

NOUVEAU NUMERO DE TELEPHONE:
256-78.00 +

FONDATION DE LA VOCATION

133, CHAMPS ELYSEES
PARIS 8^e BALZAC 78.00

Paris, le 22 juin 1967

le président

**DELAHAYE
CHARLES**

Monsieur André Dreyfus
Président directeur général
Eclair-Journal
9, rue Lincoln

6 5704 Paris 8e.

Cher Monsieur,

La Compagnie Air Inter vient d'engager le premier pilote de ligne féminin, Mlle Jacqueline Dubut, à qui le Jury de notre Fondation avait décerné en 1966 une Bourse de la Vocation afin qu'elle puisse accomplir tous les stages nécessaires.

Nous aurons le plaisir de présenter, au cours d'un cocktail de presse, le mercredi 28 juin, de 11 h. 30 à 13 h., cette jeune fille qui commencera à assurer un service régulier sur une ligne d'Air Inter à partir du 3 juillet.

Je serais vraiment très heureux que vous assistiez à cette manifestation et qu'il vous soit possible, éventuellement, de lui consacrer une séquence dans votre prochain journal.

Jacqueline Dubut n'honore pas seulement la Fondation de la Vocation mais également une certaine jeunesse qui sera l'élite de la France de demain.

A l'avance, je vous en remercie très vivement et vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments bien cordiaux.

Marcel Bleustein-Blanchet

Marcel Bleustein-Blanchet.

Après le cocktail
suite à ORLY
avec un
mas 262
Air-Inter

On tourne



Jacqueline AURIOL au côté de Jacqueline DUBUT, le 24 novembre dernier,
lors de la remise des Bourses de la Fondation de la Vocation,
(à gauche Maître René FLORIOT , à droite M. Roger BELLON et Marcel BUSTEIN-BLANCHET)

Photo Jean-Loup BOSSCE
258, Rue Marcadet, PARIS-18^e
R. M. Seine 111206475
Tel.: 228-31-07
Mention obligatoire



LIGNES AERIENNES INTERIEURES

12. RUE DE CASTIGLIONE PARIS 1^{er} - TÉL. 742-07-69

PRESSE - INFORMATIONS

ACTIVITE D'AIR INTER PENDANT LE 1^{er} SEMESTRE 1967

L'activité d'AIR INTER ne s'est pas ralentie au cours du 1^{er} semestre 1967. 750.000 passagers ont été transportés, chiffre restant dans les prévisions et représentant environ 45 % de plus que pendant les 6 premiers mois de l'année 1966.

5 Caravelle aux couleurs d'AIR INTER mises en service progressivement depuis le 6 Mars 1967, ont remplacé les Caravelle jusqu'à présent affrétées à AIR FRANCE.

4 autres Caravelle ont été commandées. Elles entreront en service fin 1967 et début 1968 et constitueront, avec les 5 Caravelle déjà citées, une flotte de 9 Caravelle à la fin du 1^{er} semestre 1968.

D'autre part, AIR INTER a loué un Fokker F-27 200 biturbopropulseur de 44 places qui doit renforcer la flotte à partir du 1^{er} Juillet 1967. Il sera affecté aux liaisons Paris-Strasbourg-Lyon-Bordeaux et Paris-Brest. Peint aux couleurs d'AIR INTER, il sera mis en œuvre par un équipage de la Compagnie.

Dès le 1^{er} Avril 1967, le programme était renforcé, les principales liaisons améliorées et le nombre de places offertes augmenté de 30 %. De nouvelles liaisons étaient mises en service (Paris-Metz, Paris-Toulon et Paris-Saint Briec dont le trafic dépasse les prévisions).

L'expansion d'AIR INTER l'oblige également à augmenter la superficie de ses locaux. La Direction Générale s'installera à la fin de l'année rue de Rivoli où 1.500 m² de locaux ont été loués, venant s'ajouter aux locaux de la rue de Castiglione. La Réservation également doit quitter Orly en fin d'année pour Paris.

...

