



Margaret Rutledge

Résumé du film : Margaret Rutledge est une pionnière de l'aviation canadienne ainsi que la fondatrice à Vancouver d'un aéroclub exclusivement féminin, les « Flying Seven ». Cette étude de cas se penche sur la division du travail entre hommes et femmes et résume les obstacles historiques rencontrés par les femmes pilotes dans l'aviation commerciale. Cette leçon constitue une bonne activité connexe sur le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) et le rôle limité des femmes dans des postes de non-combattantes au sol.

Application dans le programme d'études :
Sciences humaines 10 et
Justice sociale 12

La question essentielle :

Dans quelle mesure la lutte des femmes pilotes reflète-t-elle les barrières entre les sexes auxquelles les femmes se heurtaient dans la première partie du 20^e siècle?

Résumé des activités de la leçon

1. Les questions clés sur la capsule historique offrent la possibilité de faire une courte leçon (15 minutes).
2. Après avoir regardé la capsule historique et lu la biographie de Margaret Rutledge, les élèves effectueront différents exercices d'écriture.
3. Ils pourront ensuite passer à une activité connexe dans laquelle ils écriront une lettre au rédacteur en chef d'un journal en réponse à une action suscitée par Margaret Rutledge et y exprimeront des points de vue différents.

Normes d'apprentissage

1. Résumer les facteurs historiques limitant les débouchés pour les femmes pilotes dans les débuts de l'aviation et les conditions qui ont permis le changement (**continuité et changement**).
2. Suggérer des raisons plausibles pour lesquelles les femmes ont été généralement sous-représentées en tant que pilotes dans l'aviation privée et commerciale (**perspective**).
3. Expliquer dans quelle mesure la démarche de Margaret Rutledge est un exemple d'agentivité dans l'histoire (**portée**).
4. Examiner le rôle des femmes dans la participation militaire du Canada à la Seconde Guerre mondiale (**causes et conséquences**).

Les travailleurs : histoire du mouvement ouvrier en Colombie-Britannique

Documentation et ressources fournies

- « Margaret Rutledge », épisode 3-
[Les travailleurs : histoire du mouvement ouvrier en Colombie-Britannique](#)
- Annexe 1 : Stratégies pédagogiques
- Annexe 2 : Petite histoire des femmes dans l'aviation canadienne
- 1^{re} activité de la leçon : Activités pour les élèves
- 2^e activité de la leçon : Article du *Vancouver Sun* (1940)
- 3^e activité de la leçon : Synthèse de l'histoire des femmes dans l'aviation

Documentation supplémentaire suggérée

- [“These were the reasons....” Chapter 7 Fighting for Equity” The 30’s, the War Years, and a Shoreworker’s Story](#)
- <http://www.canadianflight.org/content/margaret-fane-rutledge>
- [The Flying Seven - British Columbia - An Untold History \(knowledge.ca\)](#)
- [Rutledge, Margaret – British Columbia Aviation Museum \(bcam.net\)](#)

Questions sur la capsule historique

1. Comment le fait que Margaret Rutledge ait été la première femme à obtenir une licence de pilote de l'aviation commerciale en 1935 constitue-t-il une remarquable réussite?
2. Le fait qu'elle ait obtenu cette licence lui a-t-il ouvert les portes dans son domaine d'emploi?
3. Quel est le célèbre groupe d'aviatrices que Margaret et six de ses collègues ont essayé de rejoindre en Californie?
4. Qui étaient les « Flying Seven »?
5. Quel est l'emploi dans le domaine de l'aviation que Margaret a obtenu à Zeballos en 1938? Comment est-elle parvenue à se faire accepter dans le cockpit de l'avion?
6. Suggérez des facteurs qui empêchent les femmes d'être employées comme pilotes de nos jours.

