043, c'est avec la perspective de prolonger sa carrière de pilote professionnelle lorsque la limite d'âge l'obligera à abandonner les avions de pointe supersoniques.

L'échéance approche mais elle entend prouver, plus que jamais, la passion qu'elle a pour son métier. Poursuivant les essais sur chasseurs à réaction, Jacqueline Auriol ne peut oublier que Jacqueline Cochran lui a ravi son dernier record de vitesse. Elle prépare sa revanche.

A Istres, tout est mis en œuvre, sous la responsabilité du Commandant Michel Marias, de Raymond Guillaume, du contrôleur de la FAI et de toute une équipe comprenant Lionnet, Durand et tant d'autres, pour l'opération baptisée "Désirée".

Jacqueline Auriol dispose d'un "Mirage" IIC sur lequel elle fait 12 vols d'entraînement sur le circuit de 100 km. Finalement, le 22 juin 1962, le record est battu à la moyenne de 1 849 km/h... 80 km/h de mieux que le record masculin,



A bord du Mystère IV A.



*Préparation du record sur Mirage III C. 22 juin 1962.  
A l'extrême droite, Raymond Guillaume,  
à côté de Robert Briot.*



*Après son record sur Mirage III C.*

détenu depuis 1959 par Gérard Muselli, également sur "Mirage", mais le IIIA 03 moins puissant.

Avide de toujours se surpasser, Jacqueline Auriol, un an plus tard, à quelques mois de ses 46 ans, a réussi à franchir tous les obstacles pour obtenir l'autorisation et les moyens de tenter un ultime vol record sur monoplace à réaction.

En juin 1963, en neuf jours, elle effectue trois vols sur "Mirage" IIIB, huit vols sur "Mirage" IIIR, lui ayant permis d'atteindre Mach 2,08 et, le 14, elle bat son propre record sur 100 km, à 2 030 km/h de moyenne..., à peine huit minutes après son décollage de la piste d'Istres!

Cette prestigieuse carrière de pilote d'essais et de pilote de records vaut à Jacqueline Auriol un renom international.

nal, tout en ayant servi la réputation de notre industrie aéronautique. N'était-elle pas une merveilleuse ambassadrice pour les ailes françaises?

Les industriels, comme les autorités officielles, ne pouvaient que lui proposer des missions de présentations de leurs appareils à l'étranger.

Pendant plus de deux ans, Jacqueline Auriol sillonna le monde, soit aux commandes d'appareils, soit dans le cadre de missions de promotion de notre industrie, organisées par le "Comité National d'Expansion de l'Industrie Aéronautique" créé par l'Ingénieur Général Louis Bonte.

Ayant participé à plusieurs de ces missions à Madagascar, au Japon, en Afrique Noire... je puis témoigner du rayonnement qu'avait cette grande dame, toujours élégante, chaleureuse, à l'aise dans le milieu des Ambassades

comme parmi les mécaniciens, les personnalités étrangères, les milieux les plus modestes.

Son charme, sa culture, son expérience de l'Elysée et, peut-être plus encore, sa modestie subjuguèrent.

Comme tout le monde, elle avait ses points faibles...sauf à Brétigny où elle se pliait avec discipline aux horaires. L'exactitude n'était pas son obsession, la douce prévenance du protocole qui entoure les grands de ce monde avait sans doute anesthésié chez elle les basses préoccupations matérielles de gestion, de finances, d'organisation... tout était si simplifié à l'Elysée!

Elle ne cherchait guère à compenser d'une manière ou d'une autre sa mémoire souvent défaillante.

Mais son mérite n'en est que plus grand d'avoir réussi à forcer l'admiration d'une profession particulièrement mysogine. Sa volonté, son courage, son obstination dans le travail, la simplicité de son attitude, son sens de l'amitié et de la camaraderie lui méritaient cette estime unanime.

Elle avait su rester ferme sans jamais avoir recours à l'attitude "garçon manqué". De ce fait, elle avait droit au respect... un respect chaleureux.

Sa valeur a été unanimement reconnue à en juger par les décorations et honneurs qui lui ont été attribués et les responsabilités qui lui ont été confiées au sein de nombreuses associations car elle avait un grand cœur.



Au terme d'éprouvantes épreuves physiques, elle a pris son dernier vol, le 11 février 2000, pour un Monde qu'elle savait meilleur, grâce à la vraie Foi.

Ses obsèques aux Invalides, dans le recueillement, entourée d'une foule d'amis, donna l'occasion au Général Roland Glavany de rappeler avec ferveur et émotion sa brillante carrière qui lui valut d'être Grand Officier de la Légion d'Honneur.

Jacqueline Auriol, grâce à sa vocation, a servi avec panache l'aviation française mais aussi le prestige national.

**Jacques NOETINGER**

## UN LIEU DE MEMOIRE POUR LE TRIDENT

Le Groupe Aéroconseil, spécialisé dans le conseil aux entreprises aéronautiques, a créé un "Espace Trident" sur une idée de son président fondateur Max Fischl qui fut à la SNCASO l'un des pilotes d'essais du Trident.

Le but est de perpétuer le souvenir du Trident qui fut en son temps un projet assez révolutionnaire, destiné à l'interception d'un bombardier attaquant à grande vitesse et haute altitude. L'ambition du programme était grande compte tenu de la technologie de l'époque. Il fallait monter à 15 000 m en 4 minutes et à cette altitude être capable de poursuivre l'avion ennemi à M 1,3 pendant 4 minutes.

Ce fut l'occasion pour la SEPR de développer le premier moteur fusée réellement utilisable sur un avion piloté. Le programme a évolué et le trident ne fut finalement pas retenu, mais les dérivés de ce moteur se retrouvèrent plus tard sur un intercepteur de l'Armée de l'Air.

On retrouve dans cette salle de multiples photos du Trident, bien sûr, mais aussi les portraits des pilotes d'essais, Goujon, Guignard et Fischl "croqués" avec talent par notre ami Jacques Noetinger.

Pour inaugurer cet espace, Max Fischl avait invité à Toulouse ceux qui avaient participé au programme tant chez l'industriel, la SNCASO d'alors, que parmi les Services Officiels.

C'est pourquoi on retrouve sur la photo MM Léonide Minor, Jacques Seince, Pierre Garand du bureau d'études, Paul Gauge et Max Fischl des essais en vol ainsi que Denise Goujon et Suzy Guignard. Gilbert Cormery qui fut l'ingénieur en chef du Trident et l'ingénieur général

Pierre Lecomte étaient là au milieu d'autres invités de la famille aéronautique. L'ambiance chaleureuse a permis d'évoquer et l'histoire et les amitiés, preuve que le Trident, même après un demi siècle, suscite encore de l'intérêt et aussi quelques passions...

Pégase a apprécié de pouvoir rencontrer les grands anciens qui ont été les acteurs de cette aventure et cela dans des conditions aussi généreuses qu'amicales.

**Jean-Antoine Laborie**

