

L'ALTRA METÀ DEL CIELO

l'epopea delle donne volanti





Questa pubblicazione - curata da Angelo Emiliani e Paolo Varriale con la collaborazione di Mauro Antonellini, edita in occasione della mostra *L'altra metà del cielo. L'epopea delle donne volanti* (Bologna, Biblioteca dell'Archiginnasio 7 marzo - 17 maggio 2014) promossa dall'Istituto per i beni artistici culturali e naturali della Regione Emilia-Romagna in collaborazione con il Comune di Lugo di Romagna, Museo Francesco Baracca - costituisce la seconda edizione riveduta del catalogo, stampato nel 2011 da Edit Faenza, per l'allestimento della mostra coordinata da Daniele Serafini, al Museo Francesco Baracca di Lugo di Romagna (14 maggio 2011 - 30 marzo 2012).

Coordinamento

Anna Bacchelli, Carlo Tovoli

Allestimento

Daniele Perra

Grafica

Monica Chili, Beatrice Orsini

Comunicazione

Valeria Cicala, Valeria Roncuzzi

Traduzioni

Traduco s.r.l. Lugo di Romagna

Stampa

Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

Crediti fotografici

Si ringrazia la National Library of New Zealand per la concessione dell'immagine di Jean Batten, realizzata da Leo White nel 1936, utilizzata in copertina e in apertura dell'edizione bolognese della mostra.

Si ringraziano i curatori per aver concesso la riproduzione delle restanti stampe fotografiche provenienti dai loro archivi personali.

Ringraziamenti

La mostra è stata realizzata con il sostegno di AVIREX. Le strutture espositive sono state gentilmente messe a disposizione dal Museo Civico del Risorgimento di Bologna che si ringrazia per la collaborazione.

Si ringraziano infine quanti, a vario titolo, hanno contribuito all'iniziativa fin dal suo nascere fornendo consigli, utili indicazioni e fattive collaborazioni.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA – ISTITUTO PER I BENI CULTURALI

COMUNE DI LUGO – MUSEO FRANCESCO BARACCA

L'ALTRA METÀ DEL CIELO

l'epopea delle donne volanti

a cura di Angelo Emiliani
Paolo Varriale
con la collaborazione di
Mauro Antonellini

Giunge dal Museo Baracca di Lugo questa mostra, voluta dall'Amministrazione comunale della cittadina romagnola, dedicata all'originale tema delle prime "signore dell'aria", di quelle donne, cioè, che agli albori del secolo scorso, furono affascinate dalla sfida inebriante di porsi alla guida delle traballanti "macchine volanti" appena avviate a realizzare il sogno di sempre dell'uomo di solcare il cielo.

L'IBC ringrazia quanti hanno reso possibile una simile opportunità (tra questi per certo l'Archiginnasio che la ospita), nella consapevolezza di favorire in tal modo un ulteriore momento di riflessione in particolare su una fase di profonda trasformazione della società, al culmine della straordinaria serie di innovazioni tecniche realizzate nel XIX secolo e prima di precipitare nella distruttrice tragedia della guerra mondiale. Quando parve che si fosse in grado di padroneggiare tutti gli elementi della natura (persino i cieli!); come pure si cominciò ad accettare che l'accelerata modernizzazione giungesse a manifestarsi persino attraverso la presenza della donna in ambiti di attività sempre più lontani dai ruoli tradizionali di sposa e madre.

Ecco, allora, l'attrattiva esercitata dalla galleria di foto di queste "pioniere", immortalate, per lo più, issate sui loro inediti cavalli dell'aria, fiere ed orgogliose negli sguardi che ci lanciano, dove, però, non si spegne la grazia naturale dei loro sorrisi e della loro eleganza quasi amplificando in tal modo il senso della loro battaglia di emancipazione, da combattere e da vincere contro il pregiudizio di chi le accusava di perdere l'"essere donna" nel dar libero seguito alla passione di librarsi nell'aria.

Angelo Varni

Presidente dell'Istituto per i beni culturali della Regione Emilia-Romagna

Il Museo Francesco Baracca si connota non solo come istituzione che espone centinaia di cimeli e documenti inerenti alla figura dell'Asso degli Assi e agli albori dell'aviazione, ma anche quale laboratorio di progetti culturali ed espositivi ideati e prodotti dal museo stesso, grazie all'apporto decisivo di competenze di elevato profilo presenti nel suo Comitato scientifico, che coadiuva la direzione nel lavoro di ricerca e nel perseguimento degli obiettivi indicati nella sua *mission*.

Per un'istituzione impegnata a documentare la fase pionieristica del volo, l'esposizione allestita all'Archiginnasio ed il presente catalogo costituiscono un'occasione straordinaria per indagare il contributo offerto dalle donne alla storia dell'aviazione, attraverso una vera e propria sfida che si scontrò con diffidenze e pregiudizi sociali fortemente radicati, soprattutto nella prima metà del secolo scorso.

La proficua collaborazione con l'Istituto per i beni culturali, con il quale abbiamo recentemente sottoscritto un protocollo d'intesa per azioni congiunte in occasione delle commemorazioni della Prima Guerra Mondiale dal 2014 fino al 2018, conferma il nostro impegno, in corso da almeno un decennio, nello sviluppare una rete di relazioni che ci sta portando ad interagire con Istituzioni ed Enti tra i più prestigiosi a livello nazionale ed internazionale.

Daniele Serafini
Direttore del Museo Baracca

Coraggiose, tenaci, abili

Il primo essere umano a staccarsi da terra fu il francese Jean-François Pilatre de Rozier a bordo di un pallone gonfiato ad aria calda. Era il 27 novembre 1783, ma già il 4 giugno dell'anno successivo una donna, la cantante d'opera Elisabeth Thible, prendeva posto come passeggero sulla navicella del pallone "Gustave" del pittore Fleurant a Lione. Dovranno passare 14 anni però prima che, il 10 novembre 1798, si staccasse dal suolo un equipaggio tutto al femminile composto da Ernestine Henry e Jeanne Labrosse. Quest'ultima, moglie dell'aeromane francese André-Jacques Garnerin, fu pure la prima donna a lanciarsi con un paracadute. Un'altra paracadutista francese, Marie Poitevin, fu la prima donna ad eseguire un lancio a Roma nel 1868.

Marie Madeleine Sophie Armant ebbe invece il triste primato di diventare la prima a perdere la vita in un incidente di volo il 7 giugno 1819. Dopo la morte del marito Jean-Pierre Blanchard, primo uomo ad attraversare la Manica in volo, ne aveva seguito le orme acquisendo una tale fama da essere nominata da Napoleone *Aéronaute officiel de l'Empire*, un titolo che venne riconosciuto anche dopo la Restaurazione.

Con l'avvento del "più pesante dell'aria" le ragazze furono ancora in prima linea nella nuova avventura e fu proprio in Italia, a Torino, che una donna compì il primo volo: armata di una buona dose di coraggio, l'8 luglio 1908 Thérèse Peltier prese posto a bordo del Voisin pilotato dal pioniere Léon Delagrangé. Prima invece a prendere i comandi fu il 22 ottobre dell'anno dopo Elise Deroche, cui l'Aeroclub di Francia rilasciò il brevetto di pilotaggio numero 36 l'8 marzo 1910. Rotto il ghiaccio, presto si aggiunsero altre ragazze, mentre la rivista "Femina" metteva in palio un premio per promuovere il volo femminile. La belga Héléne Dutrieu, già ciclista e motociclista sportiva, si accostava all'aviazione e a bordo di un Blériot si aggiudicava il 14 maggio 1911, durante la "Settimana d'Aviazione di Firenze", il trofeo messo in palio da Vittorio Emanuele III per la gara di velocità battendo sei colleghi maschi. Jane Herveux, più sfortunata partecipante alla stessa competizione, aveva fondato l'anno prima una scuola di pilotaggio riservata alle ragazze. La giornalista Harriet Quimby fu non solo la prima pilota americana, ma pure la prima donna ad attraversare in volo la Manica su un aereo il 16 aprile 1912, quinta persona in assoluto a riuscire nell'impresa. Meno di tre mesi dopo perderà la vita in un incidente a Boston.

La febbre aviatoria conquistava un numero crescente di proseliti in gonnella: solo per fare alcuni esempi, nel 1911 volava la prima aviatrix tedesca, Amelie, o *Melli*, Beese e prendeva il brevetto a Brooklands, nel Regno Unito, Hilda Beatrice Hewlett, mentre in Russia superava le prescritte prove Lydia Vissarionovna Zvereva. Il 3 gennaio 1913 a Vizzola, in Lombardia, era il turno della prima italiana, Rosina Ferrario, che decollava su un monoplano Caproni ricevendo dall'Aeroclub d'Italia il brevetto numero 203.

A queste pioniere del volo andarono lodi, premi ed omaggi floreali, ma esse dovettero pure scontare una sorda ostilità che a volte non era neanche troppo latente. Ferrario, dopo il brevetto, ricevette una lettera da un ufficiale pilota: dopo i complimenti le confessava che sarebbe stato più felice di "saperla più mamma che aviatrix", mentre il marito della Hewlett non condivideva per nulla la passione della moglie - i due si sarebbero separati nel 1914 - e diceva che le donne non avevano l'autocontrollo necessario. *Melli* Beese fu addirittura vittima di un sabotaggio.

Gli eventi del primo conflitto mondiale fecero ricredere chi nell'aviazione vedeva solo uno sport o un fenomeno da baraccone. L'invio al fronte di milioni di uomini costrinse i governi di tutti i Paesi belligeranti a ricorrere a personale femminile per sostituirli in molti lavori, ma la maggior parte degli eserciti rifiutò di avvalersi del servizio delle aviatrici, che pure si proponevano con entusiasmo. Quello russo, dove Nadedza Degtereva si era travestita da uomo ed aveva volato come pilota da ricognizione sul fronte galiziano prima di rimanere ferita in combattimento ed essere scoperta, fece un'eccezione permettendo ad alcune aviatrici di partecipare a voli operativi, mentre una più larga partecipazione vi fu nei combattimenti sostenuti dall'Armata Rossa contro le forze controrivoluzionarie. Natalia Bervy fu la prima ragazza a diventare pilota militare dell'Armata Rossa.

Sull'onda dei progressi fatti durante la guerra, il ritorno alla pace aprì all'aviazione quella che viene considerata la sua epoca d'oro. Ai raid e ai voli da primato che riempivano le pagine dei giornali di tutto il mondo non mancarono di dare il loro contributo le ragazze. Persistevano però nei loro confronti la diffidenza e la sfiducia del mondo aeronautico e dell'opinione pubblica, una situazione resa ancor peggiore dal ruolo in cui venivano relegate le donne da alcuni regimi. Malgrado ciò, alcune ragazze seppero con caparbietà e costanza farsi strada, sebbene come casi limitati e dunque tollerati proprio in quanto tali. In Italia divennero famose la marchesa Carina Negrone e la giovane *Gaby Angelini*, solo per fare due nomi, mentre in Germania si affermava Hanna Reitsch. I altri Paesi, proprio nell'aprire alle donne le porte del volo, si intese dare un segno forte del loro impegno a scrollarsi di dosso il passato. Così in Turchia, dove Kemal Atatürk fece prendere il brevetto a sua figlia adottiva Sabiha Gökçen, cui oggi è intitolato uno degli aeroporti di Istanbul. L'americana Bessie Coleman dovette invece andare in Francia a prendere il brevetto giacché nessuna scuola di volo statunitense volle accettare una donna, per giunta afroamericana. "Queen Bess" in realtà batté due primati, diventando pure la prima persona di colore a volare negli Stati Uniti.

Fra i più tenaci avversari delle "donne volanti" c'era alla fine degli anni Trenta il lughese Federigo Valli, direttore dell'influente "L'Ala d'Italia". Sostenitore della tesi che voleva di qualche utilità i voli civili solo se servivano a selezionare piloti per la Regia Aeronautica, sosteneva che non c'era alcun vantaggio nello spendere soldi per far volare gratis sportivi, gagà o personaggi che raggiungevano a stento il brevetto di primo grado per poter ostentare l'aquilletta sul petto. Lo stesso per le donne, a proposito delle quali scriveva: "È molto meglio che portino l'aquila per vezzo, piuttosto che cerchino di portarla per diritto".

Sicuramente la più famosa aviatrice di questo periodo fu l'americana Amelia Earhart, prima donna pilota ad attraversare l'Atlantico nel 1932 - quattro anni prima era stata la prima donna in assoluto a sorvolare l'Atlantico, sia pure da passeggero - e destinata a perire nel luglio 1937 tentando di fare il giro del mondo. Fra le due guerre le aviatrici ebbero modo di distinguersi anche nel volo sportivo con gli alianti, una disciplina che aveva avuto un grande impulso in Germania dalla proibizione del volo a motore posta dalle potenze vincitrici della Grande Guerra. Fra esse, proprio in Germania, si fece strada la giovane Hanna Reitsch.

Il mondo stava precipitando verso una nuova guerra mondiale cui facevano da sanguinoso prodromo diversi conflitti. Nella guerra civile che insanguinò la penisola iberica volarono per la Repubblica, contro le forze del generale Franco aiutate dal regime fascista e da quello nazista, due pioniere catalane: Mari Pepa Colomer e Dolores Vives Rodón.

La Seconda Guerra Mondiale vide nei diversi schieramenti una vasta mobilitazione delle aviatrici, cui le differenti forze armate

dettero risposte che andavano dalla cortese ma ferma rinuncia ad avvalersi dei loro servizi, fino all'accoglimento dell'offerta, sia pur con rigide limitazioni. L'Unione Sovietica arrivò a formare tre Reggimenti aerei, il 586°, il 587° ed il 588°, esclusivamente su personale femminile che guidati da Marina Raskova, già detentrici di alcuni record, furono efficacemente impiegati in operazioni contro gli aggressori guadagnandosi la stima di colleghi e superiori maschi nonché il rispetto degli avversari. Alcune ragazze impegnate in attacchi notturni durante i feroci scontri di Stalingrado vennero soprannominate "Le streghe" dai tedeschi, mentre a bordo di velivoli da caccia diventavano assi Lidya Litvak e Katia Boudanova.

In riconoscimento del servizio prestato nel bombardamento notturno, il 588° Reggimento venne portato allo status di unità d'élite diventando 46^a Reggimento della Guardia ed in totale 68 aviatrici ricevettero la stella d'oro di Eroe dell'Unione Sovietica. Ai comandi dei lenti biplani Polikarpov U-2, numerose aviatrici totalizzarono fino a novecento-mille azioni di guerra.

Nel Regno Unito, su iniziativa di Pauline Gower, veniva permesso di prestare servizio nella Women's Section dell'Air Transport Auxiliary. Pur mantenendo un assoluto status di civili che imponeva l'impiego di velivoli non armati, le ragazze effettuarono migliaia di ore di volo portando avanti e indietro dal fronte aerei di ogni tipo, dai velivoli da scuola ai pesanti quadrimotori da bombardamento, passando dall'iniziale nucleo di otto ad una forza di quasi 170 provenienti da tutti i Paesi del Commonwealth, dal Cile, dai Paesi bassi, dalla Polonia e dagli Stati Uniti. Le ragazze dovettero conquistarsi sul campo non solo il diritto di pilotare gli Spitfire, ma pure quello di andare in volo indossando pantaloni anziché gonne.

Proprio negli Stati Uniti, alla stessa maniera nascevano per opera di Nancy Love e Jacqueline Cochrane le WASP (Women's Airforce Service Pilots), con gli stessi compiti e le tute ornate da un distintivo disegnato da Walt Disney. In Italia le ragazze vennero tenute lontane dalla cloche, mentre in Germania si faceva un'eccezione per Hanna Reitsch e Beate Köstlin-Uhse, impegnate rispettivamente in collaudi e voli di consegna che le portarono a volare sulle macchine più avanzate. La Reitsch fu ai comandi del razzo pilotato Messerschmitt 163 e della versione pilotata della bomba V1, mentre la Uhse alla fine della guerra volava sul primo caccia a reazione impiegato in operazioni belliche, il Messerschmitt 262.

Senza troppi riguardi, con il termine del conflitto le aviatrici di tutte le nazioni furono rimandate a casa o comunque confinate dietro una scrivania. Il ritorno della pace significò per loro l'abbandono dei velivoli ad alte prestazioni per quelli sportivi, sia pure con alcune considerevoli eccezioni. Negli Stati Uniti "Jackie" Cochran fu il 18 maggio 1953 la prima donna a passare il muro del suono, diventando poi prima donna a presiedere la FAI. Ma fu ancora l'Unione Sovietica, che pure si era affrettata a mettere a terra le sue aviatrici da combattimento, a superare un'altra barriera aprendo alle donne il volo fuori dall'orbita terrestre con Valentina Tereshkova il 16 giugno 1963.

Le ragazze pilota russe si distinguevano inoltre nelle competizioni sportive, in alcuni casi validamente contrastate dalle colleghe francesi.

Presto una figura femminile in cabina non fu così rara, conquistando dapprima posti di rilievo all'interno delle compagnie aeree per poi espugnare l'ultima roccaforte maschile delle aviazioni militari. Per limitarci al nostro Paese, Fiorenza De Bernardi, figlia di uno dei più grandi aviatori italiani, divenne la prima pilota di linea commerciale in Italia nel 1967, mentre la Marina, che aveva

avuto in Calderara il primo brevetto di pilota in assoluto in Italia nel 1909, fu anche la prima ad avere le ali da pilota militare appuntate sulla giacca di una ragazza, il guardiamarina Daniela Giordano, nel 2002. L'ufficiale, pilota di elicotteri, fu nominata l'anno successivo Cavaliere della Repubblica dal Presidente Carlo Azeglio Ciampi. La prima pilota dell'Aeronautica Militare è stata invece Ida Stefania Irmici, che dopo aver ricevuto alla fine del 2005 la sua "aquila turrita", ha proseguito il suo servizio nei "Diavoli Rossi" del 6° Stormo alla cloche di un Tornado.