Activités de la leçon

1. À la discrétion de l'enseignant(e), les idées de cette leçon pourront être exposées en cours de sciences humaines 11, de Français/Lettres et sciences humaines et de Planification 10. Les élèves seront encouragés à lire l'article de l'annexe 2, « Petite histoire des femmes dans l'aviation canadienne », après avoir regardé la capsule historique et avant de procéder aux autres activités de cette leçon.
2. Comme devoirs individuels, les élèves pourront sélectionner ou se voir assigner un ou plus des six exercices d'écriture présentés dans la 1^{re} activité de la leçon. Ces exercices ont trait aux informations biographiques et au contexte historique et consistent en une lettre au rédacteur en chef d'un journal, en inscriptions dans un journal intime, en une synthèse de l'histoire des femmes dans l'aviation et en une candidature à un emploi de pilote dans une ligne aérienne fictive en 1946 (2^e activité connexe).
3. Demander aux élèves, individuellement ou par deux, de décrire par écrit leurs réactions à l'article du *Vancouver Sun*, « Des aviatrices de Vancouver lâchent des “bombes de papier” sur la ville » (2^e activité de la leçon : article du *Vancouver Sun*, 1940).
4. Comme exercice récapitulatif, les élèves pourront remplir le diagramme de la 3^e activité de la leçon, « Synthèse de l'histoire des femmes dans l'aviation ».

bctf /ufcw1518

Crédit : activités pédagogiques et plan de cours élaborés par Tony Arruda. « Traduction française généreusement appuyée par le Syndicat canadien de la fonction publique, division de Colombie-Britannique »

Annexe 1 : Stratégies d'enseignement

Leçon : Margaret Rutledge

Introduction

Ces leçons peuvent être aisément incorporées à un cours de Sciences humaines 10 dans le cadre de discussions sur :

- le rôle de l'avion et des pilotes de brousse dans le développement des ressources éloignées du Canada;
- le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) et le rôle important, quoique dans des limites bien définies, joué par les femmes non en tant que pilotes, mais en tant qu'assistantes au sol aux combats aériens menés par les hommes;
- le rôle des femmes et les attentes de la société envers elles, étant donné le culte de la domesticité de l'après-guerre (de la fin des années 1940 au milieu des années 1960);
- la division du travail entre hommes et femmes et les efforts pour abattre les obstacles à la parité entre eux.

Ces leçons peuvent être aisément intégrées aux discussions d'Éducation au choix de carrière et de vie et de Liens avec la vie personnelle et professionnelle touchant à la diversité des métiers ouverts aux hommes et aux femmes. Le conflit inhérent entre les sexes et les attentes envers ce qui constitue un travail de femme fait de cette leçon une excellente occasion d'exercices d'écriture de points de vue dans le cadre de cours de français et de Lettres et Sciences humaines.

Ces leçons ont été élaborées de manière à offrir aux enseignant(e)s et aux élèves un grand nombre d'options. L'enseignant(e) pourra choisir une ou plusieurs des options de devoirs suivantes, tout en prenant garde à ce que les résultats d'apprentissage ne se chevauchent pas (par exemple, en donnant deux devoirs qui mènent au même résumé des raisons historiques limitant les possibilités pour les femmes de devenir pilotes dans l'aviation canadienne).

Suggestions pédagogiques :

Remarquez que, pour tous ces devoirs, il faudra :

- avoir regardé la capsule historique *Margaret Rutledge* sur le Knowledge Network;
- avoir lu une courte biographie en ligne de cette aviatrice canadienne sur <http://www.canadianflight.org/content/margaret-fane-rutledge>
- avoir lu l'article « Petite histoire des femmes dans l'aviation canadienne ».

L'enseignant(e) demandera à la classe de procéder à un compte rendu de la vidéo et de lire l'article « Petite histoire des femmes dans l'aviation canadienne ». Les élèves devront pouvoir lire la biographie en ligne de Margaret Rutledge soit en version imprimée, soit sur leur propre ordinateur ou en classe sur un ordinateur portable ou au moyen d'un projecteur.

Avant d'entamer l'une ou plusieurs des activités suggérées ci-dessous, l'enseignant(e) devra passer en revue et souligner les points suivants :