Fin Juin 1967, le total de l'effectif du personnel comportera 1370 personnes dont 327 navigants. Depuis le 8 Mai 1967, un pilote féminin fait partie des équipages d'AIR INTER. Elle sera mise en ligne dès les premiers jours de Juillet comme co-pilote de Nord 262.

Sur le plan commercial, le bilan des forfaits d'hiver se révèle satisfaisant avec 700 forfaits vendus pendant la saison d'hiver au départ de Paris. Des forfaits de week-end d'été ont été mis en place depuis le mois de Mai.

Une réduction de 25 % a été accordée aux jeunes de moins de 22 ans.

Un accord HERTZ/AIR INTER améliore la formule AIR/ROUTE.

Enfin, l'ouverture de la Délégation Régionale à NANTES, 15 rue Lapérouse - le 18 Janvier et de celle de BREST, 91 rue de Siam - le 16 Juin, sont venues compléter l'implantation d'AIR INTER en province.

Le 20 Juin 1967.



LIGNES AERIENNES INTERIEURES

12. RUE DE CASTIGLIONE PARIS 1^{er} - TÉL. 742-07-69

PRESSE - INFORMATIONS

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE AIR INTER

La Compagnie AIR INTER a été créée en 1954 par un groupe de banques et de transporteurs privés auxquels s'intégraient, dès 1955, AIR FRANCE et la SNCF. Elle n'était, au départ, qu'une Société d'Etudes. En 1958, elle commença un début d'exploitation qui fut arrêté la même année en raison des charges d'exploitation trop importantes.

Cette exploitation reprit en 1960, grâce au concours financier des collectivités régionales (Chambres de Commerce, Mairies, Conseils Généraux) conscientes de l'importance de la desserte aérienne de leur région et sous l'impulsion nouvelle de l'Amiral P. HEBRARD, Président Directeur Général. Ce dernier, très connu des milieux de l'Aéronautique, est Pionnier de l'Aéropostale et, en 1935, recordman du monde sur hydravion.

Ainsi, toutes les liaisons intérieures, à l'exception de PARIS MARSEILLE et PARIS NICE, ont été créées à la demande des collectivités régionales; cependant, pour alléger la charge financière de ces dernières, l'Etat, dès 1962, apportait son soutien financier à certaines liaisons.