Non basterebbero mille pagine per descrivere le straordinarie vicende delle "donne volanti", le aviatrici che hanno lasciato una traccia profonda nella storia dell'aviazione. Donne coraggiose, tenaci, abili. E belle. Gli ostacoli che devono superare, prima per far parte di un mondo che sembra dominio esclusivo dei soli uomini, e poi per affermarsi, sono grandi come montagne. In società che negano loro il diritto di voto, l'accesso alla cultura e alle professioni, la pari dignità nella famiglia e nel lavoro e che mal tollerano persino la loro presenza nello sport, vederle ai comandi di un aeroplano costituisce una sfida che oggi è difficile persino immaginare. Eppure ci riescono, partendo da condizioni sfavorevoli, da molto più indietro, per misurarsi con gli uomini in un'arte sconosciuta e pericolosa, affascinante e carica di insidie.

L'epoca dei pionieri è la stessa in cui le grandi conquiste della scienza e della tecnica sembrano schiudere orizzonti nuovi e prodigiosi: la possibilità di vincere la fame e le malattie, la miseria e l'ignoranza. Il volo ha in sé qualcosa in più: annullando i confini, può agevolare gli scambi e le conoscenze, affratellare le nazioni relegando le guerre ad un passato che non può tornare. Non sarà così: pochi anni dopo i massacri della Grande guerra, con l'arma aerea nuova protagonista, si incaricheranno di spegnere speranze e illusioni.

Inizialmente le imprese delle aviatrici sono confinate in una sorta di classifica minore, riservata appunto alle donne e ai velivoli leggeri. Dalla seconda metà degli anni Trenta si fa strada il criterio che considera opportuna la corsa ai primati solo in funzione di avanzamenti tecnici e scientifici di pratica utilità: non più exploit in chiave sportiva, dunque, ma la dimostrazione di poter portare il maggior carico utile più lontano nel minor tempo possibile. I nuovi parametri non penalizzano le aviatrici. Anzi, non di rado esse prevalgono superando i colleghi dell'altro sesso per capacità e intraprendenza.

D'altra parte sono approdate al volo con le stesse motivazioni: realizzare un sogno antico quanto l'uomo, dominare l'ultimo degli elementi ancora inviolato e sconosciuto, provare un'emozione che altri descriveranno come "la poesia della libertà".

Provengono dagli strati sociali e dai percorsi più diversi. Per molte è chiara la volontà di affermarsi, di liberarsi di pregiudizi e consuetudini che le vogliono invariabilmente subalterne, sottomesse, dipendenti.

A ben vedere, la lunga battaglia per conquistarsi il diritto di volare rappresenta una pagina in più, e di grande significato, nel lungo e ancora non concluso cammino per l'emancipazione femminile.

La Mostra "L'altra metà del cielo. L'epopea delle donne volanti" non ha alcuna pretesa di completezza. Attraverso una rassegna di immagini e di appunti vuole riproporre un tema forse trascurato: il contributo essenziale delle donne al progresso aeronautico. E vuole rendere a tutte loro un doveroso omaggio.

I curatori

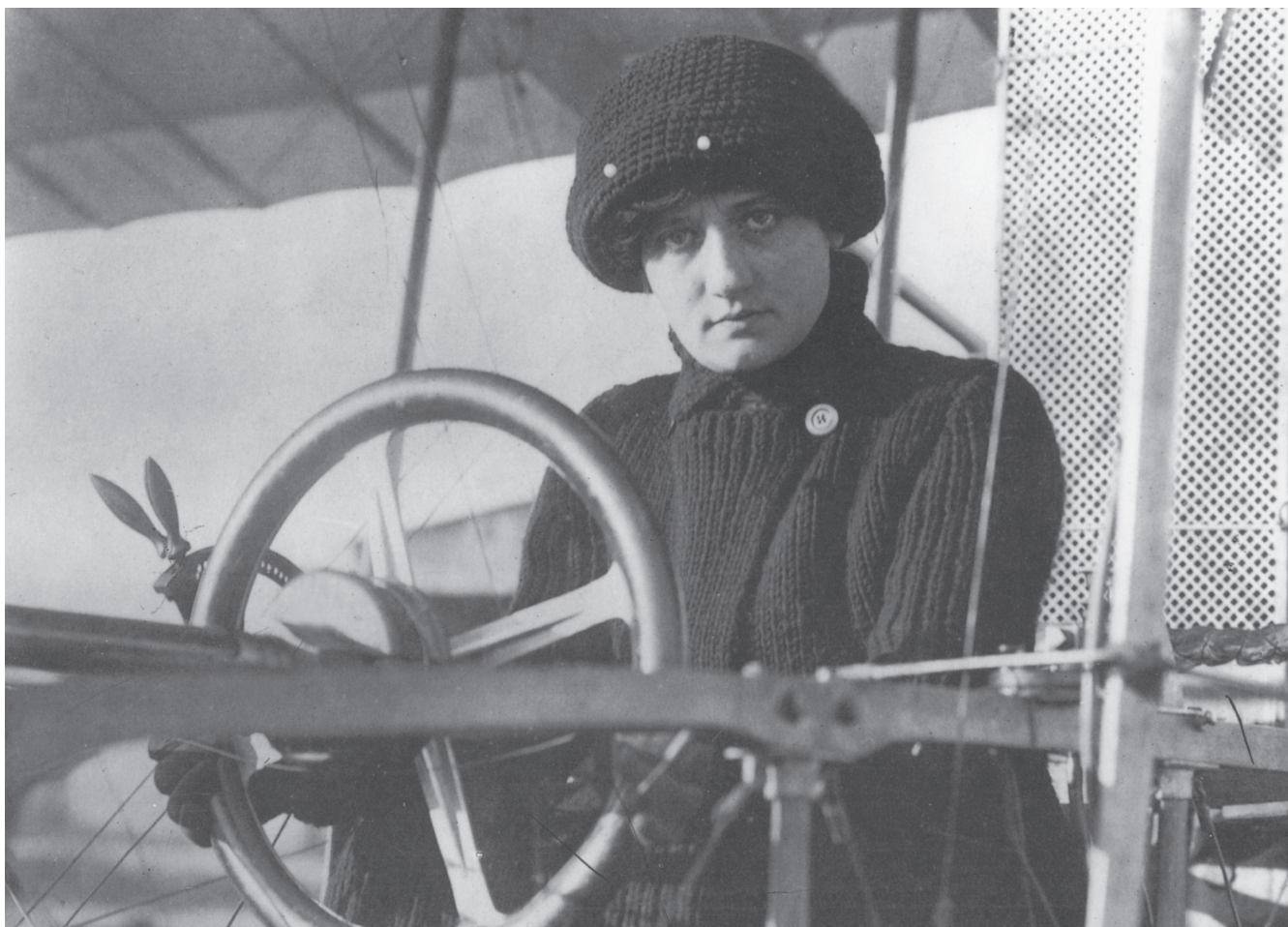
Le immagini





Thérèse Peltier

Léon Delagrange è oggi più noto come pioniere dell'aviazione piuttosto che in veste di scultore, ma questa è stata la sua attività. Fra gli allievi ha avuto Thérèse Peltier, una giovane nata nel 1873 che ne segue le orme anche nella nuova arte del volo. Quando Delagrange viene invitato in Italia a compiere "esperimenti di aviazione" - esegue il primo volo a Roma il 24 maggio 1908 - l'allieva segue il maestro nel tour a Milano e poi, nella terza ed ultima tappa, a Torino, lo accompagna in una delle prime esibizioni sulla Piazza d'Armi l'8 luglio a bordo di un Voisin. Il volo, con i suoi circa 250 metri, è poco più di un saltello, ma basta a far entrare Thérèse nella storia come prima donna ad essersi staccata da terra a bordo di un aeroplano. Delagrange muore il 4 gennaio 1910 in una caduta nei pressi di Bordeaux e lei abbandona l'aviazione. Non tornerà mai più su un aereo fino alla sua morte, avvenuta nel 1926.



Elise Raymonde Deroche

Figlia di un idraulico, sportiva e spericolata, Elise Deroche è nata a Parigi nel 1886. Da attrice prende il nome d'arte di Raymonde de la Roche, ma non sono né lo schermo né il palcoscenico a darle notorietà. Assiste nel 1908 a un volo di Wilbur Wright, conosce Léon Delagrange e infine chiede all'amico Charles Voisin di poter prendere posto su un suo aeroplano. Prima donna al mondo, ottiene la licenza di pilota n. 36 l'8 marzo 1910, proprio nella giornata scelta quale festa internazionale della donna. In seguito vola a Heliopolis, a San Pietroburgo - dove viene presentata allo Zar come "baronessa" - a Budapest e a Rouen conquistandosi una solida fama. A Reims l'8 luglio 1910 subisce un grave incidente durante la Grande semaine d'aviation de la Champagne. Ripresasi dalle ferite torna a volare, vincendo il 25 novembre 1913 la Coupe Femina, il premio messo in palio dalla rivista francese "Femina" per il volo più lungo compiuto da un'aviatrice. Durante la Grande guerra presta servizio come autista, ma con la pace riprende i voli e nel 1919 batte i record femminili di altezza e di distanza. Il 18 luglio dello stesso anno perde la vita sul campo di Le Crotoy, quando l'aereo su cui ha preso posto assieme ad un altro pilota precipita in atterraggio.



Hélène Dutrieu

Nata a Tourneai, in Belgio, nel 1877, Hélène Dutrieu sembra affascinata dalla velocità: corre in bicicletta - è stata forse la prima ciclista professionista - facendo segnare due record su pista, passa al motociclismo e all'automobilismo non disdegnando fra una gara e l'altra di esibirsi in spericolate evoluzioni su una moto nei teatri. Dopo aver assistito nel 1908 ad un volo di Wilbur Wright, si innamora della nuova frontiera riuscendo caparbiamente a prendere il brevetto nel 1910, prima belga e quarta donna al mondo. Lo stesso anno vola negli Stati Uniti e, tornata in Francia, si aggiudica la prima edizione della Coupe Femina. Sempre elegantissima, passa da un'esibizione all'altra e i premi si moltiplicano: a Firenze nel 1911 conquista il trofeo messo in palio dal re Vittorio Emanuele III. È la prima donna a pilotare un idrovolante nel 1912. Con la guerra passa alla guida di ambulanze della Croce Rossa, poi dirige un ospedale. Tornata la pace si sposa e si dà al giornalismo, senza però abbandonare il volo, anzi, dedicandosi alla sua promozione fra le donne. Nel 1956, quale vicepresidente della Sezione femminile dell'Aeroclub di Francia, istituisce la coppa Hélène Dutrieu-Mortier destinata a premiare il volo più lungo compiuto senza scalo da un'aviatrice. Muore a Parigi il 25 giugno 1961.

Harriet Quimby

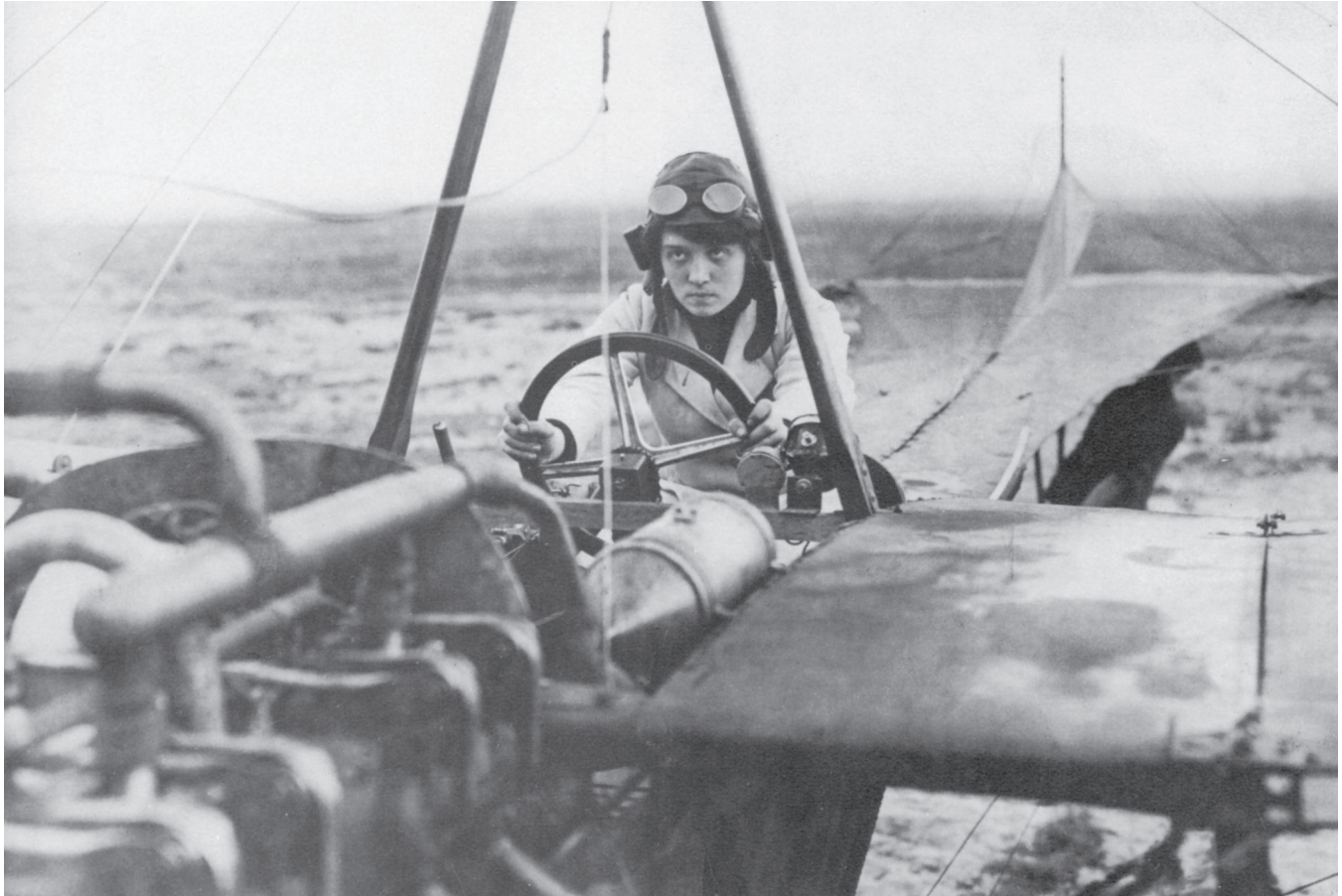
Nata ad Arcadia, Michigan, nel 1875, Harriet Quimby si trasferisce al volgere del secolo a San Francisco, dove spera di diventare attrice. Trova invece lavoro come giornalista, si sposta a New York dove scrive per il "Leslie's Illustrated Weekly" e impara a guidare un'automobile. Assiste ad una esibizione aviatoria e decide di diventare pilota: si iscrive così alla scuola di volo gestita dai fratelli John ed Alfred Moisant. Prima donna a brevettarsi pilota negli Stati Uniti il 1° agosto 1911, inizia a esibirsi effettuando pure un volo di notte, il primo compiuto da un'aviatrice. Vola spesso in compagnia di Matilde (a sinistra nella foto assieme alla stessa Harriet), sorella dei Moisant che ha il brevetto numero 2. L'anno successivo si ritiene pronta per una grande impresa: ripetere, prima donna in assoluto, la traversata della Manica compiuta nel 1909 da Louis Blériot. Trasferitasi nel Regno Unito, il 16 aprile 1912 decolla da Dover e raggiunge la spiaggia di Hardelot, in Francia, dopo un volo di 59 minuti. Sfortunatamente, in quei giorni i giornali si concentrano sull'affondamento del "Titanic" ed il volo non ha la risonanza che merita. Tornata negli Usa riprende le sue esibizioni, ma il 1° luglio 1912, per motivi mai chiariti, una brusca manovra proietta fuori dall'abitacolo lei ed il suo passeggero, che muoiono all'istante.





Marie Marvingt

Francese di Aurillac, dov'è nata nel 1875, Marie Marvingt resta orfana di madre e deve aiutare il padre ad allevare gli altri quattro fratelli. Ciò non le impedisce di continuare gli studi e di dedicarsi ai tanti sport nei quali si cimenta: nuoto, ciclismo, sci, alpinismo, pattinaggio, canottaggio, scherma, equitazione, ginnastica e tiro a segno. È la prima nuotatrice ad attraversare Parigi lungo la Senna e la sola donna riconosciuta tiratrice scelta dal ministero della Guerra. Lo spirito d'avventura la porta nel 1909 a intraprendere un volo insieme a Emil Garnier sull'aerostato *Etoile-Filante* che da Nancy, raggiunge le coste inglesi in quattordici ore. Già l'anno successivo ottiene da Hubert Latham il brevetto di aviatore n. 281, diventando così la terza donna pilota di aeroplano. Con un Antoinette partecipa a raduni e gare conquistando primati femminili di durata e distanza. Già assistente di grandi chirurghi, vede nell'aereo un mezzo per il trasporto dei feriti: l'idea si realizza col progetto dell'ing. Béchereau per il primo aereo sanitario. Durante la seconda guerra mondiale apre un centro per l'accoglienza di aviatori convalescenti. Muore a Nancy nel 1963.



Amelie Melli Hedwig Beese

Nata in un sobborgo di Dresda nel 1886, Amelie Hedwig Beese, o *Melli* come è più conosciuta, deve scontrarsi con i pregiudizi già nel 1906, quando per frequentare una scuola di scultura è costretta a emigrare in Svezia, a Stoccolma. Grande appassionata di vela e sci, tornata in Germania studia matematica e ingegneria per prendere il brevetto di pilotaggio. Supera notevoli difficoltà, compresi un sabotaggio e un brutto incidente, ma riesce ad essere la prima aviatrice tedesca il 13 settembre 1911, fondando l'anno successivo una scuola di volo ed iniziando a progettare velivoli, fra cui un idrovolante e un velivolo ripiegabile per agevolare il trasporto e il ricovero. A questo compito lavora con un pilota francese suo ex allievo, Charles Boutard, che sposa nel 1913. Quando scoppia la Grande guerra *Melli*, divenuta cittadina francese, è internata col marito dalle autorità tedesche; al ritorno della pace la coppia è economicamente rovinata. Anche il rapporto si è logorato e i due divorziano nel 1925. Costretta a ripetere le prove di brevetto, scaduto, lo stesso anno subisce un grave incidente. Il 22 dicembre, a Berlino, decide di porre fine ai suoi giorni con un colpo di pistola. Al suo nome sono stati intitolati un parco a Berlino e una strada a Treptow.