- Dès son plus jeune âge, Margaret Rutledge a éprouvé une passion pour l'aviation, a orienté ses études vers une carrière de pilote et a continué à financer son rêve par des travaux corollaires, soit en faisant la comptabilité de son aéroclub, soit en procédant à l'entretien de tissus d'avions.
- Les attentes liées au sexe ont persisté envers les femmes dans le monde du travail de la fin des années 1920 jusqu'aux années 1960 : elles pouvaient être enseignantes, infirmières ou employées de bureau jusqu'à ce qu'elles se marient, c'est-à-dire lorsque commençait leur « vrai travail » de mères et de parfaites ménagères.
- En devenant pilote privée, puis professionnelle et en établissant le club des *Flying Seven* avec six autres femmes, Margaret Rutledge nous offre un excellent exemple d'agentivité ou de résistance personnelle aux attentes conventionnelles de la société – dans son cas, les attentes envers les rôles genrés, notamment dans le monde du travail.
- Les femmes ne se sont pas contentées d'être des victimes passives mais ont repoussé les limites et exercé une influence là où elles le pouvaient. Espérant pouvoir jouer un rôle autre que celui leur étant traditionnellement attribué sur le front intérieur en temps de guerre (à savoir le travail en usine) et n'étant pas autorisées à faire partie du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique en tant que pilotes ou instructrices, quelques-unes d'entre elles sont parties en Grande-Bretagne pour piloter dans l'Air Transport Auxiliary. Au Canada, Margaret et son club d'aviatrices ont fondé le *Flying Seven Auxiliary* bien avant la création du Service féminin de l'Aviation royale canadienne. Leur action ayant consisté à lâcher des tracts en survolant Vancouver en 1940 pour collecter des fonds destinés à « acheter plus d'avions pour nos hommes » illustre à la fois la continuité et l'expansion de l'idée de ce qui constituait un travail de femme sur le front intérieur.

Activités connexes de la leçon

Cette leçon pourra alimenter une discussion sur les propres aspirations professionnelles des élèves ainsi que sur des facteurs (comme le revenu et leurs attentes personnelles et familiales) susceptibles de leur imposer des choix de carrières. La leçon mène aussi naturellement à quelques discussions sur d'autres professions traditionnellement considérées comme un travail d'homme. Vers le milieu des années 1970, quelques femmes ont trouvé du travail non pas dans les bureaux mais dans les chaînes de production de la scierie Lignum de même que dans les mines de l'Ontario du Nord – dans ce dernier cas, du travail en surface, mais pas en souterrain dans la mine. L'enseignant(e) pourra vouloir explorer pourquoi les femmes ne sont pas embauchées pour conduire des camions de livraison ou sur longue distance. Dans les cours de Planification 10, quand on leur demande pourquoi si peu de femmes deviennent pilotes au Canada, les élèves donnent couramment des raisons comme « je veux avoir des enfants » ou bien « je n'aimerais pas passer autant de temps loin de ma famille et de mes amis. » En règle générale, les élèves ne semblent pas remarquer d'un œil critique le fait que des femmes puissent vouloir devenir hôtesses de l'air mais non pilotes, même si ces deux métiers impliquent des temps d'escales semblables dans les vols interurbains et internationaux. C'est là une discussion qui mérite d'être poursuivie.

bctf /ufcw1518

Leçon : Margaret Rutledge

Annexe 2 : Petite histoire des femmes dans l'aviation canadienne

Margaret Fane Rutledge (13 avril 1914 – 2 décembre 2004) est née à Edmonton en Alberta. En 1928, à l'âge de dix-sept ans, elle vole en avion pour la première fois. Margaret grandit aux côtés d'un père qui a construit son propre planeur et, vers l'âge de vingt ans, elle est éblouie par des pilotes intrépides qui exécutent des acrobaties aériennes dans sa ville. Elle décide ainsi de devenir elle-même pilote. À l'époque, il n'y a que peu de femmes aviatrices. En 1930, Daphne Peterson devient la première Canadienne à obtenir une licence de pilote professionnelle. Éliane Roberge-Schlachter obtient ensuite la sienne en 1932. Margaret s'inscrit à une formation de pilotage. Elle obtient sa licence de pilote privée en 1933 et en 1935, à l'âge de vingt-et-un ans, elle devient la première femme de l'Ouest canadien à décrocher une licence commerciale.



CanMusFlight-na-MargaretRutledge-nd-NIS
- Copy.jpAppendix 2 :

Même si quelques Canadiennes comme Margaret Rutledge commencent alors à obtenir une licence, elles sont néanmoins confrontées à d'énormes difficultés pour trouver un emploi de pilote. Margaret travaille comme secrétaire et comme teneuse de livres. Pour poursuivre sa passion de l'aviation, elle obtient des heures de vol à l'Edmonton & Northern Alberta Aero Club en effectuant de la comptabilité et en endossant des tâches comme étirer du tissu sur les nervures en bois des avions. À la fin des années 1920, le gouvernement canadien encourage et finance la création d'aéroclubs partout au pays. Comme il est impensable que les femmes ne deviennent jamais pilotes, aucune loi ne leur interdit de voler dans ces clubs. Par exemple, Éliane Roberge-Schlachter est d'abord engagée comme secrétaire par Yukon Southern Air. Ce n'est qu'après avoir convaincu le propriétaire de la compagnie, Grant McConachie, de ses compétences de pilote qu'elle peut parfois l'accompagner dans ses vols, occupant le siège de droite en tant que copilote non officielle. Au Canada, aucune femme ne fut embauchée comme pilote avant la Seconde Guerre mondiale.