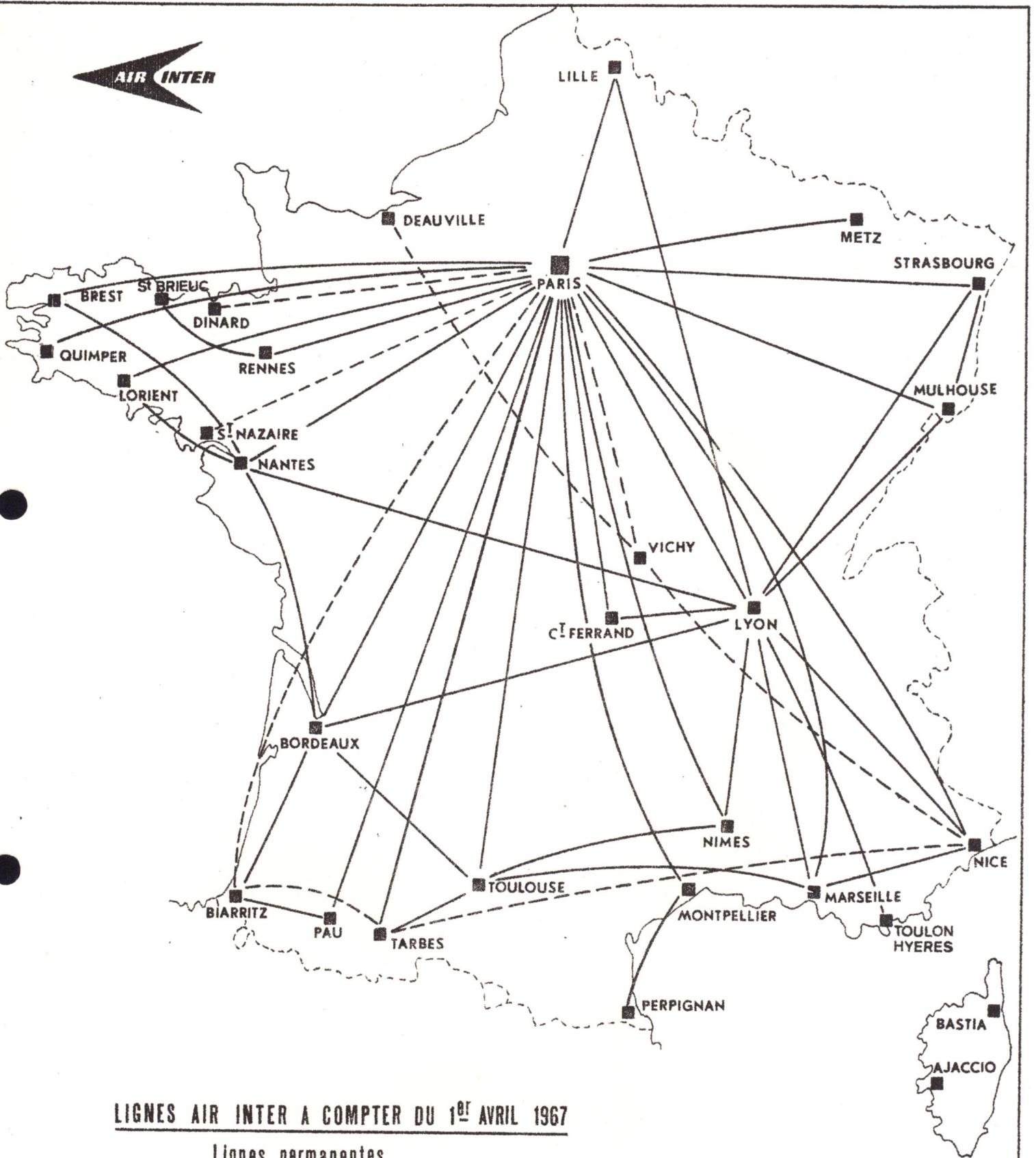
Dès le départ, les résultats ont dépassé les prévisions les plus optimistes. En 1960, 16.000 passagers transportés, en 1963 : 345.000, en 1966 : 1.170.000. Les premières liaisons ouvertes ont été PARIS PAU, PARIS TOULOUSE, PARIS LOURDES et LILLE LYON NICE.

La Compagnie AIR INTER affrétait des appareils aux compagnies aériennes françaises de 1960 à 1962. Dès 1962, elle achète ses propres appareils, engage ses propres équipages et, en 1964, assure elle même l'entretien de ses appareils auparavant confié à AIR FRANCE. Fin Juin 1967, le parc aérien de la Compagnie comporte 23 appareils (5 Caravelle, 14 Viscount et 4 Nord 262) auxquels viendront s'ajouter, dès la fin de l'année, 4 autres Caravelle.

LE 28 Juin 1967



NORD 262- 28 places- 370 km/h de vitesse
de croisière



LIGNES AIR INTER A COMPTER DU 1^{ER} AVRIL 1967

— Lignes permanentes
- - - Lignes saisonnières



Jacqueline DUBUT

pilote de ligne

Dès son plus jeune âge, elle veut être pilote de ligne. Mais ses parents, plus sagement, souhaitent qu'elle devienne professeur de français et elle commence par préparer une licence de lettres. Le dimanche, elle fait du vol à voile dans un aéroclub et, pendant l'été, il lui arrive de travailler en usine pour payer ses heures de vol.

Plus tard, sa vocation s'étant affermie, elle écrit à Jacqueline Auriol pour lui demander conseil : celle-ci lui suggère de tenter des études d'ingénieur car seule une formation technique semble pouvoir faire tomber quelques préjugés et amener une femme à faire une carrière de pilote professionnel.

Avec une ténacité peu commune Jacqueline Dubut se met au travail. Quatre ans plus tard, elle sort de l'École Polytechnique Féminine, major de sa promotion sur 117 élèves reçues. Pendant cette période, elle a également passé le monitorat de vol à voile, puis le brevet de pilote professionnel et a fait de nombreux stages de perfectionnement dans des usines de construction aéronautique.