Rosina Ferrario

Fra gli spettatori che nel settembre 1910 assistono ai voli del Circuito Aereo Internazionale di Milano c'è anche una ragazza di 22 anni che decide di imparare a volare. Nata nel capoluogo lombardo nel 1888 da una agiata famiglia borghese, terminati gli studi classici Rosina Ferrario trova presto lavoro come segretaria. Affascinata dal volo frequenta con grande determinazione la scuola di pilotaggio dell'ing. Gianni Caproni a Vizzola, ottenendo il brevetto italiano n.203 - prima donna in Italia - il 3 gennaio 1913. Riceve molte felicitazioni, ma deve anche difendersi da altrettanti pregiudizi. Consapevole che la sua intraprendenza costituisce una novità rispetto ai ruoli femminili tradizionali, dichiara durante una conferenza: "lo ho parlato di me che ancora non ho fatto nulla soltanto perché sono sicura che si parlerà presto di molte altre donne, le quali daranno il loro nome alla vittoria dell'aviazione". Partecipa a diverse esibizioni: a Napoli lascia cadere garofani rossi sulle tribune delle autorità e sulla folla che assiste al Meeting Aviatorio, vola su Bergamo in occasione della visita del re, poi su Milano. Con Achille Landini, uno degli aviatori più famosi dell'epoca, si esibisce a Busseto per

*Fédération Aéronautique
Internationale*
ITALIE
(Aero Club d'Italia)

Sottoscritti, i appren- Vous sous-signés,
 tanti del potere sporti- pouvoir sportif et
 vo Aeronautico Italia connu par la EAI,
 no riconosciuto dalla pour l'Italie, cer-
 EAI, certificano che: tificano que:

M^{lle} Rosina Ferrario
 nata a: *Milano*
 il *28 luglio 1888*
 avendo soddisfatto a ayant rempli tou-
 tutte le condizioni im- tes les conditions im-
 poste dalla FAI ha ri posées par la EAI.
 ceuto il brevetto di: a été breveté:

pilota AVIATORE (1)
 li *3 gennaio 1913*

Il Presidente *Carlo Montu* Il Segretario *Luigi Minio*
(1) Aviatore, d'aerostato o di dirigibile.



Firma del Titolare
Rosina Ferrario

No. del Brevetto. **203**
 • Tessera **148**

il centenario della nascita di Giuseppe Verdi atterrando in mezzo alla nebbia su un campo di granoturco spianato per l'occasione. Si ritiene pronta per un tour in America del Sud per alcuni voli di propaganda turistica, ma lo scoppio della guerra glielo impedisce. Con la sospensione dei voli civili, certa di poter essere utile, si rende disponibile a pilotare velivoli inviati in soccorso dei militari feriti per conto della Croce Rossa, ma la sua domanda viene respinta in quanto è una donna. Inoltre istanza per essere ammessa al corso di perfezionamento atto a formare un corpo di Volontari Piloti, ma anche questa sua richiesta viene respinta. Scrive allora al Ministro della Guerra cercando di ottenere il permesso di essere integrata nel Corpo aeronautico: le viene negato perché - spiega la lettera di risposta dello stesso Ministero - "non è previsto l'arruolamento di signorine nel Regio Esercito". Nel dopoguerra perde interesse per un mondo con il quale non è più in sintonia. Resta però vicina all'associazione Pionieri dell'Aeronautica di cui fa parte e il cui stemma vuole sulla propria tomba quando muore il 4 luglio 1957.



Adrienne Bolland

Francese di origine belga, Adrienne Bolland nasce ad Arcueil nel 1895 e diventa pilota nel 1920. Nel gennaio dell'anno seguente arriva a Buenos Aires con l'intenzione di sorvolare le Ande. Dopo aver atteso per settimane un velivolo più potente promessole da uno dei fratelli Caudron, decide di tentare con l'aereo del quale dispone, un Caudron G-3 simile a quelli impiegati nella Grande guerra in voli di ricognizione. Decolla da Mendoza, in Argentina, il 1° aprile dimenticando di portare con sé le carte per la navigazione e sale lentamente fino a oltre 4.500 metri di quota, ben oltre quelli consigliati per il G-3. Dopo 3 ore e 15 minuti atterra a Santiago del Cile dov'è portata in trionfo. È la prima donna ad aver sorvolato le Ande. Nel 1924 stabilisce un record sensazionale: in 72 minuti esegue ben 212 looping consecutivi. Durante la 2ª guerra mondiale prende parte attiva alla Resistenza in Francia. Muore a Parigi nel 1975.

Katherine Stinson

Quarta donna a ottenere il brevetto negli Stati Uniti, Katherine Stinson nasce a Fort Payne, Alabama, nel 1891. Diventa aviatrice lasciando il pianoforte. L'istruttore di volo al quale si rivolge, il famoso Max Lille, non vuole saperne di avere per allieva una donna, ma lei lo convince con una prova impeccabile e decolla da solista dopo quattro ore soltanto di istruzione. Si trasferisce a San Antonio, Texas, e avvia con la sorella una scuola di volo. Nel 1915 è la prima donna a compiere un looping: ripeterà la manovra 500 volte senza alcun incidente. Ottiene la licenza di pilota per posta aerea, si afferma come audace pilota acrobatico e si esibisce in Cina e Giappone davanti a grandi folle. Collega San Diego a San Francisco sorvolando Los Angeles e superando il Tehachapi a novemila piedi, impresa più volte tentata e mai riuscita, conquistando il record di distanza non stop. Durante la 1ª guerra mondiale vola attraverso gli Stati Uniti su un Curtiss *Jenny* per raccogliere fondi in favore della Croce Rossa. Chiusa la scuola di pilotaggio, nel 1917 è in Europa alla guida di autoambulanze, si ammala ed è costretta a rinunciare al volo. Muore a Santa Fè, New Mexico, nel 1977.





Bessie Coleman

Comincia presto Bessie Coleman a dover fare i conti con la carenza di mezzi e i pregiudizi. Nata nel 1892 in Texas da una famiglia poverissima, dopo studi intermittenti trova lavoro a Chicago come manicure. È affascinata dalle storie di aviazione, ma le sue domande di essere ammessa ad una scuola di volo vengono sempre rifiutate. Con l'aiuto di alcuni sostenitori e coi suoi risparmi nel 1920 la ragazza si reca in Francia e prende il brevetto, divenendo così la prima aviatrice afroamericana. Tornata negli Stati Uniti, *Queen Bess* o *Brave Bess*, come viene subito chiamata, comincia a esibirsi nelle fiere di paese manifestando pure l'intenzione di aprire una scuola di pilotaggio aperta a persone di colore. Nel 1923 acquista il suo primo aereo, un residuo bellico con cui ha un grave incidente che la costringe a terra per molto tempo. Trovato un altro aereo, usato come il primo, rientra nel giro delle esibizioni, ma il 30 aprile 1926, durante un volo di prova a Jacksonville, in Florida, i comandi di volo si bloccano. Bessie è sbalzata dall'abitacolo da circa mille metri di quota ed anche il compagno muore nella caduta della macchina.

Elsa Andersson

Figlia di un agricoltore, Elsa Andersson nasce nel 1897 a Strövelstorp, in Svezia. Un'infanzia difficile - perde la madre a sei anni e il fratello maggiore emigra in America - contribuisce a formarne il carattere forte e determinato. Nel volo non vede soltanto un'avventura meravigliosa, ma anche l'opportunità di sottrarsi a un destino che la vorrebbe moglie di un altro agricoltore, poco per le sue aspirazioni. Impara a pilotare un aereo a vent'anni e ottiene il brevetto svedese n. 203. Al volo chiede ancora di più e si trasferisce in Germania per apprendere le tecniche del paracadutismo. Rientrata in patria, muore tragicamente nel 1922, a 25 anni, al suo terzo lancio ad Askersund, sotto gli occhi inorriditi di migliaia di persone. Le sono stati dedicati un obelisco nel punto esatto in cui si verificò l'incidente, un film e un romanzo.





Anésia Pinheiro Machado

Conseguito il brevetto di pilota a vent'anni nel 1922, Anésia Pinheiro compie pochi mesi dopo il suo primo grande volo andando con un Caudron da San Paolo a Rio de Janeiro nel quadro delle celebrazioni per il centenario dell'indipendenza del Brasile. In seguito partecipa a manifestazioni e a concorsi di acrobazia aerea e tiene una rubrica domenicale sul giornale "O País". Nel 1943 ottiene la licenza di pilota e di istruttore negli Stati Uniti. Fra i suoi grandi raid risaltano il sorvolo della Cordigliera delle Ande e un viaggio transcontinentale attraverso le tre Americhe, entrambi del 1951. Muore a Brasilia nel 1999, a 97 anni, col cruccio di vedersi contestato il titolo di prima aviatrice del Brasile. In effetti l'International Organization of Women Pilots ha attribuito tale qualifica a Teresa de Marzo: hanno compiuto il primo volo da soliste lo stesso giorno, il 22 marzo 1922, ma Teresa ha ricevuto il brevetto n. 76 mentre ad Anésia è andato quello col n. 78.



Florence Leontine *Pancho* Lowe Barnes

Nata nel 1901 a Pasadena, California, in una famiglia ricca che sogna di farne una dama dell'alta società, Florence L. Lowe cresce con altre inclinazioni: preferisce la vita avventurosa e gli affari, si circonda di animali, si comporta più da maschio che da signorina. A 18 anni sposa un pastore protestante, ma ben presto si rende conto che quella non è la vita che fa per lei. Decide di diventare pilota nel 1928, lascia il marito e il figlio e acquista un biplano Traveler ai cui comandi decolla dopo appena sei ore di istruzione. In seguito partecipa a gare aviatorie affermandosi con l'appellativo di *Pancho* Barnes, nel 1930 strappa alla Earhart il primato di velocità con 196,19 mph ed è la prima donna a volare da Los Angeles a Città del Messico. Poi va ad Hollywood dove lavora come pilota acrobatico in alcuni film fra i quali "Hell's Angels" di Howard Hughes. Nel 1931 vende l'appartamento e compra 80 ettari di terreno nel deserto del Mojave, dove allestisce un campo d'aviazione, organizza rodei e altro ancora. Muore nel 1975.



Amelia Earhart col suo biplano, l'Avro 594 Avian III con matricola G-EBUG, in sosta su un aeroporto italiano nel maggio 1928.

Amelia Earhart

Nata a Atkinson, Kansas, il 24 luglio 1898, quando gli Stati Uniti entrano in guerra Amelia Earhart presta servizio come infermiera in un ospedale militare in Canada. Studia un anno medicina, poi si trasferisce con la madre in California. Si iscrive a una scuola di volo dopo avere assistito a un raduno aeronautico presso il Daugherty Airfield a Long Beach. Ottenuto il brevetto di pilota, a 24 anni realizza la sua prima impresa sportiva conquistando un record femminile di quota con 4.600 metri. Nel 1928 il capitano Railey le propone di diventare la prima donna ad attraversare l'Atlantico. Entusiasta, si imbarca il 17 giugno sul trimotore Fokker *Friendship* col pilota Wilmer Stultz e il meccanico Lou Gordon. Dopo un volo di 20 ore e 40 minuti raggiungono Burry Port sulla costa del Galles. Anche se non la vede protagonista come pilota, il volo le dà celebrità e la spinge a sensibilizzare l'opinione pubblica sul ruolo della donna in aviazione. Dopo avere stabilito due primati internazionali femminili di velocità nel 1930, "Lady Lindy" - questo è il soprannome che le viene attribuito - progetta di attraversare da sola l'Atlantico. Il 20 maggio 1932, cinque anni dopo il volo di Lindbergh, decolla col suo Lockheed *Vega* da Harbor Grace, Terranova, e dopo 14 ore e 56 minuti, percorsi 3.100 km, atterra a Londonderry in Irlanda. Il 24 agosto dello stesso anno compie la trasvolata costa a costa senza scalo degli Stati Uniti stabilendo un nuovo record. In seguito è la prima donna a sorvolare il Pacifico, da Oakland in California a Honolulu

nelle Hawaii. Nel 1937 si sente pronta alla grande sfida: il giro del mondo. Parte a bordo di un *Lockheed Electra* con secondo pilota Fred Noonan. Raggiunge Porto Rico, l'Africa, attraversa il Mar Rosso e giunge dopo 17 giorni a Calcutta. Dirige per Rangoon, poi per Bangkok e Singapore. Si ferma a Bandoeng per noie agli strumenti di bordo. Riparte verso l'Australia e in due giorni raggiunge la Nuova Guinea. Per completare il giro resta la traversata del Pacifico. All'alba del 2 luglio, in prossimità dell'isola di Howland dove è stata dislocata la Guardia Costiera per eventuali soccorsi, Amelia comunica che il carburante sta finendo. L'aeroplano e i due aviatori scompaiono per sempre ed entrano nella leggenda.





Maryse Bombec Bastié

Nata a Limoges, in Francia, nel 1898, Marie Louise Bombec sposa dopo un primo matrimonio fallito il tenente pilota Louis Bastié, istruttore a Mérignac. Comincia così ad appassionarsi all'aviazione e lo stesso anno ottiene il brevetto di pilota. Conquista l'attenzione del grande pubblico col passaggio spettacolare sotto un ponte di Bordeaux e, un mese dopo, porta a termine il raid Bordeaux-Parigi. Nel 1928 è seconda al meeting di Reims, poi acquista un Caudron C.109 ed è protagonista di una serie di imprese: batte il primato in linea retta sul percorso Le Bourget-Traptow, nel 1929 resta in aria per 10 ore e 30 minuti stabilendo il record francese per aerei leggeri, nel 1931 vola da Le Bourget a Lurino, in Unione Sovietica. L'exploit le vale grande notorietà, il trofeo della Lega internazionale delle aviatrici e la Legion d'Onore. Il suo sogno è la trasvolata dell'Atlantico del Sud: il 30 dicembre 1936 decolla da Dakar e in 12 ore e 5 minuti giunge a Natal, in Brasile, stabilendo il nuovo record mondiale. Durante la 2^a guerra mondiale si arruola nella Croce Rossa, entra in contatto coi servizi di informazione alleati e opera con la Resistenza fino all'arresto da parte della Gestapo. Finita la guerra è tenente nell'Armée de l'Air. Muore in un incidente di volo nel 1952.



Ruth Rowland Nichols

Una carriera straordinaria costellata di successi e di incidenti, la più temibile rivale della Earhart, la donna che ha volato più veloce, più lontano e più in alto: Ruth Nichols. Nata nel 1901, sale per la prima volta su un aereo a 18 anni per poi dire "non sono più scesa da allora". Per dedicarsi all'aviazione lascia gli studi in medicina, un lavoro in banca e un buon futuro in società. Ottenuto il brevetto, va con Harry Rogers da Wellesley a Miami con un volo record di 12 ore, il primo di una lunga serie. A 27 anni è assunta dalla Fairchild per voli pubblicitari; nel 1930, con un Lockheed Vega a prestito, conquista il primato di velocità femminile transcontinentale e l'anno dopo, avvalendosi di un rudimentale erogatore di ossigeno, sale a 8.761 m. di quota rischiando il congelamento della lingua. In seguito conquista quello di velocità femminile strappandolo alla Earhart e si rompe cinque vertebre in un fallito tentativo di trasvolare l'Atlantico. Tre mesi dopo, ancora ingessata e con un corsetto d'acciaio, batte il record di durata non stop detenuto dalla francese Bastié. È noto anche il suo impegno umanitario in favore dell'Unicef e di altre organizzazioni. Nel dopoguerra, a 57 anni, vola a 1.600 km/h e a 15.545 m. di quota stabilendo i nuovi record femminili. È morta nel 1960, aveva pilotato tutti i tipi di aeromobili possibili.



Jean Gardner Batten

Figlia di un dentista, Jean Batten nasce a Rotorua in Nuova Zelanda nel 1909. A 18 anni, già pianista di talento e danzatrice, decide col sostegno della madre di dedicarsi al volo. Nel 1929 si trasferisce in Inghilterra e grazie ad un prestito di 500 sterline concessole da un pilota neozelandese della RAF, ottiene le licenze di pilota privato e commerciale. Nel 1934, dopo due tentativi e numerosi incidenti, compie il volo in solitario dall'Inghilterra all'Australia su un biplano De Havilland *Gipsy Moth* in 14 giorni e 22 ore, battendo di ben quattro giorni il precedente tempo stabilito da Amy Johnson. Acquista un Percival *Gull* e nel 1935 va dall'Inghilterra al Brasile stabilendo il record mondiale per velivoli di ogni tipo. L'anno dopo vola dalla Nuova Zelanda all'Inghilterra. Regina delle grandi distanze, riceve molte onorificenze ed è la prima donna insignita della Medaglia della Fédération Aéronautique International. Muore in Spagna nel 1982 per un'infezione dovuta al morso di un cane.

Ruth Elder

Attrice di belle speranze e grandi ambizioni, Ruth Elder è nata ad Anniston, Alabama, nel 1902. Sull'onda dell'entusiasmo suscitato dall'impresa di Lindbergh, decide di essere proprio lei la "Lady Lindy", ovvero la prima donna a sorvolare l'Atlantico. Compie il tentativo decollando da Roosevelt Field, NY, il 27 ottobre 1927 assieme all'esperto istruttore George Haldeman a bordo di un monomotore Stinson *Detroit* giallo sul quale spicca la scritta "American Girl". Una perdita d'olio li costringe ad ammarare a circa 350 miglia dalle Azzorre e sono tratti in salvo dalla nave cisterna olandese "Barendrecht". Non hanno raggiunto la meta, Parigi, ma il loro è il volo più lungo fino ad allora compiuto sul mare aperto e il più lungo di una donna: 2.623 miglia. I giornali scrivono che Ruth ha pilotato l'aereo per nove ore, ma lei ammetterà in seguito che in realtà il pilota è stato Haldeman. Già prima del volo, altre aviatrici l'avevano accusata di voler attirare l'attenzione più su sé stessa per farsi pubblicità piuttosto che sull'aviazione. Nel 1929 giunge quinta con uno Swallow al Women's Air Derby. Si è sposata sei volte ed è morta a San Francisco nel 1977.