Après avoir rencontré en Californie Amelia Earhart, fondatrice d'un aéroclub appelé *The 99s*, Margaret Rutledge prend conscience du fait qu'il n'y a que trop peu d'aviatrices au Canada pour en établir une branche. Le 15 octobre 1936, elle crée ainsi le club des *Flying Seven* à Vancouver. C'est là un événement marquant pour l'aviation canadienne car le club vise à encourager plus de femmes à devenir aviatrices et à fixer des normes générales de pilotage plus rigoureuses.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate en 1939, à une époque où les emplois de secrétaire, d'enseignante et d'infirmière sont considérés comme ceux qui conviennent aux femmes, les métiers de mécanicien, et surtout de pilote d'avion dans le domaine masculin du combat, ne sont pas jugés comme un travail féminin. Les femmes postulent à l'Aviation royale canadienne et obtiennent des emplois dans pratiquement tous les départements, sauf comme pilotes d'avion. Cependant, en 1943, cinq Canadiennes partent pour la Grande-Bretagne afin de devenir pilotes de l'Air Transport Auxiliary, un organisme civil qui met en circulation des avions militaires neufs ou réparés, parfois dans des vols transatlantiques. Entre-temps, même si elles posent leurs candidatures à cet effet, les femmes ne sont pas autorisées à piloter dans le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique stationné dans l'espace aérien relativement sûr du Canada. Lorsque Margaret Rutledge et les aviatrices du club des Flying Seven postulent comme pilotes, on leur oppose un refus catégorique et on leur propose à la



place des emplois de cuisinières. En réaction, elles fondent le Flying Seven Auxiliary, une école pour femmes qui les forme à des tâches de l'aviation, comme le pliage des parachutes et le travail du tissu. Celle-ci sera dissoute lors de la formation du Service féminin de l'Aviation royale canadienne, dans lequel des milliers de femmes travaillent au sol pour seconder les pilotes masculins sous la devise « Nous servons pour que les hommes puissent voler ».

CVA-CVA 371-987-SixOfFlyingSeven-c1940-NIS.jpg

Étant donné le culte de la domesticité de l'après-guerre, il n'est guère surprenant que les femmes soient restées en marge de l'aviation canadienne, même lorsque l'aviation commerciale a commencé à se développer considérablement au cours des années 1950 et 1960. Les aéroclubs et les exploitants d'avions de brousse ont été les premiers à autoriser des femmes dans le cockpit. Le public canadien n'envisageait simplement pas comme plausible l'idée que les femmes puissent être pilotes professionnelles. Grant McConachie, qui devint président des Lignes aériennes Canadien Pacifique en 1947 et aux côtés de qui Éliane Roberge-Shlachter avait volé en tant que copilote non officielle, considérait qu'il n'était pas économiquement viable d'embaucher des femmes dans la mesure où le public se contenterait de boycotter les vols. Comme le fait remarquer Shirley Render dans son livre *No Place for a Lady : the Story of Canadian Women Pilots, 1928-1992*, les femmes qui espéraient devenir pilotes sont ainsi restées en marge de l'activité aérienne. Au mieux, elles devenaient instructrices de vol. Considéré comme le poste rémunéré le moins bien payé et le moins prestigieux, la fonction d'instructrice était « le premier et le dernier échelon de leur carrière ».



Title: Zeballos Gold Rush, Foreground - Airplane "Fairchild" ...

Les années 1970 ont marqué l'arrivée des femmes pilotes dans les principales lignes aériennes canadiennes, dans l'armée, et de manière limitée, dans le gouvernement. En 1973, Rosella Bjornson est entrée à Transair, devenant ainsi la première femme pilote embauchée par une des grandes lignes aériennes canadiennes. En 1978, Judy Cameron est devenue la première femme pilote d'Air Canada. Les femmes pilotes étaient et sont toujours une minorité. L'aviation, tout comme l'extraction minière et l'exploitation forestière, illustre bien la division du travail entre hommes et femmes. La plupart des femmes qui travaillent dans ces trois secteurs d'activité remplissent des rôles autres que de pilote, de mineur ou de bûcheron, qui sont encore perçus comme des métiers genrés. Par exemple, de nos jours, selon les données du recensement canadien, seulement 6,5 % des licences de pilote privé et 3 % des licences de pilote de l'aviation commerciale sont détenues par des femmes. Ce niveau de participation se compare très défavorablement à la moyenne de 45 % de femmes travaillant dans d'autres métiers au Canada.