Engagée comme ingénieur au Service de la Formation Aéronautique, elle est admise en même temps à l'I.F.R. (examen théorique qui permet d'être copilote sur avion de ligne) avec la meilleure moyenne. Devant une centaine de garçons ayant, eux, suivi la filière normale : Armée de l'Air ou Ecole Nationale de l'Aviation Civile.

Mais Jacqueline Dubut doit faire face, seule, au coût de ses études. La partie pratique des épreuves de l'I.F.R. nécessite un stage de six mois au Centre Ecole de Saint-Yan. Le prix de ce stage est de plus d'un million d'anciens francs et pour les hommes, il est habituellement payé par les Compagnies aériennes.

C'est alors que Jacqueline Dubut s'adresse à la Fondation de la Vocation. Le Jury lui décerne à l'unanimité une de ses vingt-cinq Bourses de 10 000 F qui lui permet enfin d'atteindre son but, après plus de dix ans d'efforts.

A 27 ans, Jacqueline Dubut, qui vient d'être engagée par la Compagnie Air Inter, est la première femme pilote de ligne de France.



La Fondation de la Vocation

une oeuvre de mécénat collectif

La Fondation de la Vocation a été créée en 1960 par Marcel Bleustein-Blanchet afin de permettre aux jeunes de surmonter leurs difficultés et de répondre pleinement à l'appel d'une authentique vocation.

A cette oeuvre de promotion humaine se sont associés les principaux animateurs des grandes sociétés françaises ainsi que treize Ministères et un Secrétariat d'Etat qui lui apportent leur appui matériel. D'autre part, son Jury réunit les personnalités les plus éminentes de France, telles que Jacqueline Auriol, Marcel Pagnol, Louis Armand, le Professeur Louis Pasteur Vallery-Radot, le Professeur Francis Perrin, André Maurois et René Clair.

En sept ans, la Fondation de la Vocation a pris un essor considérable. Elle a permis à 166 jeunes gens et jeunes filles de réaliser la vocation pour laquelle ils avaient lutté avec acharnement. Chacun d'eux a reçu une Bourse d'un million d'anciens francs pour mener à bien ses projets et la garantie d'un soutien moral permanent que la Fondation donne à tous ses Lauréats. Certains d'entre eux, tout comme Jacqueline Dubut, sont déjà devenus célèbres.

Tels Michel Siffre, le courageux spéléologue qui s'est illustré au Gouffre du Scarasson et a dirigé depuis plusieurs opérations survie ; Jean-Paul Steiger, le jeune et dynamique président-fondateur du Club des Jeunes Amis des Animaux dont le mouvement groupe des millions d'enfants de par le monde ; Pierre Thomas, l'ancien ferronnier d'art devenu dompteur et que les parisiens ont pu applaudir cet hiver au Cirque de Montmartre ; la cantatrice Nicole Menut qui a fait ses débuts en mars dernier dans "Pelléas et Mélisande" de Claude Debussy et à laquelle la critique a fait un très chaleureux accueil.

Parmi les autres Lauréats, on compte des médecins, des chercheurs, des économistes. Leur rôle est parfois plus effacé : il n'en est pas moins remarquable car ils exercent leur profession avec une ferveur égale à celle de leurs camarades. Véritable élite de la jeunesse française, ils participent activement au développement de notre pays.

Pour toute information complémentaire concernant cette association ou pour faire acte de candidature vous êtes priés de vous adresser à son secrétariat : 133, Champs Elysées, Paris 8^e, (tel. ALM. 78-00).

...« BIENVENUE A BORD DE L'APPAREIL PILOTÉ PAR JACQUELINE DUBUT »...