Amy Johnson Mollison

Quella che diventerà una delle più grandi aviatrici, Amy Johnson, prende il brevetto di pilotaggio per hobby a Londra nel 1929. Nata a Kingston Upon Hull 26 anni prima, si è laureata in economia a Sheffield per poi trovare lavoro come dattilografo in uno studio legale. Acquista un biplano De Havilland *Gipsy Moth* di seconda mano - al quale dà il nome di *Jason* - e nel 1930 diventa celebre in quanto prima donna a volare da sola dalla Gran Bretagna all'Australia coprendo circa 18 mila km. L'anno dopo su un D.H. *Puss Moth*, assieme a Jack Humphreys, va da Londra a Mosca in un sol giorno: 2.830 km in circa 21 ore. Poi i due proseguono attraverso la Siberia fino al Giappone stabilendo un nuovo primato. Nel 1932 sposa il pilota scozzese Jim Mollison e, dopo averne battuto il tempo sul collegamento Londra-Città del Capo, ne condividerà voli, avventure e successi. Nel 1933 con un D.H. *Dragon Rapide* volano dal Galles agli Stati Uniti e rimangono feriti in un atterraggio d'emergenza. Nel 1934 collegano a tempo di record l'Inghilterra all'India su un D.H.88 *Comet*, ma sono costretti a ritirarsi dal Britain to Australia MacRobertson Trophy Air Race per noie meccaniche. Nel 1936 Amy riconquista il record sul collegamento Gran Bretagna-Sud Africa. Il 5 gennaio 1941, durante un volo per l'Air Transport Auxiliary da Blackpool a Kidlington vicino a Oxford, incontra condizioni meteo avverse e, stando alla ricostruzione dell'accaduto, si lancia col paracadute annegando nel Tamigi.



Elly Beinhorn

Ad accendere la passione per il volo in Elly Beinhorn è una conferenza di Hermann Kohl che ha appena attraversato l'Atlantico. Nata nel 1917 ad Hannover, ha solo 11 anni. Raggiunta la maggiore età si trasferisce a Spandau dove prende le prime lezioni di pilotaggio. Si esibisce nei fine settimana in voli acrobatici ricavandone quanto le basta, ma poca soddisfazione. Nel 1931 conduce una spedizione scientifica nella Guinea Portoghese - sono i lunghi voli il suo traguardo - e durante il viaggio di ritorno un guasto al motore la costringe ad atterrare nel Sahara. La salvano i touaregh e torna sul luogo dell'incidente per recuperare l'aereo. Poi intraprende voli in Oriente con un Klemm. In Persia incontra Moysse Stephens e Richard Halliburton impegnati in un volo intorno al mondo con uno Stearman, li accompagna fino all'Everest, poi raggiunge Bali e l'Australia. Da Darwin raggiunge Sydney dove l'aereo smontato viene spedito a Panama. Qui riprende il volo: arriva in Perù, poi in Brasile sorvolando le Ande. Tornata a Berlino e saldati i debiti coi premi e scrivendo articoli, è di nuovo in viaggio: attraversa prima l'Africa poi l'America. Nel 1936 sposa il grande pilota d'auto Bernd Rosemeyer che muore un anno e mezzo dopo tentando di battere il record di velocità. Contro la volontà di Elly e facendolo passare per uno dei loro, i capi nazisti gli tributano funerali ostentati. Dopo la guerra va in Svizzera per riprendere l'attività di volo. È morta nel 2007.

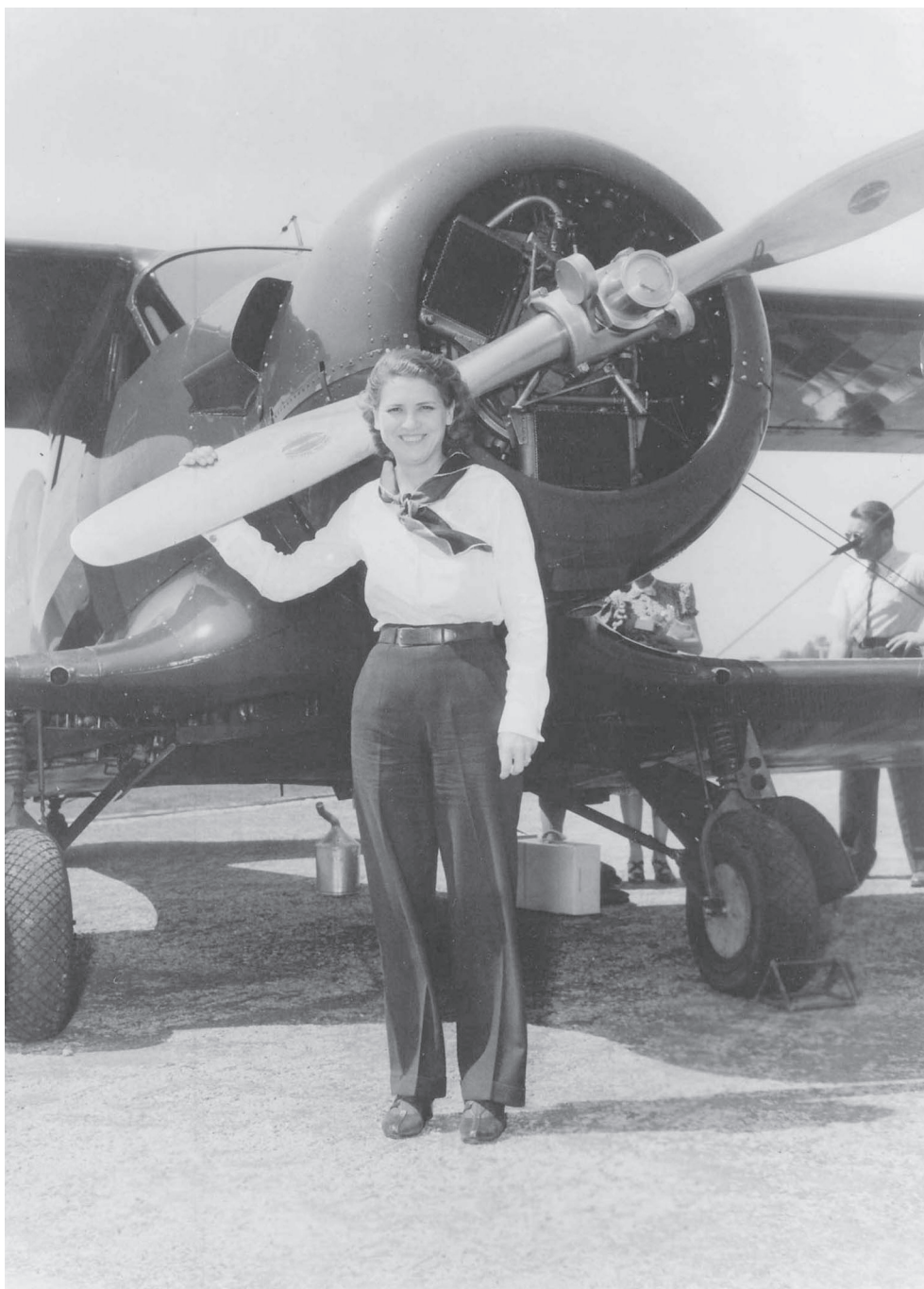


Maryse Hilsz

Innamorata del volo, nel 1924 Maryse Hilsz decide di partecipare ad una gara di paracadutismo quando ancora non ha mai preso posto a bordo di un aereo. In seguito effettua più di cento lanci ricavandone il denaro necessario per pagarsi il corso di pilotaggio. Ottenuto il brevetto nel 1930, pochi mesi dopo è la sola aviatrice a partecipare al Giro aereo di Francia. Donna d'azione e dotata di forte personalità, provvede ella stessa alle riparazioni del motore e dell'aeroplano. Nel novembre 1931 porta a termine il raid Parigi-Saigon-Parigi, nell'aprile 1934 torna sulla stessa rotta, ma spingendosi fino a Tokio e ritorno conquistando il primato di distanza. Due anni dopo, in giugno, raggiunge la quota di 14.310 metri stabilendo un primato femminile per velivoli ad elica tuttora imbattuto. Nel 1937 abbassa il tempo sul collegamento Parigi-Saigon. Dopo l'invasione tedesca della Francia entra nella Resistenza ed è protagonista di voli avventurosi, compreso un ammaraggio forzato al largo delle coste turche. Nel 1945 è fra le prime scelte a far parte di un reparto dell'aviazione francese composto di sole donne, ma il progetto non avrà seguito. Ammessa nei ruoli dell'Armée de l'Air col grado di sottotenente, muore a 43 anni il 30 gennaio 1946 in un incidente aereo dovuto al maltempo nella zona di Bourg en Breze.

Jacqueline Cochran

Di Pensacola, Florida, dov'è nata nel 1907, Jacqueline Cochran è abbandonata dai genitori e adottata da una famiglia di modeste condizioni. A dieci anni già lavora come parrucchiera. Incontra Floyd Odlum, suo futuro marito, che la spinge a volare per pubblicizzare cosmetici e in sole tre settimane si brevetta a Roosevelt Field, Long Island. Prende parte al suo primo raduno aereo a Montreal, coprendo da sola la distanza da New York. Nel 1934 partecipa alla corsa Londra-Melbourne, che interrompe a Budapest per noie meccaniche. Nel 1938 vince il prestigioso Trofeo Bendix. Durante la 2^a guerra mondiale conosce Pauline Gower, un'inglese a capo di un'organizzazione di donne pilota, e di ritorno negli Stati Uniti il presidente Roosevelt le affida l'incarico di organizzare il Women's Air Force Service Pilots (WASP) per il trasferimento in volo di aerei e il traino di alianti e bersagli. Finita la guerra entra in politica, si candida al Congresso e sostiene la candidatura di Eisenhower. Tornata all'aviazione nel 1953, conquista il record mondiale di velocità sui 100 km. Due anni più tardi batte tre record e supera in picchiata il muro del suono. Nel 1963 su un TF-104G diventa la donna più veloce del mondo su circuito di 100 km. È morta nel 1980.





Hélène Boucher

Chiamata "la ragazza di Francia", Hélène Boucher è un grande nome dell'aviazione francese e una delle aviatrici più famose in assoluto. La sua è stata una carriera breve quanto folgorante durata poco più di tre anni. Nata a Parigi nel 1908 decide di dedicarsi al volo in seguito alla morte per incidente aereo di un amico del fratello. Prende la prima lezione di pilotaggio nel luglio 1930 e ottiene il brevetto di pilota nel giugno 1931. Acquista un biplano De Havilland *Gipsy Moth*, partecipa alla corsa Cannes-Deauville e nel 1933 intraprende il raid Parigi-Saigon interrotto ad Aleppo per una avaria al motore. Ormai famosa conquista un record di altezza, passa all'acrobazia aerea e il 9 agosto 1934 stabilisce il nuovo record di velocità per tutte le categorie sui mille km a oltre 409 km/h e tre giorni dopo porta a 445,220 km/h quello su base. Pilota collaudatore della Caudron-Renault, riceve alla memoria la Croce di Cavaliere della Legione d'Onore.

Muore a 25 anni il 30 novembre 1934 durante un volo di allenamento con un Caudron C450.

Gabriella Gaby Angelini

La parabola aviatoria di *Gaby Angelini* si consuma in poco più di un anno. Nata a Milano nel 1912, la madre dirigente d'azienda la vorrebbe avviata alla danza classica e allo studio del pianoforte. Ma in *Gaby* sono più forti l'attrazione per lo sport e i motori, tanto che a soli 19 anni ottiene il brevetto di pilota presso la Scuola della Breda. Sognando grandi avventure, partecipa al Giro aereo di Lombardia, si addestra al volo cieco e acrobatico e nell'estate 1932 porta a termine felicemente un raid europeo attraverso otto Paesi a bordo di un velivolo leggero Breda 15. Progetta subito un volo ancora più ambizioso: da Milano a Delhi, in India. In due tappe raggiunge Capo Milo dove è costretta a sostare per il cattivo tempo, poi raggiunge Tunisi, Tripoli e Bengasi. Lo scalo successivo è previsto a Tobruk, ma benché possa contare sull'assistenza in volo di un Romeo Ro.1 militare, la giovane aviatrice incappa in una tempesta di vento e sabbia e precipita morendo nei pressi dell'oasi di Uadi el-Ghelta. È il 3 dicembre 1932.





Sabiha Gökçen

Alla turca Sabiha Gökçen è stato attribuita la qualifica di prima aviatrice ad affrontare missioni di guerra. Nata a Bursa nel 1913 in una famiglia poverissima, a 12 anni è adottata da Kemal Atatürk, fondatore e primo presidente della Turchia moderna. Nel 1935 assiste ad una manifestazione aerea e chiede di diventare paracadutista, poi ottiene il brevetto di pilota. Viene inviata in Unione Sovietica con altri sette giovani per frequentare un corso avanzato di volo a vela e a motore, l'anno dopo è lo stesso Atatürk ad ammetterla all'Accademia aeronautica e a farne la prima donna pilota militare del Paese. Assegnata al 1° Reggimento a Eskisehir, partecipa alle manovre in Egeo e in Tracia. Nel 1937 prende parte alle operazioni militari in Dersim volte a stroncare la rivolta dei curdi. Poi compie con successo un volo di cinque giorni attraverso i Paesi balcanici. In seguito è nominata istruttore capo della scuola di volo di Turkusu, dove ha lavorato fino al 1955 addestrando altre aviatrici. A conclusione della carriera ha al suo attivo il pilotaggio di 22 diversi tipi di aerei e oltre ottomila ore di volo, 32 delle quali in azioni di guerra. Porta il suo nome un aeroporto internazionale di Istanbul. È morta ad Ankara nel 2001.

Aloisa Guarini Matteucci Degli Angeli

Bella ragazza dal tratto semplice e cordiale, la contessa Aloisa Guarini Matteucci non ostenta il titolo nobiliare né l'alto rango del suo casato: la nonna, marchesa Pepoli, è imparentato con il Kaiser. Moderna e spericolata, è solita indossare i pantaloni per correre con la sua moto. Si innamora del volo e nel 1937, prima donna forlivese e fra le prime in Romagna, consegue il brevetto di pilota civile a conclusione del 3° corso della RUNA di Forlì. Supera le prove con un'abilità che le fa guadagnare l'elogio del presidente Mario Fabbri e del direttore di volo Renato Spada abitualmente parchi in fatto di complimenti agli allievi. Ben presto diventa una presenza ammirata negli aeroporti partecipando alle molte gare aviatorie di regolarità, classificandosi non di rado ai primi posti. Nel 1949 raggiunge un fratello in Venezuela e rientra in Italia, a Forlì, solo nel 1985. L'antica passione per il volo la porta spesso a Villafranca per riprovare le emozioni giovanili a bordo di veivoli ultraleggeri. È morta a 86 anni nel 1992.





Montecelio, 20 giugno 1935. Carina Negrone subito aver stabilito il nuovo record di quota sul Caproni Ca.113S.

Carina Massone Negrone

A metà degli anni Cinquanta, la marchesa Carina Negrone è la sola italiana ad aver conseguito il brevetto di pilota civile di 3° grado, la licenza di istruttore, quella di collaudatore e numerosi primati internazionali. Coraggiosa e sportiva - pratica lo sci, il nuoto, la caccia e il tennis - ottiene il brevetto di pilota nel 1933 e solo pochi mesi dopo vince il Circuito aereo "Città di Genova"; l'anno seguente conquista il primato mondiale femminile di quota per idrovolanti raggiungendo i 5.544 metri. Il 20 giugno 1935 decolla da Montecelio ai comandi di un Caproni Ca.113S e si spinge fino a 12.043 metri strappando il record internazionale femminile alla francese Maryse Hilsz. Ad Asiago ottiene il brevetto

di volo a vela e negli anni seguenti primeggia in numerose competizioni: dai Raduni Sahariani al Campionato italiano aerosportivo, dal Giro di Sicilia, a quello delle Dolomiti e al Circuito della Madonnina. Nel 1951 forma con Ada Marchelli uno dei tre equipaggi italiani che prendono parte al Giro aereo d'Algeria. Conquista ancora un primato nel 1954 quando, assieme ad Ada Moretti, vola in 13 ore e mezza da Ghedi a Luxor, in Egitto, con un anfibio Piaggio P.136L. Eletta presidente dell'Aero Club di Genova, la città dov'è nata nel 1911, si adopera instancabilmente per la ripresa del sodalizio. È morta nel 1991.





Mari Pepa Colomer Luque

Prima donna pilota in Spagna, Mari Pepa Colomer Luque ottiene la licenza di volo nel gennaio 1931, a 19 anni appena compiuti, sull'aeroporto catalano del Prat de Llobregat e si segnala per la partecipazione a numerosi raduni tanto da essere nominata socio onorario dell'Aero Club di Barcellona. Grazie alla sua abilità, nell'estate 1935 consegue il diploma di istruttore. Nel 1936 è fra i fondatori della Cooperativa di Lavoro Aereo e della Scuola Catalana di Aviazione. Mobilitata col grado di *alferez* dalla Generalitat all'indomani dello scoppio della guerra civile, impartisce lezioni nei corsi di pilotaggio a Sariñena oltre a compiere voli di collegamento e per il lancio di volantini su Barcellona. Nell'estate 1936 effettua molti lanci di prova con bombe *Ispanya* da 12 kg costruite in piccole fabbriche metallurgiche catalane. Durante la guerra sposa José M^a Carreras Dexeus, protagonista di voli su grandi distanze e fra i principali promotori dell'aviazione in Catalogna negli anni Venti. È morta nel 2004.



Dolores Vives Rodón

Nata nel 1909 in una famiglia aperta alle idee di progresso e sensibile ai temi sociali, Dolores Vives Rodón studia all'Istituto di Cultura e Biblioteca della Donna di Barcellona e si diploma in pianoforte e violoncello. Nel 1932, assieme al padre avvocato, è fra i primi soci della neo costituita Aeropopular. Ottiene la licenza di volo n. 217 dalla Dirección General de Aeronáutica il 13 maggio 1935. Il 1° settembre dell'anno dopo, a poco più di un mese dall'inizio della guerra civile, è mobilitata dalla Generalitat de Catalunya e compie numerosi voli di ricognizione sul mare e lungo la costa fino alla frontiera con la Francia. Successivamente è incaricata di registrare tutti i movimenti di aeromobili sull'aeroporto del Prat de Llobregat e continua a svolgere attività di pilota e di istruttore. Antimilitarista, affermava che non avrebbe mai potuto lanciare bombe. "Indossavo una tuta di volo come tutti gli aviatori, ma sempre molto femminile perché si vedesse che ero donna".