Annexe : Profil des pilotes de l'aviation commerciale par sexe (1996)

<i>Type de pilote</i>	<i>Hommes Femmes</i>		<i>Hommes Femmes</i>	
Travail aérien spécialisé	283	12	241	5
Taxis aériens	372	16	126	3
Navettes	188	12	48	1
Lignes aériennes	1005	33	—	—
Avions d'entreprises	207	8	34	2
Avions gouvernementaux	109	1	53	1
Avions militaires*	46	-	22	1
Avions cargos	226	14	61	1
Écoles de pilotage	214	29	20	2
Autre	139	12	50	2
		Secteur des avions		
			Secteur des hélicoptères	

Source : Sondage de 1996 sur les pilotes de l'aviation commerciale

*Indique des pilotes civils travaillant pour les forces armées

bctf /ufcw1518

1^{re} activité de la leçon

Leçon : Margaret Rutledge

MARGARET RUTLEDGE – Activités pour les élèves

Vous avez le choix entre six devoirs différents :

1. Biographie : écrivez une courte biographie (200 à 250 mots) de Margaret Rutledge en vos propres termes. Vous devez placer ce que vous avez appris sur sa vie dans le contexte de la période à laquelle elle a vécu. Cela veut dire que, dans ce que vous rédigerez sur elle, vous devrez tenir compte des facteurs politiques, sociaux et économiques de cette époque affectant la vie des femmes et des jeunes filles.

2. Contexte historique : Carol Davis (un pseudonyme) a grandi près de Williams Lake, en Colombie-Britannique, et a obtenu sa licence de pilote lorsqu'elle était adolescente dans les années 1970. Le rêve de Carol de devenir pilote de brousse s'est écroulé lorsque son père, lui-même pilote, l'a découragée de tenter ce métier, la prévenant que « seule une cage autour du cockpit la protégerait des hommes dans la brousse ».

a. Commencez par décrire les raisons pour lesquelles les femmes ont été historiquement empêchées de devenir pilotes. Ensuite, en repensant à la capsule historique et aux autres sources, comment le témoignage de Carol et l'avertissement de son père s'inscrivent-ils dans l'histoire de Margaret Rutledge et des aviatrices au Canada? Examinez le tableau « Profil des pilotes de l'aviation commerciale par sexe ». L'histoire de Margaret et de Carol est-elle encore importante de nos jours? Suggérez quels sont des facteurs qui empêchent les femmes de devenir pilotes.

3. Lettre au rédacteur en chef : imaginez que deux personnes, l'une d'entre elles une féministe de la première heure, ont vu Margaret et les Flying Seven larguer des « bombes de papier » sur Vancouver le 20 juin 1940, au début de la Seconde Guerre mondiale. Cet événement fut ensuite décrit dans l'article « Des aviatrices de Vancouver lâchent des bombes de papier sur la ville ». Lisez cet article. Écrivez deux courtes lettres (150 à 200 mots) au rédacteur en chef du *Vancouver Sun* en réaction à cet événement et à l'article. Notez bien que les deux lettres doivent exprimer deux points de vue différents sur ce même événement. L'une doit être du point de vue de la féministe, et l'autre de celui d'une personne de votre choix.

4. Écriture dans un journal intime : nous sommes en 1946 et vous avez endossé le rôle de Margaret Rutledge. Écrivez chaque jour dans votre journal intime (au minimum 150 mots) pendant trois jours au cours desquels vous décrierez votre travail pour Ginger Cote Airways et votre vie à Zeballos, une petite ville minière sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à 300 kilomètres au nord de Victoria. Il est suggéré de dater la première inscription au journal du 20 février, la deuxième du 21 juin et la troisième du 24 décembre. Il s'agit d'un devoir de fiction, bien entendu, mais votre tâche est d'appliquer les connaissances que vous avez

acquises dans la capsule historique et les articles de cette leçon, de même que ce que vous savez en général sur les femmes dans la société canadienne au cours de cette période, et de rendre ainsi les choses aussi réalistes que possible.