Figaro 29/6/67

Si elle a su faire preuve de discipline en suivant depuis dix ans des stages et en passant examen sur examen, Jacqueline Dubut, 27 ans et première femme pilote de ligne est, en dehors des pistes, une petite personne extrêmement indépendante de caractère : malgré l'avis de l'amiral Hébrard, président de la compagnie Air-Inter, chez qui elle est désormais employée, malgré le commandant Dubreuil, le chef pilote, elle n'a pas voulu porter hier matin, lors de la conférence de presse qu'elle donnait dans les salons de Publicis, la jupe-culotte qui faisait partie de son uniforme.

Une heure avant la réunion, Jean-Louis Sherrer, le couturier chargé de la réalisation de sa tenue, s'arrachait les cheveux :

— Rien à faire, a-t-elle déclaré d'un ton tout à fait décidé, je ne suis pas un mannequin, je mettrai un pantalon comme tout le monde...

Pilote de ligne elle est, pilote de ligne elle veut paraître. Seulement elle ne pourra jamais rien contre le fait qu'elle est blonde, qu'elle a les yeux bleus, qu'elle est femme. Parce qu'elle a fait fuir les journalistes comme la peste, des confrères bien intentionnés ont dit d'elle qu'elle était la Brigitte Bardot du pilotage. A Orly, on l'a filmée au téléobjectif. Rien ne pouvait la traumatiser davantage. Elle est saisie de panique à l'idée que les soixante-dix commandants de bord et les soixante-dix-sept autres pilotes d'Air-Inter ne la prennent pas au sérieux. Elle ne veut à aucun prix se singulariser.

— J'ai déjà eu assez de dif-



« En pantalon comme tout le monde ». (Photo de J.-P. CHEVALLIER.)

ficultés à me faire admettre dans ce métier. L'aviation est un monde de techniciens, pas de fantaisistes. Si l'on continue à parler de moi, je vais avoir tous les collègues sur le dos.

Des difficultés, certes, elle en a eu. Il n'y a aucune interdiction pour les femmes d'être pilotes professionnels. Un seul détail gênant : elles ne sont pas admises à l'école normale des pilotes de ligne. C'est en faisant un grand détour et grâce à une obstination sans bornes qu'elle est arrivée

à ses fins. Au départ, elle n'était pas sur la bonne piste : elle avait une licence de lettres. Jacqueline Auriol, qui est un peu sa marraine, l'a fait bifurquer ; pour avoir une base technique, elle est entrée à l'Ecole polytechnique féminine et a passé son diplôme d'ingénieur, puis, avec une bourse de la Fondation de la Vocation, elle a suivi un stage à l'école de Saint-Yan pour obtenir un brevet de pilote professionnel de première classe. Tout cela ne s'est pas fait sans mal :

parce qu'elle était la première Française à ouvrir cette brèche dans le mur du son, les instructeurs ne l'ont pas ménagée.

— Je ne comprends pas cette sévérité. Quand ils ont leur diplôme, les garçons n'ont plus de problème. Moi, j'ai vraiment dû donner le maximum. Serait-on retardataire, en France ? Il y a déjà des femmes pilotes de ligne à peu près partout : aux Etats-Unis, dans les pays scandinaves, même en Italie. Alors ?

Dubut... au but

Pour Jacqueline Dubut, femme ou homme, cela n'a pas d'importance. Ou on est un bon pilote ou on ne l'est pas. Voilà la question.

— Il faut de l'équilibre, une certaine résistance et une grande dose d'entêtement.

Pendant cinq ans, pas un instant de répit. Cette littéraire n'a pas eu le temps de toucher un livre. Même pas Saint-Ex.

Mais, maintenant, les épreuves sont finies, elle est arrivée au but.

— A moi la vie stable, dit cette aventurière.

La semaine prochaine, les vingt-huit passagers du Nord-262 sur Paris-Metz, Lyon-Toulon ou Nantes-Bordeaux entendront la voix douce de l'hôtesse leur souhaiter la bienvenue à bord d'un biturbo-propulseur piloté par Mlle Dubut. On ne sait pas encore quelles seront leurs réactions. Celles du moteur, en principe, seront bonnes. La direction d'Air-Inter est formelle : Jacqueline Dubut est un excellent pilote de ligne.

Huguette Debaisieux.