Pauline Gower

All'inizio del secondo conflitto mondiale il Regno Unito ha un disperato bisogno di piloti e nel settembre 1939 crea l'Air Transport Auxiliary (ATA), un corpo civile che si occupa del trasporto degli aerei da officine e fabbriche ai reparti, consentendo ai piloti militari di dedicarsi ai voli di guerra. All'ATA sono ammessi quanti, non accettati dalle forze armate, sono comunque in grado di pilotare. In questa singolare categoria rientrano otto donne grazie alla tenacia e alle giuste conoscenze di un'aviatrice figlia di un membro del Parlamento. Nata nel 1910, Pauline Gower decide dopo gli studi di guadagnarsi da vivere come pilota e nel 1931, assieme a Dorothy Spicer, fonda una ditta che offre voli turistici nel Kent. Una donna simile rappresenta una scelta obbligata per la sezione femminile dell'ATA. Presto altre ragazze si uniscono alle iniziali otto superando con la loro professionalità resistenze ed ironie, ottenendo non solo di volare con ogni tipo di macchina - compresi i veloci Spitfire e i pesanti Lancaster - ma pure, dal 1943, paga uguale a quella dei colleghi maschi, primo caso assoluto nel Regno Unito. Alcune delle 166 ragazze provengono da Stati Uniti, Polonia (la figlia del maresciallo Pilsudsky) e perfino Cile e Argentina. La Gower, che nel 1944 ha sposato un ufficiale della RAF, muore di parto nel 1947 dando alla luce due gemelli.



Paulina Denisovna Osipenko

Nata a Novospasovka, un villaggio ucraino della regione di Zaporozhye nel 1907 in una famiglia di contadini, Paulina Denisovna si diploma a conclusione di un corso per l'allevamento del pollame e dirige una fattoria collettiva. Presa dalla passione per il volo, nel 1930 decide di imparare a pilotare un aereo, ma la sua prima richiesta di ammissione alla scuola di volo non viene accolta. Consegue finalmente il brevetto nel 1933 e quattro anni dopo, nel maggio 1937, conquista i record femminili di altezza per idrovolanti con carico di 500 e mille kg appartenuti fino ad allora all'italiana Carina Negrone. Due mesi dopo, assieme a Vera Lomako e Marina Raskova, vola senza scalo da Odessa ad Arcangelsk su un idro monomotore. Il 9 giugno 1938 conquista il primato femminile di distanza in circuito chiuso per idrovolanti con 1.750 km in 9 ore e 32 minuti e nel novembre dello stesso anno compie il volo non stop Mosca-Kirby, in estremo oriente conquistando un ulteriore primato con 6.450 km. Sposa Aleksandr S. Osipenko, pilota da caccia che combatte in Spagna per la Repubblica, ed è insignita del titolo di Eroe dell'Unione Sovietica. Muore nel maggio 1939 durante un volo d'allenamento col grado di maggiore dell'Aviazione militare dell'Unione Sovietica.



Lydia Vladimirovna Litvyak

Nata a Mosca nel 1921, Lydia V. Litvyak prende le prime lezioni di volo ad appena 14 anni e alla fine degli anni Trenta è già istruttore di pilotaggio. Quando la Germania attacca l'Unione Sovietica tenta di arruolarsi: ci riesce aggiungendo cento inesistenti ore di volo al proprio libretto. È destinata al 586° Reggimento femminile di Marina Raskova, montato su caccia Yakovlev Yak-1. Affronta il battesimo del fuoco nell'estate 1942 nel settore di Saratov, poi è trasferita con alcune colleghe ad una unità mista. Fin dalle prime missioni compiute con il 437° Reggimento mostra la sua classe cogliendo le prime vittorie fra le quali, secondo alcune fonti, il Messerschmitt Bf 109G di un asso tedesco, il *Feldwebel* Erwin Maier, che, catturato, mostra non poca sorpresa nel conoscere l'avversario. Passata al 9° Reggimento della Guardia continua a cogliere successi, mentre la stampa esalta le imprese del "Giglio bianco di Leningrado". Trasferita all'inizio del 1943 al 296° Reggimento per continuare a volare sugli Yak, è promossa sottotenente e decorata con l'Ordine della Stella Rossa. Ferita in combattimento, in giugno è nominata comandante della 3ª Squadriglia del Reggimento, ora diventato 73° della Guardia. Ferita ancora il 16 luglio, rifiuta la convalescenza abbattendo altri due aerei, ma il 1° agosto decolla da Krasnyi Luch, in Ucraina, per la missione, la quarta quel giorno, dalla quale non farà ritorno. Aveva al suo attivo un numero di vittorie compreso fra 11 e 18.



Maria Ivanovna Dolina

Figlia di contadini, Maria I. Dolina è nata nel 1922 a Sharovka, un villaggio nella regione di Omsk in Siberia. Carattere impulsivo e determinato, si trasferisce in Ucraina e nel 1939 si diploma alla scuola di volo Osoaviakhim per poi ottenere l'abilitazione al ruolo di istruttore. Poche settimane dopo l'invasione tedesca dell'Unione Sovietica è mobilitata per le operazioni di guerra e inquadrata nel 587° Reggimento del quale diventerà vicecomandante. Il reparto ha in linea i bombardieri Petlyakov Pe-2. Il 2 giugno 1943 il suo velivolo ha un motore colpito e incendiato dal tiro dell'artiglieria contraerei e durante il volo di rientro alla base è attaccato da una pattuglia di caccia tedeschi. L'equipaggio si difende strenuamente riuscendo a sottrarsi all'abbattimento pressoché certo e colpendo efficacemente due aerei avversari. A conclusione del conflitto, con all'attivo 72 missioni di guerra e numerosi atti di coraggio, viene insignita del titolo di Eroe dell'Unione Sovietica e della cittadinanza onoraria di Kiev. È morta a 87 anni nel 2010.



Hanna Reisch

“Non diventerà un buon pilota”: mai giudizio come quello espresso dai primi istruttori nei confronti di Hanna Reisch si rivelerà tanto sbagliato. Avrà modo di dimostrarlo con abilità e coraggio tali da non temere paragoni. Nata a Hirscheberg, in Slesia, nel 1912, appena terminati gli studi si iscrive a un corso di volo a vela a Granau. Compie ardite manovre acrobatiche per la lavorazione di un film e già nel 1933, a poco più di vent'anni, fa parte di una spedizione scientifica in Sud America incaricata di studiare le correnti e le condizioni meteorologiche sulle rotte che interessano la Lufthansa. Al rientro in patria si è già fatta un nome e le viene proposto di sperimentare in volo un nuovo tipo di freni aerodinamici sugli alianti. Nel 1937, insignita del titolo onorifico di Flugkapitan, lo stesso Ernst Udet la chiama a Rechlin a far parte dei collaudatori della Luftwaffe. Ha così modo di volare sulle macchine più diverse e avanzate che l'industria sta mettendo a punto – pur fra le limitazioni imposte alla Germania dopo la fine della Grande guerra – compreso quello che può essere considerato il primo elicottero: il Focke Angelis Fw 61. Batte alcuni primati e scampa ad un grave incidente collaudando un dispositivo che, piazzato alle estremità alari di un Dornier Do 17, dovrebbe tranciare i cavi dei palloni di sbarramento. Nel 1942 affronta le prove in volo ai comandi del razzo Messerschmitt Me 163, un compito che è già costato la vita ad altri piloti abilissimi. Anch'essa è vittima di un incidente che le procura numerose fratture. Nell'estate del 1944, insieme a Otto Skorzeny, è una tenace sostenitrice della versione pilotata della V1, la bomba volante messa a punto dalla Fieseler. I tentativi non portano ai risultati sperati e ancora una volta Reisch rischia la vita. Grande ammiratrice di Adolf Hitler, è testimone della caduta del nazismo e dei suoi capi. Il giorno prima di uccidersi lo stesso Hitler la incarica di arrestare Himmler. Catturata dagli americani, dopo la guerra torna a volare come istruttrice e ancora nel 1970 primeggia in competizioni aviatorie. Muore a 67 anni nel 1979.



Beate Uhse Köstlin Rotermund

Se le storie delle prime donne pilota sono tutte fuori dal comune, quella di Beate Uhse riserva motivi in più di sorpresa. Nata nel 1919 a Wargenau, nella Prussia orientale, cresce in una famiglia che asseconda il suo spirito anticonformista ed estroverso. Avviata ad una buona educazione e alla pratica sportiva, a 15 anni primeggia nel lancio del giavellotto. Trascorre un anno in Inghilterra e al ritorno in patria, nel 1937, si iscrive alla scuola di volo di Rangsdorf e ottiene la licenza di pilota quando sta per raggiungere i 18 anni di età. Con lo scoppio della guerra non c'è più spazio per i voli sportivi e acrobatici: Beate morde il freno e finalmente è ammessa a far parte di un reparto di trasporto aereo della Luftwaffe. Ha capacità e coraggio, le viene dunque consentito di mettersi ai comandi di ogni tipo di aereo, dagli Stuka ai caccia Bf 109 e Fw 190 fino ai Me 262 a reazione. Nel 1943 dà alla luce un figlio, nato dal contrastato matrimonio con Hans-Jürgen Uhse. Promossa capitano l'anno seguente, negli ultimi giorni di guerra fugge da una Berlino assediata assieme al figlio e alla bambinaia su un Siebel Fh 104 ed è catturata dagli inglesi. Negli anni seguenti si arrangia col mercato nero poi, avvalendosi delle conoscenze nel campo della contraccezione e della sessualità, avvia una singolare attività imprenditoriale che la porta a gestire una grande azienda con una catena di locali per adulti e un museo dell'erotismo. È morta in Svizzera nel 2001.



Marina Mikhailovna Raskova

A differenza di altre aviatrici, Marina Raskova, nata a Mosca nel 1919, non mostra un precoce interesse per l'aviazione, desidera invece diventare cantante lirica. Lasciati questi studi per un esaurimento nervoso, lavora prima come chimica e poi come disegnatrice. Trovata la sua strada, si brevetta pilota e navigatore militare, insegnando all'Accademia Zhukovskij di Mosca, prima donna a farlo. Negli anni '30 è fra le protagoniste di grandi voli, il più famoso dei quali la vede con Valentina Grizodubova e Paulina Osipenko conquistare il primato femminile sulla distanza in linea retta da Mosca a Komsomolsk: 5.947 km. Il raid si conclude con un atterraggio d'emergenza: lanciatasi col paracadute, deve camminare per dieci giorni senza acqua né cibo. Alle tre aviatrici è conferito il titolo di Eroe dell'Unione Sovietica, prime donne a riceverlo e le sole prima della 2ª Guerra Mondiale. Dopo l'attacco tedesco del 1941, mette a frutto il suo prestigio perché le aviatrici possano partecipare alla difesa. È al comando del 125° Reggimento da bombardamento della Guardia, già 588° da bombardamento notturno. Muore il 4 gennaio 1943 tentando un atterraggio d'emergenza sulle rive del Volga durante una tempesta di neve.

Ekaterina Vasilievna Budanova

Nata a Konoplanka nel 1916, Ekaterina V. Budanova lavora in una fabbrica d'aeroplani a Mosca e si appassiona all'aviazione. Ottiene il brevetto civile di pilotaggio, nel 1937 diventa istruttrice e partecipa a parate aeree. Offertasi volontaria dopo l'aggressione nazista, è assegnata al 586° Reggimento da caccia in linea nel settore di Saratov. Con l'arrivo ai reparti di altri tipi di aerei le ragazze addestrate a volare sullo Yakovlev Yak-1 cambiano unità passando al 437° Reggimento, poi al 9° della Guardia e infine al 296°, trasformato in 73° della Guardia. Il numero delle vittorie ottenute dalla Budanova cresce e, assieme a Lydia Litviak, ha l'onore della copertina del settimanale "Ogonek" il 20 aprile 1943. Quando il mattino del successivo 19 luglio decolla per la sua ultima missione ne ha all'attivo 11, molte più di quante servono per la qualifica di "asso". La pattuglia sovietica ingaggia un rabbioso duello con la caccia tedesca nel corso del quale la Budanova abbatte un altro avversario. Il suo aereo è però gravemente colpito: riattraversa le linee e compie un atterraggio d'emergenza nei pressi del villaggio di Novokrasnovska. I soccorritori la estraggono dall'abitacolo già priva di vita. Decorata due volte dell'Ordine della Guerra Patriottica e proposta per il titolo di Eroe dell'Unione Sovietica, riceve quest'ultimo nel 1993, quando ormai si chiama Eroe della Federazione Russa.





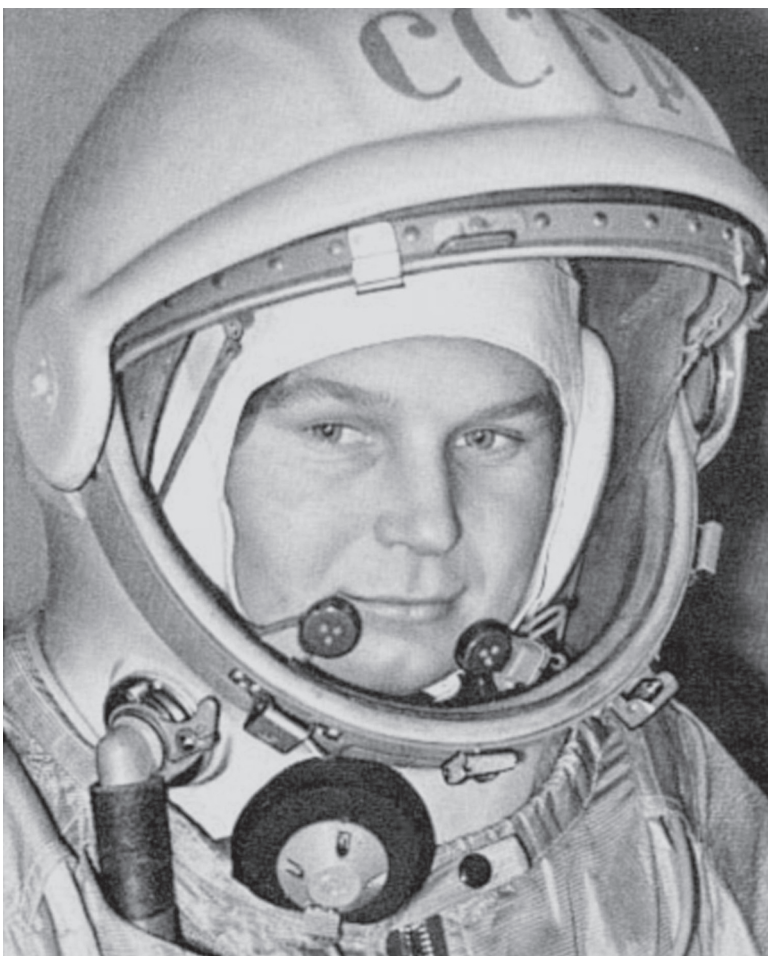
Jacqueline Douet Auriol

Figlia di un industriale, Jacqueline Douet nasce nel 1917 in Vandea. Studia a Nantes e si iscrive alla scuola di pittura del Louvre. Nel 1938 sposa Paul Auriol, figlio del ministro socialista che nel 1947 diverrà Presidente della Repubblica francese. Il suo interesse per l'aviazione si trasforma in una grande passione: ottiene il brevetto civile nel 1946 e subito esegue un raid Algeri-Dakar. Subisce fratture al cranio scampando ad un grave incidente. Considerata una delle donne più belle di Parigi, rimane sfigurata in volto e deve sottoporsi a una serie di interventi di chirurgia plastica. Questa prova rafforza la sua determinazione: nel 1950 ottiene il brevetto militare e quello commerciale per poi intraprendere la carriera di pilota collaudatore. Su un Vampire nel 1951 stabilisce il record femminile di velocità in circuito strappandolo all'americana Jacqueline Cochran. Il primato sarà conteso a lungo dalle due aviatrici, tanto che i giornali parlano di "guerra delle due Jacqueline". Ammessa al Centro di prove in volo di Brétigny, conquista altri primati. Nell'agosto del 1953 oltrepassa il muro del suono. È insignita della Legion d'Onore e diviene presidente della Federazione Aeronautica Internazionale. È morta nel 2000.



Fiorenza De Bernardi

Autentica figlia d'arte - suo padre Mario è stato pilota da caccia durante la Grande Guerra, vincitore dell'edizione 1926 della Coppa Schneider, collaudatore, recordman, protagonista del primo volo a reazione in Italia a bordo del Campini Caproni CC.2 - Fiorenza De Bernardi nasce a Firenze nel 1928. Appassionata di roccia, sci e vita all'aria aperta, inizia a volare col padre nel 1951 per poi partecipare ad eventi aeronautici in Italia e in Europa sovente in copia con un'altra aviatrice, Graziella Sartori. Pratica anche il volo a vela. Nel 1966 l'Aeronautica Militare offre l'opportunità ad alcuni piloti civili già esperti di seguire alla Scuola di Alghero un corso di pilotaggio strumentale basico e l'anno dopo è la prima pilota di linea in Italia. Assunta nel 1969 da Airtirrena, diventa il primo comandante donna nel nostro Paese volando ai comandi degli Yakovlev Yak-40 sui quale ha conseguito l'abilitazione a Mosca. Nel 1971 la ditta costruttrice chiede alla compagnia aerea di effettuare un volo di presentazione dello Yak-40 fino all'Estremo Oriente e all'Australia, compiuto dalla De Bernardi in 45 giorni. Ai suoi già invidiabili primati l'aviatrice aggiunge quello di prima donna in Italia con licenza di pilota di ghiacciai. Nel 1985 un brutto incidente d'auto la costringe ad abbandonare la cloche, ma non l'aviazione: continua a spendersi senza risparmio per far conoscere il ruolo della donna nel volo in tutte le sue espressioni. È presidente dell'Associazione Donne dell'Aria.