Vous voudrez peut-être rechercher en ligne des photos de Zeballos et de la côte ouest de l'île de Vancouver pour vous donner un sens visuel de l'endroit et de cette période. N'oubliez pas qu'un bon moyen de juger si une fiction historique est réussie est de voir si elle donne aux lecteurs le sentiment de « s'y croire vraiment ». Un bon écrivain allie des faits historiques à ce qu'il sait de la société de l'époque. Il communique le sentiment que, même si les événements décrits ne se sont pas réellement produits, ils ressemblent clairement à ce qui s'est passé dans la réalité. Les bons auteurs recréent des événements dont les lecteurs instruits savent qu'ils auraient pu raisonnablement avoir eu lieu.

5. Synthèse de l'histoire des femmes dans l'aviation (3^e activité de la leçon : Synthèse de l'histoire des femmes dans l'aviation) : pour cet organisateur graphique, les élèves (individuellement ou toute la classe) devront avoir regardé la capsule historique sur Margaret Rutledge et consulté les sources de cette leçon pour analyser les facteurs qui ont historiquement empêché les femmes de devenir pilotes. Servez-vous-en pour classer des idées et des faits importants par période (par exemple, les années 1920 et 1930). Remplissez l'organisateur en résumant les éléments principaux (les facteurs empêchant les femmes de devenir pilotes) qui relient toutes ces périodes entre elles.

6. Candidature pour un emploi avec Pacific Coastal Aviation : il s'agit ici d'une manière simple, inhabituelle mais efficace de résumer les raisons pour lesquelles des candidates hautement compétentes comme Margaret Rutledge se sont heurtées à la discrimination fondée sur le sexe dans les compagnies aériennes ainsi que dans la société en général. Le formulaire de candidature comprend deux parties. Tout d'abord, imaginez que nous sommes en 1946 et que la Seconde Guerre mondiale vient de se terminer. Vous êtes Margaret Rutledge faisant une demande d'emploi auprès de Pacific Coastal Aviation, une compagnie aérienne imaginaire située dans un petit village forestier isolé, peuplé de 300 habitants (dont cinq femmes et vingt enfants) sur le littoral du nord de Nanaimo. Ensuite, vous devez imaginer que vous êtes un employé de Pacific Coastal Aviation qui traite le formulaire de demande rempli par Margaret. Avec un crayon ou un stylo de couleur différente, vous devez remplir la partie du formulaire réservée à la compagnie. Indiquez les raisons pour lesquelles elle devrait ou ne devrait pas être engagée comme pilote. Vous devez garder à l'esprit les attentes que la société de 1946 avait envers les femmes dans le monde du travail. N'oubliez pas non plus que vous avez l'obligation de satisfaire les patrons de la compagnie, qui sont tous des hommes, et que vous devez aussi tenir compte de la prospérité économique de l'entreprise qui vous emploie. Votre enseignant(e) pourra vous demander de faire ce devoir avec un(e) partenaire pour mieux procéder à un remue-méninges et pour réfléchir à différents points de vue.

bctf /ufcw1518

PACIFIC COAST AVIATION

Demande de licence de pilote professionnel

(Remarque : ne pas écrire dans l'espace « Réservé à l'usage de la compagnie seulement »)

Nom complet : _____ Date de la demande : 15 décembre 1946

Date de naissance : Année : _____ Mois : _____ Jour : _____

Lieu de naissance : _____ Ville : _____

Prov./État : _____ Pays : _____

Pourquoi voulez-vous devenir pilote?

Renseignements biographiques importants : indiquez tout ce qui vous semble important ou pertinent à considérer dans votre candidature, par exemple un intérêt de longue date envers l'aviation ou une expérience dans ce domaine.

Qu'est-ce qui vous rend apte à devenir pilote? Précisez toutes les compétences pertinentes ou appropriées qui faciliteront votre candidature.

Quelles sont les autres compétences, aptitudes ou habiletés qui devraient être prises en compte par Pacific Coastal Aviation dans votre candidature (c'est-à-dire pourquoi devrions-nous vous considérer comme un candidat plus qualifié que les autres)?

Les travailleurs : histoire du mouvement ouvrier en Colombie-Britannique

Qui pouvons-nous contacter comme recommandataire? Indiquez le nom d'au moins une personne ou organisation qui peut recommander votre candidature (aucune adresse n'est requise pour l'instant).

