

Discours Inauguration Jardin Élisabeth Boselli – Paris 15^e

11 mars 2022

Pierre-François Boselli

Monsieur le maire, mesdames, messieurs les représentants de la mairie de Paris, Mon Général, Mesdames, messieurs représentants des différentes associations présentes, mesdames, messieurs, chers amis et famille.

Je me réjouis, en tant que représentant de la famille Boselli, d'être ici aujourd'hui, parmi vous, en ce moment de reconnaissance et d'hommage à Elisabeth Boselli.

Avant de prononcer son éloge, je souhaite, au nom de la famille Boselli, remercier la mairie de Paris et son conseil municipal pour cette belle initiative : la création de ce parc, au sein de Paris et avoir choisi qu'il porte le nom de notre illustre grande tante. Ce lieu fixe pour les générations à venir la mémoire d'Elisabeth Boselli, son rôle dans l'aviation militaire et la place de la femme dans l'armée française.

A l'heure où l'homme envisage de conquérir la planète mars, et dans une société qui accorde chaque jour plus qu'avant sa place aux femmes – même si ce combat n'est pas terminé -, il faut se souvenir que dans les années 30, l'aviation en était encore à ses débuts. Quant à la société française, elle était dominée par un système patriarcal.

Elisabeth Boselli, née le 11 mars 1914. C'est aujourd'hui son anniversaire, elle aurait eu 108 ans. Née à l'orée de la 1^{ère} Guerre mondiale, elle reçoit l'éducation d'une jeune fille de famille aisée. Au début des années 30, après avoir passé son baccalauréat, elle fait ses études à l'école des Sciences Politiques, dont elle sort diplômée en 1935. Elle pratique plusieurs sports, parle 3 langues et est douée pour les arts, en particulier le piano et la peinture. Elle est engagée auprès d'organisations humanitaires comme la Croix Rouge. A l'occasion d'une exposition pour l'aviation, elle se découvre une passion pour celle-ci et décide d'apprendre à voler. Elle acquiert des parts dans un petit avion type Leopoldof 45, puis dans un Zlin 12. Elle obtient son brevet de pilote de tourisme en janvier 1938. Elle entame une formation à la voltige et a pour but d'obtenir le brevet de pilote de transport public. Dans ce monde essentiellement masculin, envers et contre tous elle fait déjà partie des rares femmes pilotant un avion. Elle totalise 146 heures de vol en août 1939.

La seconde guerre mondiale éclate et ses rêves d'aviation sont brisés pour un temps. Elle s'engage dans l'aide humanitaire. Soutien de famille auprès de notre grand-mère dont le mari est prisonnier en Allemagne. Elle réussit même à faire envoyer au stalag où notre grand-père est retenu sa citation à l'ordre de l'armée et sa croix de guerre avec palmes pour fait d'armes en 1940 qui lui sont remises par l'Oberst du camp.

Le brevet de deuxième niveau du pilote touristique a permis à Élisabeth de s'enrôler en tant que pilote de la Croix-Rouge et dans la Résistance sous les ordres de Maryse Bastié que l'on retrouve en 1944 comme monitrice dans l'Armée de l'air.

En 1944, elle est engagée volontaire avec le grade de sous-lieutenant. L'année suivante, lorsque le ministre de l'Air, Charles Tillon, décide d'ouvrir les portes des écoles de pilotage aux femmes, elle est admise dans l'Armée de l'air.

Après une formation en voltige à Châteauroux, elle est sélectionnée avec un petit groupe de femmes pour être transformée sur avion de chasse à l'école des moniteurs de Tours. Elle réussira à être, avec Suzanne Melk, jugée apte à voler sur l'avion mythique de la Campagne de France, le Dewoitine

Discours Inauguration Jardin Élisabeth Boselli – Paris 15^e

D.520. Elle passe avec succès les épreuves et le 12 février 1946 elle est la première à obtenir le brevet militaire de pilote. Brevet N°32939.

En 1946, suite à l'accident mortel de Maryse Hilsz et aux restrictions budgétaire, il est mis fin aux vols militaires féminins. Refusant un emploi administratif dans l'armée, Élisabeth Boselli se forme au vol à voile. En avril 1948, elle bat deux fois de suite le record du monde féminin d'altitude en planeur (4800 puis 5600 mètres). En 1951, elle passe en 10 jours le brevet d'hydravion aux États-Unis.

En 1952, l'armée de l'air la réintègre au sein de l'escadrille d'Étampes qui devient la Patrouille de France l'année suivante. Elle est pilote solo sur Stampe et participe à de nombreux meetings en France et à l'étranger. Elle n'oublie pas sa vocation humanitaire et forme à l'aéroclub d'Étampes les élèves infirmières pilotes secouristes de l'air (Les IPSA).

En 1954, qualifiée pour le vol aux instruments, elle souhaite effectuer des vols de présentation sur jet. Elle est affectée à la base école de chasse de Meknès pour être transformée sur les premiers avions de chasse à réaction : Vampire et Lockheed T33. D'un point de vue administratif, le lieutenant Boselli est nommée dans un poste conforme au personnel féminin : rédactrice au cabinet du ministre de l'Air. Elle est affectée ensuite à la base de Mont de Marsan où elle vole sur le nouveau jet Mistral, version française plus puissante du Vampire anglais. C'est à bord de cet avion qu'elle remporte plusieurs records du monde en 1955. Record du monde féminin de vitesse en circuit fermé de 1000 km, puis record féminin de distance en circuit fermé et enfin le 1^{er} mars 1955, le record du monde toutes catégories de distance en ligne droite de la base de Creil à Agadir : 2331 km en 3h30. Ces succès, fruits de préparations sérieuses, étaient aussi la consécration d'une vocation et d'un acharnement à prouver, comme Hélène Boucher, Maryse Hilsz, Maryse Bastié et quelques autres, que les femmes avaient leur place dans la liste des pilotes célèbres. Ces trois records lui valent la reconnaissance des autorités.

En 1957, elle renonce aux records prévus sur biréacteur Vautour et choisit de s'engager dans la guerre d'Algérie. Elle déclare qu'« *il est des circonstances où il vaut mieux servir que briller* ». En deux ans, elle effectue 335 missions dont la moitié est classée en missions de guerre : évacuations sanitaires d'urgence, vols de reconnaissance, missions postales etc. Elle reçoit plusieurs citations sur sa croix de valeur militaire mais déclare modestement à son retour en France : « *Je m'étais efforcée de démontrer qu'une femme bien entraînée peut rendre les mêmes services qu'un homme dans le domaine du pilotage. Puisse cette démonstration servir plus tard à d'autres que moi.* ».

En 1969, la capitaine Boselli quitte l'armée de l'air totalisant officiellement 1420 heures de vol. Officier de la Légion d'Honneur, elle a reçu de nombreuses décorations comme la Croix de la Valeur militaire avec 3 citations, la Croix du Combattant et bien d'autres encore. De retour à la vie civile, elle se consacre aux arts, à l'écriture et à l'histoire de l'aviation. Active dans le monde associatif, Élisabeth est membre de nombreuses associations comme les Vieilles Tiges ou l'Aéro-Club de France dont elle devient présidente d'honneur de la commission d'histoire, arts et lettres en 1973.

Lilly ou « *la miss* » comme l'appelaient ses camarades nous a quitté à 91 ans le 25 novembre 2005.

Pionnière dans l'aviation militaire, elle a ouvert la voie aux femmes pilotes dans l'armée de l'air française. Ce sont bien ces deux aspects de sa vie qui sont aujourd'hui mis à l'honneur par la Ville de Paris avec la création du jardin Élisabeth Boselli.