Valentina Vladimirovna Tereshkova

Per Valentina V. Tereshkova vale certamente il detto "dalle stalle alle stelle". Figlia di un conduttore di trattori e di un'operaia, nasce nei pressi di Jaroslav nel 1937, perde il padre durante la 2^a guerra mondiale e deve ben presto contribuire al sostentamento della famiglia. Lavora in una fabbrica di pneumatici, poi in una tessile; intanto studia per corrispondenza fino a conseguire il diploma di perito tecnico. Già provetta paracadutista, è affascinata dall'impresa di Yuri Gagarin e chiede di essere ammessa alla scuola per cosmonauti. La domanda è accolta nel 1962 e, assieme ad altre tre ragazze, inizia il difficile addestramento. Il 16 giugno 1963 è lanciata dal cosmodromo di Baikonur a bordo della Vostok 6 e atterra nella regione di Novosibirsk dopo aver compiuto 49 orbite attorno alla Terra. È la prima donna al mondo ad avere volato nello spazio. A Mosca le vengono tributati grandi onori e le viene conferito il titolo di Pilota cosmonauta dell'URSS. Nel clima di accesa competizione con gli Stati Uniti, la sua figura diventa un simbolo anche a fini propagandistici. In seguito frequenta i corsi di ingegneria aeronautica all'Accademia e ricopre cariche di crescente rilievo.



Judith Arlene Resnik e Christa McAuliffe

La contorta nuvola di vapori dell'esplosione dello Shuttle Challenger il 28 gennaio 1986 ricorda a tutti che i viaggi spaziali sono ancora ben lontani dall'essere una tranquilla routine. Nel lancio della missione STS-51-L perdono la vita, con il comandante Francis Dick Scobee, gli astronauti Gregory Jarvis, Christa McAuliffe, Ronald McNair, Ellison Onizuka, Judith Resnik e Michael J. Smith. La McAuliffe (nella foto 2^a da sinistra), insegnante impegnata nel programma Teacher in Space Project, e la Resnick (4^a da sinistra), ingegnere della NASA, sono le prime donne a perdere la vita nell'ultima frontiera del volo umano. Judith Arlene Resnik, nata ad Akron, Ohio, il 5 aprile 1949, era stata assunta dall'ente spaziale statunitense nel 1978 ed è alla sua seconda esperienza avendo volato per sei giorni, 56 minuti e 4 secondi nel viaggio inaugurale del Discovery il 30 agosto 1984. Era così diventata la seconda astronauta statunitense dopo Sally Ride, che l'aveva preceduta il 18 giugno 1983 a bordo dello stesso Challenger. Quella mattina di gennaio il cedimento di un particolare di uno dei razzi a propellente solido porta alla distruzione del vettore 73 secondi dopo il lancio senza lasciare scampo ai sette membri dell'equipaggio. Il 1^o febbraio 2003 sarebbero morte a bordo del Columbia, assieme ai colleghi Michael P. Anderson, David M. Brown, Rick D. Husband, William C. McCool ed Ilan Ramon, altre due astronauete: Laurel Clark e Kalpana Chawla.

Courageous, tenacious, capable

Thousands of pages would not be sufficient to describe the extraordinary lives of the “flying women”, the airwomen who have left a deep mark in the history of aviation. They were courageous, tenacious and skilful ladies. The obstacles that they had to overcome at first to be part of an exclusively man-ruled world and then to assert themselves, seem as big as a mountain. Considering that they lived in societies that denied women's right to vote, access to culture and work, equal dignity within their families and at work, and that would hardly tolerate that they took part in sports, it is nowadays quite difficult to imagine them flying aircraft at all. And yet, despite these unfavourable conditions, they took the chance to measure up to men in a fascinating, unknown art full of pitfalls and dangers.

The time of pioneers is the very same in which the great breakthroughs of science and technique seem to have open new and amazing horizons: The possibility of fighting off hunger, diseases, poverty, and ignorance. Flying is endowed with something else: By pulling down boundaries, it facilitates exchanges and the transmission of knowledge, while uniting Nations and leaving wars behind in an unrepeatable past. However, this would not be the case: A few years after the slaughter of the Great War, they succeeded in wiping out hopes and illusions by using air weapon as the new protagonists.

At first, the undertakings of female aviators were confined to minor tasks, which were precisely set aside for women and light aircraft. As of the second half of the 30s, the prevailing trend was to go after records but only in the name of technical and scientific progress having a practical use: Sporting achievements were no longer on the spotlight; instead, the focus was on showing that one could carry the largest useful load farther away and faster. These new parameters would not stop female aviators. On the contrary, not infrequently did they beat their opposite-sex colleagues both in terms of capacity and initiative.

On the other hand, they approached the flying experience with the same reasons: Fulfilling a dream as old as mankind, namely, ruling over the last untouched and unknown element, feeling the emotion that others describe as the “poetry of freedom”.

They belonged to diverse social classes and backgrounds: the will to assert themselves, to break free from prejudice and customs that saw them as subordinate, subdued, and dependent persons, was crystal clear.

After due consideration, the long battle to conquer the right to fly is just one more step taken –and not of the least– in the long and unfinished road leading to female emancipation.

The Exhibition “The other side of the sky, the epic deeds of female pilots” is not intended to be comprehensive. Through the review of pictures and notes, the exhibition intends drawing the attention to an often-neglected topic: the essential contributions made by women to the progress of aeronautics. The exhibition would like to pay them a well-deserved homage.

The Curators

Thérèse Peltier

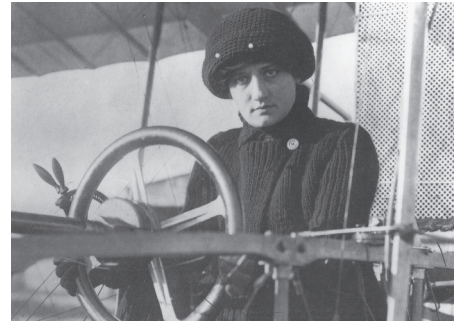
Léon Delagrangé is today better known as an aviation pioneer rather than as a sculptor, but the latter was his business. Among his students was Thérèse Peltier, a young lady born in 1873 that followed the tracks of the new art of flying. When Delagrangé was invited to Italy to perform "aviation experiments" and be in charge of the first flight in Italy in Rome on 24 May 1908, the student followed the teacher on the tour to Milan and then, at the third and final stage, to Turin. She also accompanied him to one of the first performances at the Military Square on board a Voisin on 8 July. The flight, about 250 meters high, was little more than just a 'hop', but enough to make Thérèse go down into history as the first woman ever to have lifted off the ground on an airplane. When Delagrangé died on 4 January 1910 in an airplane accident near Bordeaux, Peltier left aviation forever and never came on board a plane until the day she died in 1926.



Elise Raymonde Deroche

Elise Raymonde Deroche was born in Paris in 1886. The daughter of a plumber, daring Elise Deroche had a fondness for sports as well as for motorcycles and automobiles. Elise became an actress and used the stage name 'Raymonde de Laroche'. But she did not become famous due to her stage or screen achievements. In 1908 she attended Wilbur Wright's demonstration flight, met Léon Delagrangé and finally appealed to her friend Charles Voisin to let her pilot his plane. Elise was the first woman to obtain an airplane pilot's license worldwide, No. 36, on 8 March 1910, the day chosen as International Women's Day. Afterwards Deroche participated in aviation meetings at Heliopolis, Saint Petersburg (she was introduced to the Tsar as 'baroness'), Budapest and Rouen gaining worldwide recognition. On 8 July 1910 while she was participating in the air shows of the Grande semaine d'aviation de la Champagne at Reims (France) she had a serious accident. Once recovered from her injuries, Deroche returned to fly, and on 25 November 1913 she won the Coupe Femina, the prize awarded by French magazine 'Femina' for the longest non-stop long-distance flight by a female pilot.

During World War One she served as a military driver, but when the war was over she went back to flying. In 1919 Deroche set two women's altitude records and also the women's distance record. On 18 July of the same year she died at the Le Crotoy airfield when her airplane went into a dive and crashed, killing both the pilot and Elise.



Marie Marvingt

Born in Aurillac, France, in 1875, Marie Marvingt lost her mother when she was an adolescent and had to help his father to raise her other four brothers. But such a setback did not stop her from studying and engaging in as many sports as she could: swimming, cycling, skiing, climbing, skating, rowing, fencing, horseback riding, gymnastics and target shooting. She became the first French woman to swim the length of the Seine through Paris, and the only woman ever awarded the First Gunner palms by the French Minister of War. In 1909 her spirit of adventure took her, accompanied by Emil Garnier, to pilot a balloon called Etoile-Filante (The shooting star) to cross the English Channel from Nancy to the English coast in fourteen hours. The following year she obtained her brevet, No. 281, from Hubert Latham, thus becoming the third woman in the world to be licensed as an airplane pilot. Flying an Antoinette monoplane, she participated in many air shows and races and she set women's flight records for duration and distance. Being also a surgical nurse, she saw planes as the ideal means to transport wounded aviators. Her dream of air ambulances became a reality through engineer Béchereau's project. At the outbreak of Second World War she established a convalescent centre for wounded aviators. Marvingt died in Nancy in 1963.



Hélène Dutrieu

Born in Tournai, Belgium, in 1877, Hélène Dutrieu was spellbound by speed: she got engaged in cycling setting two speed track records, then she tried motorcycling and car racing, and much more: in between races, she performed daredevil bike stunts at variety shows. In 1908 after seeing Wilbur Wright flying, she literally fell in love with that new frontier. Spurred by her strong determination she obtained her license on 23 November 1910. That same year she flew to the United States, and when she returned to France, she won the first edition of the Coupe Femina (Femina Cup). Prizes and shows multiplied: in Florence (1911) she won the trophy offered as a prize by Vittorio Emanuele III. In 1922 she became the first woman to pilot a seaplane. She was decorated with the Legion of Honour. During WWI she became an ambulance driver for the Red Cross, and later the director of a military hospital. Once the war was over, she got married and became a journalist. However, she did not leave aviation aside but rather devoted herself to promote it among women. In 1956, appointed Vice President of the Women's Section of the Aero Club of France, she created the Hélène Dutrieu-Mortier Cup for the woman pilot who made the longest non-stop flight each year. She died in Paris on 25 June 1961.





Harriet Quimby

Born in Arcadia, Michigan, in 1875, Harriet Quimby moved to San Francisco at the turn of the century to earn a living as an actress. However, she got a job as a journalist, moved to New York where she wrote for the "Leslie's Illustrated Weekly," and learned how to drive a car. After she attended an aviation tournament she decided to become a pilot. She enrolled at the flying school run by John and Alfred Moisant. She was the first female pilot to earn an aviation license in the United States on 1 August 1911. She began to perform in shows completing a night flight, the first ever made by an aviatrix. She frequently flew accompanied by Matilda, sister of the Moisant brothers, who held license No. 2. The following year, she thought she was ready for a big feat: To emulate, but now being the first woman ever; the flight over the English Channel accomplished by Louis Bleriot in 1909. She moved to the United Kingdom; on 16 April 1912 she took off from Dover and reached a beach in Hardelot, France, after a 59-minute flight. Unfortunately her accomplishment did not receive the attention it deserved as the sinking of "Titanic" consumed all the attention of the media in those days. Back in the USA, she resumed her performances, but on 1 July 1912, for reasons still unknown, Quimby and her passenger were ejected from their seats out of the cockpit when the aircraft unexpectedly pitched forward and crashed. Both died instantly.



Rosina Ferrario

Among the spectators present at the Circuito Aereo Internazionale di Milano watching the air show was a 22-year-old young lady who decided to learn to fly. Born on 28 July 1888 in Milan, the capital city of Lombardy, Rosina Ferrario, led by a strong determination, attended engineer Gianni Caproni's flying school at Vizzola Ticino.

On 3 January 1913 Ferrario became the first woman in Italy to earn a pilot's license, No. 203. She was congratulated for this achievement but she also had to face opposition and prejudice. Aware that her example was a turning point in the history of aviation, she said at a lecture that "There are women who admire me for my flights, but who are just happy with wishing me well in their thoughts. There are other women, however, who do not dare to follow into my steps, but express their admiration through words of best wishes and hope. Finally, there are those women who promise to follow my example." Rosina participated in several exhibitions- in Naples she dropped red carnations over the stands. She was ready to start a tour in Latin America, but due to the outbreak of World War I all flights were suspended, and all her attempts to find a job as an aviatrix during the conflict were to no avail. After the war, she had lost interest in a world she no longer agreed with. However, she remained in contact with the Associazione Pionieri dell'Aeronautica, of which she was a member and whose blazon proudly flattered on her tomb when she died on 4 July 1957.



Amelie Hedwig Beese

Born in a suburb of Dresden in 1886, Hedwig Amelie Beese, also known as Mellie, had to face the prejudices back then in 1906, as she was forced to move to Stockholm to attend a art school to study sculpture. She felt a passion for sailing and skiing. When she returned to Germany, she studied mathematics and engineering in order to get her pilot's license. She had to overcome major problems, such as sabotage and a bad accident, but managed to become the first German aviatrix on 13 September 1911. The following year she set up a flying school and began to design aircrafts, including a seaplane. She worked in this project with one of her early pupils from her flying school, French Charles Boutard. They married in 1913. When the Great War broke out, Mellie became a French citizen national; she and her husband were arrested by German authorities. When the war was over the couple was financially ruined. The relationship was deteriorated and they divorced in 1925. Forced to take the tests again to obtain her expired license, she had a serious accident the same year. On 22 December, in Berlin, she decided to put an end to her days and shot herself.



Adrienne Bolland

Adrienne Bolland, born in Arcueil in 1895, was a French pilot of Belgian origin. She became a pilot in 1920, and in January of the following year she arrived in Buenos Aires with one objective in mind: flying over the Andes. After waiting several weeks for the arrival of one of the most powerful aircrafts that one of the Caudron brothers had promised her, she decided to try with the plane she already had- a Caudron G-3 similar to the model used in the Great War for reconnaissance flights. She took off from Mendoza, Argentina, on 1st April, but she forgot to carry maps for navigation. She slowly rose up to a flight level of 4500 m, well beyond the height allowed on a G-3. Three hours and 15 minutes later, she landed in Santiago, Chile, where she was lifted and carried up triumphantly by the crowd gathered. She was the first woman to fly over the Andes. In 1924 she set an amazing record: She did 212 consecutive loops in 72 minutes. During the 2nd World War she played an active role in the French Resistance. She died in Paris in 1975.

Katherine Stinson

Katherine Stinson was the fourth woman in the United States to obtain a pilot's certificate. She was born in Fort Payne, Alabama, in 1891. She gave up her piano career to become an aviatrix. She took her flying lessons from the well-known aviator Max Lille, who initially refused to teach her because she was female. But she persuaded him with a flawless trial: she took off and flew alone after only four hours of instruction, and with a double control. She moved to San Antonio, Texas, and together with her sister, opened a flying school. In 1915, Stinson became the first woman to perform a loop, and she went on to perform this feat some 500 times without a single accident.

She also earned a pilot's license to carry airmail; she became a bold aerobatics pilot and participated in air shows in China and Japan in front of huge crowds. She linked San Diego and San Francisco flying over Los Angeles and over the Tehachapi Mountains by nine thousand feet, a feat that many had attempted but nobody had achieved, setting a non-stop distance record. During World War I, Stinson flew a Curtiss Jenny throughout the United States for fundraising tours for the American Red Cross. When her aviation school closed in 1917, Katherine became an ambulance driver for the Red Cross in Europe; she fell ill and had to stop flying. Stinson died in Santa Fe, New Mexico, in 1977.



Bessie Coleman

Early in her life had Bessie Coleman to start facing poverty and prejudices. Born in 1892 in Texas in a poor family, she attended school in intervals. After completing her studies she found a job as a manicurist in Chicago. She was fascinated by the history of aviation, but her requests to be admitted to a flying school were always rejected. With the help of some financial backing from acquaintances and her own savings, in 1920 she went to France and earned her license, thus becoming the first African American female pilot. Back in the United States, Queen Bess or Brave Bess, as she was nicknamed, began to perform at the country fairs and expressed her intention to establish a flying school open to black people. In 1923 she bought her first plane, a war surplus with which she had a serious accident that forced her to be 'on the ground' for a long time. She got another plane, second-hand just like the first, and took part in air shows. On 30 April 1926, during a test flight in Jacksonville, Florida, the flight controls locked. Bessie was ejected from the cockpit at about a thousand meters above sea level. She and her passenger died in the crash. In 1995 she was honoured with her image on a US postage stamp.



Elsa Andersson

Elsa Andersson was born in 1897 in Strövelstorp, Sweden. She was the daughter of a farmer. She had a difficult childhood – her mother died when she was six and her elder brother emigrated to America – which helps to shape a strong and determined personality. She saw in flying much more than just a wonderful adventure, she saw the chance to escape a fate that doomed her to be just a farmer's wife, not quite what she wanted in life. She learned to fly a plane at the age of 20 and obtained the Swedish pilot license No. 203. Not content with that she moved to Germany to learn parachute jumping. In 1922, after returning to her home country, Andersson was tragically killed on her third jump in Askersund, Sweden, watched by thousands of appalled spectators gathered at the site. An obelisk was erected as a memorial at the right place where she was found dead; and a film and a novel also portray her life and achievements.



Florence Leontine Lowe Barnes

Florence L. Lowe was born in 1901 in Pasadena, California, to a rich family that dreamt of turning her into a high-society lady. But she had other plans. She preferred a life full of adventure and also business; she surrounded herself with animals, and behaved more like a boy rather than a young lady. At the age of 18 she married a Protestant minister; but soon she realized that that was not the kind of life she would like to lead. She decided to become a pilot in 1928, abandoned her husband and son, and bought a Traveler biplane: she soloed after just six hours of formal instruction. Afterwards she competed in many air races, and she and her nickname 'Pancho' Barnes became gradually popular. In 1930 she broke Amelia Earhart's air speed record with a speed of 196.19 mph, and she was the first woman to fly from Los Angeles to Mexico City. Then she moved to Hollywood to work as a stunt pilot in films, including Howard Hughes' "Hell's Angels". In 1931 she sold her apartment to buy 80 hectares of land in the Mojave Desert, where she set up an airfield, organised rodeos and many other activities. She died in 1975.





Anésia Pinheiro Machado

In 1922 and a few months after obtaining her pilot's license, Anésia Pinheiro, at the age of 20, made her first major flight in a Caudron aircraft from São Paulo to Rio de Janeiro as part of the celebrations of the first centenary of Brazil's independence. Afterwards she took part in flight shows and aerobatics competitions and got a Sunday column in the "O País" newspaper. In 1943 she earned a commercial United States license, with flight instructor and instrument ratings. The list of her great flights includes overflying the Andes and a transcontinental flight throughout the three Americas, both in 1951. She died in Brasília in 1999, at the age of 97, with a deep sorrow of having being denied the title of Brazil's first woman aviator. In actual fact, the International Organization of Women Pilots gave such status to Teresa de Marzo: Both of them did their first solo flight on the same day- 22nd March 1922-, but Teresa was given the pilot's brevet No. 76 whereas Anésia got No 78.