Remarque au candidat : cet espace est réservé à l'usage de la compagnie seulement. Les employés sont priés de formuler toute note/observation/opinion qu'ils pourraient avoir à propos de ce candidat (écrire au verso au besoin).

Indiquez les points forts de ce candidat ou les facteurs expliquant pourquoi nous devrions embaucher cette personne.

Indiquez les faiblesses de ce candidat ou les facteurs expliquant pourquoi nous ne devrions pas embaucher cette personne.

D'après votre opinion et en tenant compte de ce qui est indiqué ci-dessus, embaucheriez-vous cette personne? Encerclez une réponse : oui/non. Expliquez brièvement votre opinion tout en restant impartial envers cette personne, les clients qui prennent nos avions et la future prospérité économique de notre compagnie (poursuivez vos commentaires au verso de cette feuille au besoin).

Sources citées et pour les recherches des élèves (crédit de recherches : Laura Hope)

Articles de journaux ou témoignages de première et de seconde main

“The Flying Seven in 1936, Canada’s first all-women flying club.” *Vancouver Sun*.
16 novembre 1936

“Flying Seven Stages ‘Bomphlet’ Raid” and “Vancouver Women Fliers Drop ‘Pamphlets’ on City.” *Vancouver Sun*. 20 juin 1940, 1

Davis, Chuck. “Flying Seven deeds recalled after 55 years.” *The Province*. 19 juillet 1991, 22.

O’Brian, Amy, “She was one of first women pilots.” *Vancouver Sun*. 8 décembre 2004

“An interview with Margaret Fane Rutledge.” *Richmond News*. 25 mars 1995, 3.

6) Bibliographie des documents cités

Atkinson, Cathryn. “Obituary: Margaret Fane Rutledge.” *The Guardian*. 24 janvier 2005 sur le Web

Ellis, Frank H. *Canada’s Flying Heritage*. Toronto, University of Toronto Press: 1954

“Flying Seven” BC Aviation – Hall of Fame, n.d., sur le Web, consulté le 1^{er} octobre 2012

Hawthorn, Tom. “Margaret Fane Rutledge and the Flying Seven” *Globe and Mail*.
5 janvier 2005, sur le Web (canadianflight.org)

Mills, Albert J. and Mills, Jean Helms. “Masculinity and the Making of Trans-Canada Air Lines, 1938-1940: A Feminist Poststructuralist Account.” *Canadian Journal of Administrative Sciences*. 23.1. St. Mary’s University, 2006 1-11.

O’Brian, Amy, “She was one of first women pilots.” Sur le Web

Parker, David et Stoddart, Paul. *The Magnificent Distances – Early Aviation in British Columbia 1910-1940*. Duffy, Dennis et Crane, Carole (Eds.). Série sur le patrimoine sonore, n° 28. Service du son et de l’image animée, Ministère du secrétariat provincial et des services gouvernementaux, Archives provinciales : 1980

Render, Shirley. *No Place for a Lady – the Story of Canadian Women Pilots 1928-1992*. Winnipeg, Portage & Main Press: 1992.

Vancouver History “Flying Seven” The History of Metropolitan Vancouver. *Vancouver History.ca*. n.d

Leçon : Margaret Rutledge

2^e activité de la leçon : Article du *Vancouver Sun*

Des aviatrices de Vancouver lâchent des « bombes de papier » sur la ville

Mercredi dernier, Vancouver a été bombardé depuis les airs par quatre joyeuses membres du fameux club des « Flying Seven », qui ont survolé la ville de manière spectaculaire pour libérer 100 000 « bombes de papier », appelant les citoyens à soutenir la Campagne pour la suprématie aérienne de Vancouver.

Ces dames ont effectué deux vols au-dessus de la ville pour répandre des tracts de New Westminster jusqu'à la baie English. Les sirènes retentissaient à travers la ville tandis que des bouts de papier voletaient partout dans le ciel.

« Écrasons les nazis », pouvait-on lire sur les tracts, ainsi que « Ralliez-vous à la Campagne pour la suprématie aérienne de Vancouver ». Ces prospectus, qui appelaient à donner « des pièces de dix sous ou des dollars pour acheter plus d'avions pour nos hommes » ont été remis au comité de la campagne.

Un violent vent du sud-est, en plus de la décision civique interdisant aux avions de voler au-dessus de la ville à moins de 3000 pieds de hauteur, a en partie compromis l'efficacité de l'attaque en dispersant ces « bombes de papier », dont un grand nombre ont été balayées dans les eaux de la baie English et de la baie Burrard.

(*Vancouver Sun*, jeudi 20 juin 1940)

Vous trouverez ici une image de haute résolution de l'article original du *Vancouver Sun* [The Flying Seven – British Columbia – An Untold History \(knowledge.ca\)](https://www.knowledge.ca/british-columbia-the-flying-seven)

Activité écrite pour les élèves : écrire une lettre au rédacteur en chef du *Vancouver Sun*

Imaginez que deux personnes, l'une d'entre elles une féministe de la première heure, ont vu Margaret et les Flying Seven larguer des « bombes de papier » sur Vancouver le 20 juin 1940, au début de la Seconde Guerre mondiale. L'événement a été décrit le lendemain dans un article intitulé « Des aviatrices de Vancouver lâchent des de "bombes de papier" sur la ville » dans le journal *Vancouver Sun*. Lisez la copie de l'article. Écrivez deux courtes lettres (150 à 200 mots) au rédacteur en chef du *Vancouver Sun* en réaction à cet événement et à l'article. Notez bien que les deux lettres doivent exprimer deux points de vue différents sur ce même événement.

- La première lettre doit être rédigée par la féministe et datée du 1^{er} juillet 1940.
- La seconde sera écrite par une personne de votre choix (un homme d'affaires, une femme mariée, etc.). Cette lettre doit non seulement exprimer une opinion sur l'action des Flying Seven, mais aussi tenir compte de ce que la féministe a écrit. Datez cette seconde lettre du jeudi 4 juillet 1940.

bctf/ufcw1518

Leçon : Margaret Rutledge

Jeu de casse-tête

Divisez la classe en groupes de quatre élèves (les groupes d'amateurs). Désignez un élève par groupe d'amateurs pour résumer une des quatre périodes chronologiques (le groupe d'experts). Chaque membre du groupe d'experts devra examiner les ressources fournies (tant imprimées que numériques) pour la période chronologique qui lui a été assignée. Ce stade de l'activité pourra se faire soit individuellement (individus experts) soit en groupes (groupes d'experts) selon la préférence de l'enseignant(e).

Tâche :

Déterminer les obstacles auxquels se heurtaient les femmes entrant dans le domaine de l'aviation au cours de périodes données et décrire les actions ou les événements qui ont changé les choses en leur permettant plus de débouchés à ce moment-là.

Demander aux élèves d'inscrire leurs constatations dans la section appropriée de l'organiseur mis à leur disposition.

Synthèse :

Une fois que le groupe d'experts aura rempli sa partie de la tâche, réunissez les groupes d'amateurs et demandez aux experts de faire un rapport de leurs conclusions aux membres de leur groupes respectifs. Les autres membres écouteront et consigneront les informations dans la section de l'organiseur destinée à cela. Une fois le rapport terminé, ils auront tous noté des données dans les quatre sections du diagramme.

Une fois que les experts auront présenté leur rapport aux autres, demandez-leur de procéder à une synthèse dans le cadre d'une activité ou d'une discussion de groupe.

Donnez aux groupes la tâche de cerner les obstacles rencontrés par les femmes qui entraient dans l'aviation et d'indiquer les actions ou les changements qui leur ont permis de travailler dans ce domaine. Ils pourront inscrire leurs idées dans l'organiseur. Demandez-leur de trier et de classer leurs conclusions par ordre d'importance et d'être prêts à les présenter à la classe.

Discussion finale avec la classe ou, alternativement, réponses écrites individuelles

Quels sont les obstacles les plus courants rencontrés par les femmes entrant dans l'aviation? Quels ont été les moyens les plus inefficaces et les plus efficaces de produire des changements pour les femmes dans ce domaine?

Working People: A History of Labour in BC

3^e activité de la leçon : Organiseur – Synthèse de l’histoire des femmes dans l’aviation

Nom : _____

Obstacles rencontrés par les femmes dans le secteur de l’aviation		Actions et changements qui ont permis aux femmes d’avoir plus de débouchés dans l’aviation	
Les femmes dans l’aviation dans les années 1920 et 1930	Les femmes dans l’aviation dans les années 1940	Les femmes dans l’aviation dans les années 1950 et 1960	Les femmes dans l’aviation des années 1970 à nos jours