Amelia Earhart

Born in Atchison, Kansas, on 24 July 1898, Earhart worked as a nurse in a military hospital in Canada when the United States went to war. She studied medicine for one year and then moved to California with her mother. She enrolled on a pilot school after attending an aeronautical meeting at Daugherty Airfield in Long Beach. After being awarded her pilot's licence, she undertook her first sports deed at the age of 24 by setting the record as the first female pilot to fly at an altitude of 4,600 m. In 1928, Capt. Railey offered her to become the first woman to fly across the Atlantic. She enthusiastically jumped on board the Fokker Trimotor Friendship accompanying pilot Wilmer Stultz and mechanic Lou Gordon. Exactly 20 hours and 40 minutes later they landed in Burry Port, Wales. Even if she was not the protagonist as the pilot, the flight would make her gain recognition and feel the need to make people aware of the role played by women in aviation. After setting two international female speed records in 1930, "Lady Lindy" –the nickname with which she was known- intended to fly solo across the Atlantic. On 20 May 1932, five years after Lindbergh's flight, Earhart took off in her Lockheed Vega from Harbor Grace, Newfoundland, and landed in Londonderry, Ireland after flying 3,100 km in 14 hours and 56 minutes. On 24 August, she flew non-stop the United States from coast to coast setting a new record. After that, she became the first woman to fly the Pacific, from Oakland, California to Honolulu, Hawaii. In 1937, she felt ready to take on a huge challenge: A world flight. She took off on board a Lockheed Electra with Fred Noonan as second navigator. She reached Puerto Rico, Africa, she flew across the Red Sea and landed in Calcutta 17 days later. She flew to Rangoon, Bangkok, and Singapore. She made a stopover in Bandoeng due to problems in the flight instruments. She took off again to fly to Australia and arrived to New Guinea two days later. To complete the world flight, she had to fly across the Pacific. At the break of the day on July, 2, near Howland Island where the Coast Guard was on station to rescue the crew if necessary, Amelia radioed that they were running out of fuel. The aircraft and its two aviators disappeared for ever and became legends.



Amelia Earhart with her biplane, Avro 594 Avian III with identification G-EBUG, at a stop off in an Italian airport in May 1928.



Maryse Bastié

Born Marie Louise Bombec, in Limoges, France, in 1898. After an early marriage that failed, Maryse married flying officer Louis Bastié, an instructor at Mérignac. As a result of her marriage she became fascinated by the new phenomenon of powered flight and that very same year she obtained her license to fly. She won worldwide attention when she flew below a bridge in Bordeaux, and one month later she was able to complete the Bordeaux-Paris raid. In 1928 she was second at the Reims meeting, and then purchased a Caudron C. 109 to become the heroine of a string of feats: she broke the record for straight-line human-powered flight in Le Bourget-Traptow; in 1929 she was in the air for 10 hours and 30 minutes, setting the French record for light aircrafts; in 1931 she flew from Le Bourget to Lurin in the Soviet Union. She became famous for such daring exploits; she was awarded the Harmon Trophy by the International League of Aviators and the Legion of Honour. Her dream was to fly across the South Atlantic: On 30 December 1936 she took off from Dakar and 12 hours and 5 minutes later she reached Natal, in Brazil, setting a new world record. During the Second World World, Bastié joined the Red Cross, came into contact with allied intelligence services, and worked for the French Resistance until she was arrested by the Gestapo. At war's end she was appointed flight lieutenant of the Armée de l'Air (the French Air Force). Bastié died in a plane crash in 1952.

Ruth Rowland Nichols

Hers was an extraordinary career studded with great moments... and bad ones too. The most formidable opponent for Amelia Earhart. The woman who flew the fastest, farthest and the highest in the world- Ruth Nichols. Born in 1901, Nichols took her first flight at age 18, and she later commented: "I never came down since". She left her medical studies, a job at a bank and a good future in society to follow her passion for flying. After she obtained her license, she was co-pilot for Harry Rogers on a record non-stop flight from Wellesley to Miami completed in 12 hours. It was the first of many more to come. At the age of 27 Nichols was hired by Fairchild Aviation Corporation for advertising flights. In 1930, flying in a borrowed Lockheed Vega she broke the women's transcontinental world speed record and in the following year, the women's world altitude record of 8761 m, even though using a regular oxygen tank could have caused tongue frostbite. In 1931, she broke the women's world speed record set by Amelia Earhart... and she broke four vertebrae in a failed attempt to cross the Atlantic. Three months later, still wearing a cast and a steel corset, Nichols set a non-stop distance record beating French aviatrix Bastié's record. She is also well-known for her humanitarian missions supporting UNICEF and other organisations. After the war, at the age of 57, she flew again reaching 1,600 km/h and an altitude of 15 545 m, setting new women's speed and altitude records at age fifty-seven. Nichols died in 1960; during the course of her career, she flew every type of aircraft developed.



Jean Gardner Batten

Jean Batten was born in Rotorua, New Zealand, in 1909; her father was a dental surgeon. At 18, already a gifted pianist and dancer, Batten decided to become a pilot with the support of her mother. In 1929 she moved to England. She gained private and commercial pilot licenses borrowing £500 from a New Zealand pilot serving in the Royal Air Force. In 1934, after two eventful attempts, Batten successfully flew solo from England to Australia in a De Havilland Gipsy Moth biplane. Her trip of 14 days and 22 hours beat the existing record of English aviatrix Amy Johnson by over four days. In 1935 she bought a Percival Gull monoplane and set a world record flying from England to Brazil in the Gull. In 1936, another world record flying from New Zealand to England. Queen of the long distances, she received a lot of distinctions and was the first woman to be awarded the Medal of the Fédération Aéronautique Internationale. She died in Spain in 1982 from complications from an infected dog bite wound.



Ruth Elder

An actress of high hopes and great ambitions, Ruth Elder was born in Anniston, Alabama, in 1902. Fascinated by Charles Lindbergh's achievement, she decided to become 'Lady Lindy', that is, the first woman to fly across the Atlantic. She attempted such feat, and she and expert instructor George Haldeman took off from Roosevelt Airfield, NY, on 27 October 1927, flying a yellow single-engined Stinson Detroiter called "American Girl". An oil leak forced them to land on water about 350 miles from the Azores, and they were rescued by the Dutch tanker Barendrecht. They failed to reach their goal- Paris-, but their flight was the longest made so far on open sea and the longest by a woman- 2,623 miles.

The newspapers wrote that Elder piloted the plane for nine hours, but she later on admitted that in fact the pilot was Haldeman. Even before the flight, other woman pilots had accused her of wanting to draw the most attention to herself to gain publicity rather than to aviation. In 1929 she finished fifth at the Women's Air Derby flying a Swallow. Elder married six times and died in San Francisco in 1977.



Amy Johnson

Amy Johnson, who would become one of the greatest female aviators, earned her pilot's licence in London in 1929, after being introduced to flying as a hobby. Born in Kingston Upon Hull 26 years before, she graduated with a degree in economics in Sheffield and then worked as a secretary in a law firm. She purchased a second-hand De Havilland Gipsy Moth biplane she named Jason. In 1930, she achieved recognition as the first woman to fly solo about 18,000 km from Britain to Australia. The following year, Johnson and her co-pilot Jack Humphreys flew a De Havilland Puss Moth to go from London to Moscow in one day, completing 2830 km in about 21 hours. From then, they continued across Siberia and on to Japan, setting a new record. In 1932, Johnson married Scottish pilot Jim Mollison, with whom she would share flights, adventures, and victories. Johnson broke her husband's record time for a flight from London to Cape Town. In 1933, they flew a D.H. Dragon Rapide from Wales to the United States and were wounded during an emergency landing. In 1934, they connected England with India in a D.H.88 Comet, but were forced to retire from the Britain to Australia MacRobertson Trophy Air Race because of engine trouble. In 1936, Amy regained her Britain-to-South-Africa record. On January 1941, while flying for the Air Transport Auxiliary from Blackpool to Kidlington near Oxford, Johnson encountered adverse weather conditions and –according to the reconstruction of the event–drowned after bailing out into the Thames.





Elly Beinhorn

The spark that ignited Elly Beinhorn's interest in aviation was a lecture by aviator Hermann Kohl who had recently completed a historic Atlantic crossing. Born in 1917 in Hannover, she was just 11 years old. When she became of age, and against the wishes of her parents, Beinhorn moved to Spandau where she took her first flying lessons. She gave aerobatic displays on the weekends, which she found financially rewarding, but personally unsatisfying. Long distance flying was her real goal so in 1931 she joined a scientific expedition to Portuguese Guinea. On the return journey, engine failure resulted in a crash-landing in the Sahara. Beinhorn was rescued by nomadic Tuareg tribesmen; she subsequently returned to the crash site to recover parts of the plane. Later she embarked on flights to the Orient in a Klemm monoplane. In Persia she met Moysse Stephens and Richard Halliburton who were flying around the world in a biplane. She accompanied them to the Everest, and then she flew on to Bali and Australia. Back in Berlin, and free of debts that she paid off with the money from her awards and the articles she wrote, Elly embarked on another flight: she flew across Africa and then the United States. In 1936 she married famous racing driver Bernd Rosemeyer, who died just one and a half year later while attempting to break a speed record. Against Elly's wishes, Nazi leaders claimed Bernd as one of their own, and honoured him with ostentatious funeral services. After the war, she moved to Switzerland to continue flying planes. Beinhorn died in 2007.



Maryse Hilsz

In love with flying, in 1924 Maryse Hilsz decided to take part in a parachuting competition although she had never been on board an aircraft before. Following this initial jump, she made over a hundred more in order to raise money to pay her flying lessons. She obtained her license in 1930. A woman of action, with a strong personality, the years to come saw her breaking several speed, altitude and endurance records (in 1933 she flew a Farman 291 linking Paris and Hanoi, then she linked Paris and Tokyo). After Germany invaded France she joined the French Resistance and she stood out due to her bold flights, which included an emergency landing on water off the coast of Turkey. In 1945 she was one of the prestigious women aviators that was selected to form a group of female-only military pilots; however, the recruitment for the group was later stopped. She was the first woman pilot in the Armée de l'Air (the French Air Force) and appointed second lieutenant. On 30 January 1946 her aircraft ran into bad weather and crashed; Maryse was killed in the accident at the age of 43.



Jacqueline Cochran

Born in Pensacola, Florida, in 1907, Jacqueline Cochran was abandoned by her parents and adopted by a humble family. At the age of 10 she was already working as a hairdresser. She met Floyd Odlum, her future husband, who encouraged her to fly an aircraft around the country promoting cosmetic products. In just three weeks she obtained her pilot's license at Roosevelt Airfield, in Long Island. She participated in her first aviation rally in Montreal, and flew solo to New York. In 1934 Jacqueline participated in the London-Melbourne race, but had to quit when in Budapest due to mechanical problems. In 1938 she won the prestigious Bendix race. During World War II she met Pauline Gower, an English woman at the head of an organisation of women pilots, and after she came back to the USA, President Roosevelt entrusted her the task of organising the "Women Airforce Service Pilots" (WASP) for ferrying aircrafts in flight and towing gliders and targets. At war's end, she entered the world of politics running for Congress and supported Eisenhower's candidacy. Back to aviation in 1953, she set the world's speed record over a 100 km distance. Two years later, she broke three world records and broke the sound barrier while nose diving. In 1963 flying a TF-104G, she became the fastest woman in the world over 100 km.



Hélène Boucher

Called "France's sweetheart", Hélène Boucher is an all-important name in French aviation. She was of the most renowned women pilots ever despite her brief- but no doubt dazzling- career. Born in Paris in 1908, she decided to devote her life to flying after her brother, Jean Hubert, died in a plane crash. She took her first flying lessons in July of 1930 and received her pilot license in June 1932; she flew for just over three years. She held an altitude record and then became a stunt pilot in aerobatics shows. On 9 August 1934 she set the new speed record for all categories over one thousand kilometres at 409 km/h; three days after she pushed it further: 445.220 km/h. She is the first woman to be awarded the Legion of Honour. She died at an early age of 25 on a testflight.

Gabriella Gaby Angelini

Gaby Angelini's aviation career spanned a little over a year. She was born in Milan in 1912; her mother, a business executive, wanted her to study ballet and piano. But Gaby's true passion for sports and engines was so strong that at the age of 19 she obtained her pilot's license at the Breda Flying School. Dreaming of great adventures, she took part in the Air Tour of Lombardy. She got trained in instrument flying and aerobatics, and in the summer of 1932 she successfully completed a raid across eight European countries flying a Breda 15 ultralight. Soon after she planned a new, more ambitious project: Flying from Milan to Delhi, India. She managed to reach Cape Milo in two stages; bad weather forced her to stay here for some time, and afterwards, she flew to Tunis, Tripoli and Benghazi. The next stop was planned at Tobruk, but although she was aided in flight by a military Ro.1 Romeo, the young aviatrix encountered a wind and sand storm and her plane plunged close to the Wadi el-Ghefta oasis. She died in the crash. It was 3 December 1932.



Sabiha Gökçen

Turkish aviatrix Sabiha Gökçen is the world's first female air force combat pilot. Born in Bursa in 1913 into a very poor family, when she was 12, Gökçen was adopted by Kemal Atatürk, founder of the new modern Turkish state and first president of Turkey. In 1935 she attended an air show and asked if she could become a skydiver; afterwards she obtained her pilot's license. Gökçen was sent to USSR, together with seven male students, for an advanced course in glider and powered aircraft piloting. The following year it was Atatürk himself who urged her to attend the Air Force Academy to become the first female military pilot of Turkey. She was assigned to the 1st Aircraft Regiment in Eskişehir Airbase and participated in the Aegean and Thrace exercises. In 1937 she took part in the military operation against the Kurdish rebellion at Dersim. In 1938, she carried out a five-day flight around the Balkan countries to great acclaim. Later, she was appointed chief trainer of the Türkkuşu Flight School, where she trained other female aviators. She worked there until 1955. Throughout her career as pilot, Gökçen flew 22 different types of aircraft for more than 8000 hours, 32 hours of which were active combat missions. An international airport in Istanbul is named after her. Gökçen died in Ankara in 2001.



Carina Massone Negrone

In the mid-fifties, the Marchioness Carina Negrone was the only Italian woman to have "conquered" the third degree civilian pilot's license, the instructor and test flight license and set several international records. With a bold personality, this keen sportswoman – she enjoyed engaging in different sports such as skiing, swimming, hunting and tennis – obtained her pilot's license in 1933 and only a few months later she won the "City of Genoa" air show. The year after she set the female world altitude record- 5,544 meters- piloting a seaplane. On 20 June 1935 she took off from Montecelio on a Caproni Ca.113, and went up to 12,043 meters, thus breaking the female world record that so far in the hands of French Maryse Hilsz. At Asiago she obtained her sail-flying brevet, and in the following years she excelled in several competitions: From the Italian air sport championship to the 'Giro di Sicilia', from the 'Giro delle Dolomiti' to the 'Circuito della Madonna'. In 1951 she and Ada Marchelli form one of the three Italian teams taking part in the Air Tour of Algeria. In 1954 she added a new record to her list of achievements when she, along with Ada Moretti, covered the distance between from Ghedi to Luxor, Egypt, flying a Piaggio P.136L amphibious in 13 hours. She was elected president of the Aero Club of Genoa, the city where she was born in 1911, and she worked tirelessly to renew the association. She died in 1991.





Aloisa Guarini Matteucci Degli Angeli

A beautiful girl with affable manners, Countess Aloisa Guarini Matteucci did not flaunt her title of nobility or her high-ranking lineage- her grandmother; the Marchioness Pepoli, was the Kaiser's daughter. Modern and reckless, she used to wear trousers to ride her bike. She fell in love with flying and in 1937, she was the first Forlivan woman and one of the first in Romagna to obtain a pilot's license after finishing the 3rd course by the Forlì RUNA (Reale Unione Nazionale Aeronautica or Italian Royal Air Union). The outstanding skills she showed at the tests earned the praise of President Mario Fabbri and flight director Renato Spagna, who were not used to complementing pupils. She soon became a presence admired at many airports; she took part in several air races and quite often finished at the top positions. In 1949 she joined a brother in Venezuela and returned to Italy, in Forlì, in 1985. The old passion for flying took her many times to Villafranca to feel again juvenile emotions on board ultralight aircrafts. She died at the age of 86 in 1992.



Mari Pepa Colomer Luque

The first female pilot of Spain, Mari Pepa Colomer Luque, got her pilot's license in January 1931, when she just turned 19, at the Pratt de Llobregat airport in Catalonia. She distinguished herself due to her participation in numerous meetings so much so that she was appointed as honorary member of the Aero Club of Barcelona. Her outstanding skills made the difference and she got her diploma as instructor in the summer of 1935. Mobilised by the Generalitat with the rank of alférez (pilot officer) the day after the outbreak of the Spanish Civil War, she taught flight lessons at Sariñena and also performed several missions such as flying liaison flights and dropping propaganda leaflets over Barcelona. In the summer of 1936 she made many bomb-dropping flight tests for 12-kg Ispanya bombs made at small steelworks in Catalonia. During the war she married José M^a Carreras Dexeus who was a remarkable pilot of long-distance flights and one of the main promoters of aviation in Catalonia in the 1920s.



Dolores Vives Rodón

Dolores Vives Rodón was born in 1909 in a family open to the ideas of progress and sensitive to social issues. She studied at the Women's Institute of Culture and Library in Barcelona and was awarded a diploma in piano and cello. In 1932, she and her father, who was a lawyer, were among the first members of the newly established "Aero Popular". On 13 May 1935 she was granted pilot license No 217 issued by the Dirección General de Aeronáutica. On 1st September of the following year, a little over a month after the Spanish Civil War broke up, she was mobilised by the Generalitat de Catalunya and performed several reconnaissance flights over the sea and along the coast up to the border with France. After that she was in charge of watching and recording any kind of aircraft activity at the Prat de Llobregat airport, and continued working as a pilot and instructor. A true antimilitarist, she asserted she was never able to drop a bomb.

"I used to wear a flight suit, just like any other pilot, but it was always a feminine garment so that everyone can clearly see I was a lady."



Pauline Gower

On the outbreak of the Second World War, the United Kingdom was desperately in need of pilots and in September 1939 the Air Transport Auxiliary (ATA) was created. This was a civilian organisation responsible for ferrying military aircraft from workshops or factories to operational units. This would allow male military pilots to engage in combat flights. All those woman pilots who were not accepted by the armed forces but were able to fly were admitted to the ATA. Only eight women were appointed following this selection criteria, thanks to the perseverance and high-level connections of an aviatrix who was the daughter of a British MP. Born in 1910, Pauline Gower decided to earn a living as a pilot after she finished school. In 1931, she and Dorothy Spicer established a joy-riding and air taxi service in Kent. A lady like her was the right choice for the ATA women's branch. Soon after some other woman pilots joined the initial eight, and spurred by their professionalism, they overcame resistance and prejudice. They not only flew any type of aircraft (fast Spitfires and heavy Lancasters) but also in 1943 they were paid as much as their male colleagues, the first time ever in the UK. Some of the 166 girls came from the United States, Poland (Marshal Pilsudky's daughter), and even Chile and Argentina. Gower married a RAF officer in 1944. She died in 1947 giving birth to twin sons.

Paulina Denisova Osipenko

Born in Ukraine in 1907 in a peasant family, Paulina Denisova graduated after completing a poultry breeding course and ran a collective farm. Captivated by the passion for flying, in 1930 she decided to learn to fly a plane, but her first application for admission to the flying school was rejected. She finally earned her brevet in 1933, and four years later, in May 1937, she broke the women's height record for seaplanes, with a 500 load and thousand kilometres that was held by Italian aviatrix Carina Negrone. Two months later, along with Vera Lomako e Marina Raskova, she flew non-stop from Odessa to Arcangelsk on a single-engine seaplane. On 9 June 1938 she set the women's distance record for seaplanes in a closed track, covering 1750 km in nine hours and 32 minutes. She married Aleksandr S. Osipenko, a fighter pilot, in Spain for the Republic. She was awarded the title of Hero of the Soviet Union. She died in May 1939 on a test flight with the rank of major of the USSR Air Force.



Hanna Reisch

"She will never be a good pilot": Seldom has such an opinion –given on Hanna Reisch by her first instructors– proved to be so wrong. She would have the opportunity to show with skill and courage that she was beyond compare. Reisch (born in Hirscheberg, Silesia in 1912) enrolled on a gliding course in Grunau as soon as she completed her studies. She performed bold aerobatic stunts for the shooting of a film and by 1933, when she was slightly over 20, she took part in a scientific expedition in South America to learn about the currents and weather conditions in the routes Lufthansa was interested in. Back to her home country, she had already made a name for herself by then and was asked to experiment in flight a new type of aerodynamic brakes on gliders. By 1937, she was already awarded the honorary distinction of Flugkapitan, and was summoned by Ernst Udet himself in Rechlin to join in as collaborator of Luftwaffe. Despite the restrictions imposed to Germany at the end of the Great War, Reisch had the chance of flying on the most diverse and advanced airplanes that the industry was fine-tuning, including what may be deemed as the first helicopter: The Focke Angelis Fw 61. She beat some world records and survived a serious accident while testing a device, positioned in the wing tips of a Dornier Do 17, for cutting the barrage balloons cables. In 1942, she performed the in-flight testing of the rocket-propelled Messerschmitt Me 163, a task that had already claimed the lives of other highly skilled pilots. Hanna, too, she was the victim of an accident that caused her many fractures. In the summer of 1944, Reisch –together with Otto Skorzeny– was a fervent supporter of the VI manned version, the flying bomb fine-tuned by Fieseler. The tests did not live up to the expectations and Reisch risked her life once more. As a great admirer of Adolf Hitler –she has no esteem for Hermann Goering, though– she witnessed the last days of Nazism and Nazi chiefs. Hitler himself commissioned her to arrest Himmler before committing suicide. Captured by the Americans, Reisch resumed flying after the war as an instructor and participated in gliding contests until 1970. Reisch died at the age of 67 in 1979.



Lydia Vladimirovna Litvyak

Born in Moscow in 1921, Lydia Litvyak took her first flight lessons when she was only 14; by the end of the 30s, she was already a pilot instructor. She tried to join the air force after Germany attacked the Soviet Union: She succeeded by adding a hundred of flight hours in her own booklet. She joined the 586th Female Regiment formed by Marina Raskova, which was equipped with Yakovlev Yak-1 fighters. She got her baptism of fire in the summer of 1942 in the area of Saratov and she was assigned to a mixed unit with some colleagues. Since the first missions she accomplished with the 437th Regiment, Litvyak demonstrated her skills with her first victories, among which, according to certain sources, we find the Messerschmitt Bf 109G of a German ace, the Feldwebel Erwin Maier, who looked extremely surprised when meeting the enemy that had shot him down. She is credited to have shot down 11 aircrafts. Assigned to the 9th Guards Fighter Regiment, Litvyak continued to achieve success as the press was telling the deeds of the "White Lily of Leningrad". In the beginning of 1943, she was moved to the 296th Regiment so that she could still fly the Yaks. She was awarded the Order of the Red Star and promoted to the rank of junior lieutenant. Wounded in combat, she was appointed flight commander of the 3rd Aviation Squadron of the Regiment, which had become the 73rd Regiment of the Guard. Wounded again on 16 July, she refused to take medical leave and shot down two more aircrafts. On 1 August, she took off from Krasnyi Luch, Ukraine for the fourth sortie of the day and did not return to the base. Litvyak had between 11 and 18 victories to her credit.





Mariya Ivanovna Dolina

The daughter of Ukrainian peasant, Dolina was born in 1922 in the village of Sharovka, Omsk region of Siberia. She had an impulsive and determined character. The family moved back to Ukraine again, and in 1939 Mariya graduated at the flying club of the paramilitary Osoaviakhim in order to obtain her instructor license. A few weeks after Germany invaded the Soviet Union, she is mobilised for combat and joined the 587th Dive Bomber Regiment. She was later appointed as Vice Squadron Commander of that regiment. The unit had Petlyakov Pe-2 bombers. On June 2, 1943, Dolina's aircraft was hit by enemy anti-aircraft artillery disabling an engine and causing a fire. On the way back to the base, her flight was attacked by German fighters. Dolina's crew bravely fought against the shooting-down and claimed two enemy aircraft. All through her combat pilot career, Dolina flew seventy-two war missions where she showed her courage. After the war, she was awarded with the title of "Hero of the Soviet Union" and "Honoured Citizen of Kiev". Dolina died at the age of 87 in 2010.



Beate Uhse Köstlin Rotermund

If the life stories of the first female pilots are unusual, the life of Beate Uhse was a quite surprising and eventful one. Uhse was born in Wargenau, East Prussia, in a family that encouraged the non-conformist and extrovert spirit of their youngest daughter. They assisted her in getting a good education and to practicing sports- at age 15 she excelled in javelin throwing. After living in England for one year, she returned to Germany in 1937. She joined the Rangsdorf pilot school and earned her license when she was about to turn 18. With the beginning of the war, flying and stunt piloting had to stop and she had to remain grounded. Beate was strained at the leash and she finally accepted an offer by the Luftwaffe (German air force) to fly in an aircraft transport squadron. Her skills and courage won her the chance to fly fighter aircraft that she otherwise would not be able to get to- Ju 87 Stuka, Bf 109, Fw 190, or even the jet-powered Me 262. In 1943, her son Klaus was born, after her marriage to Hans-Jürgen Uhse, which was much opposed by her father. In 1944 she was promoted to the rank of captain. During the last days of the war when Berlin was surrounded by allied forces, Beate left the destroyed city, together with her son and his nanny, flying a small Siebel Fh 104 plane and was captured by the British. Beate Uhse's career as a pilot ended after the war. First, she made a living on the black market. Then, taking advantage of her knowledge on sexuality and contraception, she started a peculiar business activity that led her into running a large chain of adult shops and opening an erotic museum. Beate Uhse died in Switzerland in 2001.



Marina Mikhailovna Raskova

Unlike the majority of airwomen, Marina Raskova (Moscow, 1919) did not show an early interest in aviation. She decided to quit school as she started to suffer from nervous breakdown; she first worked as chemist and then as a draughtswoman. Once she discovered her vocation, Raskova obtained her pilot's license and she also became a military navigator. She started teaching at the Zhukovskii Air Academy, the first woman to do so. She was part of the great record flights in the 1930s. The most famous of them was the international women's record over a straight-line distance of 5947 km set by Raskova together with Valentina Grizodubova and Paulina Osipenko flying from Moscow to Komsomolsk. But the raid ended in an emergency landing: Raskova parachuted out before they touched down, and had to walk for 10 days with no water and almost no food. All three women were decorated with "The Hero of the Soviet Union" award, the first females ever to receive it and the only ones before the Second World War. After Germany's attack in 1941, she was credited with using her connections to convince the military that women could take part in the defence. Raskova commanded the 125th Guards Bomber Aviation Regiment (588th Night Bomber Regiment before). She died on 4 January 1943, when her aircraft crashed attempting to make a forced landing on the Volga bank during a snowstorm.



Ekaterina Vasylievna Budanova

Born in Konoplanka in 1916, Ekaterina Budanova worked in an aircraft factory in Moscow and became very interested in aviation. She obtained her civil pilot's licence and in 1937, she became an instructor and took part in air parades. She volunteered after the Nazi attack and was assigned to the 586th Fighter Regiment in Saratov. When the unit was re-equipped with other types of aircrafts, the girls trained in flying Yakovlev Yak-1 were sent to the 437th Regiment, then to the 9th Guards unit, and finally to the 296th (later the 73rd Guards Fighter Aviation Regiment). The number of victories obtained by Budanova was on the rise and, she and Lydia Litvyak received the honour of appearing on the cover of the Ogonek weekly publication on 20 April 1943. When she took off on the morning of 19 July to accomplish her last mission, she already had 11 victories to her credit, many more than the number needed to be called an 'ace'. There was fierce dogfight between the Soviet squad and the German fighters and Budanova shot down another enemy airplane. But her fighter aircraft was seriously hit. She went back through the lines and made an emergency landing near the village of Novokrasnosvka. Her rescuers took her lifeless body out of the cockpit. Twice decorated with the Order of the Patriotic War and proposed for the distinction of Hero of the Soviet Union, she was awarded this title in 1993 –then known as Hero of the Russian Federation.

Jacqueline Auriol

Born as Jacqueline Douet in Vandea in 1917, she was the daughter of a shipbuilder. She graduated in Nantes and then studied painting at the École du Louvre. In 1938, she married Paul Auriol, son of the Socialist minister who became President of France in 1947. Her interest in aviation turned into a huge passion: In 1946 she obtained her civil pilot's license and right after she participated in an Algiers-Dakar raid. She was severely injured in the skull in a seaplane accident. Considered as one of the most beautiful women in Paris, Jacqueline's face was disfigured in that accident and she underwent 22 plastic surgery operations to rebuild her face. But this test did nothing but strengthen her will: she earned a military pilot license in 1950, then the commercial one, and then qualified as the world's first female test pilot. In 1951 flying a Vampire jet, she set the women's world speed record in an air track besting that of American aviatrix Jacqueline Cochran. This began a friendly rivalry between the two ladies, which journalists called "The War of the Two Jacquelines". After being admitted to the Test Flight Centre in Brétigny, she went on beating records. In August 1953 she broke the sound barrier: She was awarded the National Order of the Legion of Honour medal, and she was the president of the Fédération Aéronautique Internationale.



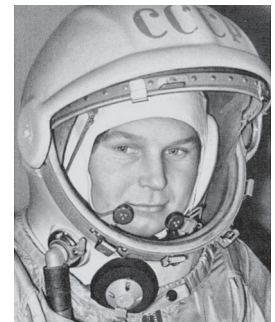
Fiorenza De Bernardi

Born into the profession—her father Mario had been a fighter pilot during the Great War, winner of the 1926 edition of the Schneider Trophy, tester, record holder; pilot of the first jet-powered aircraft on its first flight in Italy on the Campini Caproni CC.2-, Fiorenza De Bernardi was born in Florence on 1928. Very fond of rock-climbing, skiing, and open-air life, she started flying with her father in 1951 and took part in aeronautical events across Italy and Europe, often accompanied with fellow aviatrix Graziella Sartori. She even started to learn gliding in the 1960s. In 1966, the Air Force offered some experienced civil pilots the chance to take an elementary instrument flight course at Scuola di Alghero and she became the first female airline pilot in Italy the following year. Hired in 1969 by Airtirrena, she became the first female commander of Italy, flying Yakovlev Yak-40s for which she sought qualification in Moscow. In 1971, the building company asked the airline to perform a presentation flight of Yak-40 to the Middle-East and Australia, which was completed by De Bernardi in 45 days. Not content with her already enviable records, the aviator became the first woman in Italy to hold a glacier pilot licence. In 1985, a severe car accident forced her out of gear levers but not of aviation: She continues relentlessly to do her utmost to promote all the facets of the role of women in flying. De Bernardi is the president of Associazione Donne dell'Aria.



Valentina Vladimirovna Tereshkova

The saying 'from the stalls to the stars' could not be more valid for Valentina Tereshkova. Tereshkova was born in a village in the Yaroslavl Oblast in 1937. Her father was a tractor driver and her mother worked in a textile plant. Her father died during WWII and she had to help support her family. She worked in a tyre company, then in a textile plant; meanwhile she left school and continued her education by correspondence courses until she got her diploma as technician. She got trained in skydiving, and fascinated by Yuri Gagarin's feat, she applied to enter the cosmonaut school. In 1962 she was selected with other three applicants, and started the demanding training. On 16 June 1963, Tereshkova aboard a Vostok 6 was launched from the Baikonur Cosmodrome, and landed in the Novosibirsk region after completing 49 orbits around the Earth. She was the first woman ever in space. In Moscow she was bestowed with honours and was awarded the title of astronaut of the USSR. Within a panorama of open rivalry between USSR and the United States, her image became a political symbol even. Tereshkova studied at the Zhukovsky Air Force Academy and graduated as an aeronautical engineer. She also held several high-rank political positions.



Judith Arlene Resnik and Christa McAuliffe

The twisting cloud of steam given off by the explosion of the Space Shuttle Challenger on 28 January 1986 reminds us all that space voyages are far from being a quiet routine. The launch of mission STS-51-L resulted in the death of Commander Francis Dick Scobee, astronauts Gregory Jarvis, Christa McAuliffe, Ronald McNair, Ellison S. Onizuka, Judith A. Resnik, and Michael J. Smith. McAuliffe (the second from the left), was a school teacher selected to participate in the Teacher in Space Project, and Resnik (the fourth from the left) was a NASA engineer. They are the first two women to lose their life in the last frontier of human flight. Judith Arlene Resnik was born in Akron, Ohio, on 5 April 1949. She was recruited by NASA in 1978 and was having her second experience as an astronaut after having flown for six days, 56 minutes and 4 seconds in the maiden voyage of Discovery on 30 August 1984. She was therefore the second American female astronaut after Sally Ride, who had made a voyage on 18 June 1983 on space shuttle Challenger. On that morning in January, the failure of one of the solid propellant rocket engines resulted in the destruction of the shuttle 73 seconds after launch, killing all seven crew members who had no time to escape. On 1 February 2003, the Columbia disaster claimed the lives of two more women, in addition to their colleagues Michael P. Anderson, David M. Brown, Rick D. Husband, William C. McCool, and Ilan Ramon: Laurel Clark and Kalpana Chawla.



Indice

9 Coraggiose, tenaci, abili

Le immagini

- | | | | |
|----|--------------------------------------|----|--|
| 16 | Thérèse Peltier | 40 | Hélène Boucher |
| 17 | Elise Raymond Deroche | 41 | Gabriella Gaby Angelini |
| 18 | Hélène Dutrieu | 42 | Sabiha Gökçen |
| 19 | Harriet Quimby | 43 | Aloisa Guarini Matteucci Degli Angeli |
| 20 | Marie Marvingt | 44 | Carina Massone Negrone |
| 21 | Amelie Melli Hedwig Beese | 46 | Mari Pepa Colomer Luque |
| 22 | Rosina Ferrario | 47 | Dolores Vives Rodón |
| 24 | Adrienne Bolland | 48 | Pauline Gower |
| 25 | Katherine Stinson | 49 | Paulina Denisovna Osipenko |
| 26 | Bessi Coleman | 50 | Lydia Vladimirovna Litvyak |
| 27 | Elsa Andersson | 51 | Maria Ivanovna Dolina |
| 28 | Anésia Pinheiro Machado | 52 | Hanna Reisch |
| 29 | Florence Leontine Pancho Lowe Burnes | 53 | Beate Uhse Köstlin Rotermund |
| 30 | Amelia Earhart | 54 | Marina Michajlovna Raskova |
| 32 | Maryse Bombec Bastié | 55 | Ekaterina Vasilievna Budanova |
| 33 | Ruth Rowland Nichols | 56 | Jacqueline Douet Auriol |
| 34 | Jean Gardner Batten | 57 | Fiorenza De Bernardi |
| 35 | Ruth Elder | 58 | Valentina Vladimirovna Tereshkova |
| 36 | Amy Johnson Mollison | 59 | Judith Arlene Resnik e Christa McAuliffe |
| 37 | Elly Beinhorn | | |
| 38 | Maryse Hilsz | | |
| 39 | Jacqueline Cochran | 61 | Traduzioni |

Finito di stampare
dal Centro Stampa Regione Emilia-Romagna
Bologna
aprile 2014

Nuova edizione riveduta
ISBN 9788897281252

In quarta di copertina:

Nino Salvaneschi, La donna nello sport, «*Almanacco dello sport*», I, 1914, pp. 56-62



“Ultimamente una aviatrice, Rosina Ferrario, è venuta pei cieli d’Italia a emulare le gesta della Dutrieu e della Herveu. E questo è pure lo sport più femminile. Non sono le donne e l’aria sorelle di vette e di abissi, di luci e di misteri, d’azzurro e di grigio, di sereno e di tempeste, di pericoli e di insidie? Non sono spaventosamente belle per chi le tenta e le ama? Tutte le piccole creature irrequiete sorelle delle allodole e delle colombe, vagabonde romantiche per vie senza confine, per sentieri senza approdi, per mari senza vele, trovano nello sport più capriccioso il canto della loro vita. ”