

Les convoyeuses de l'air



Par le capitaine (air) Monique
Marescot du Thilleul (†)

En hommage à Monique, voici l'article qu'elle avait publié dans nos colonnes en juillet 2001 (n° 38). Nous l'avons cependant complété d'illustrations supplémentaires et d'une réactualisation des listes.



Insigne de convoyeur(euse) de l'air, personnel navigant (étoile dorée), le secours aux blessés est symbolisé par la croix de Malte.

Les sources

Les débuts de ce métier, de cette vocation assumée de façon tout à fait désintéressée dans le seul but de servir, ont commencé bien avant la guerre de 1939-1940.

En effet, en 1932-1934, plusieurs médecins de Reims ont pris leur brevet de pilote, dans le but de créer une aviation sanitaire pouvant rendre des services d'évacuation sanitaire en Europe. Grâce à l'association de trois femmes fortunées : la marquise de Noailles, Mme Françoise **Schneider**, Mme de **Vendeuvre** se crée dans le cadre de la Croix-Rouge en 1934, une section d'infirmières de l'air qui prennent le nom d'Infirmières-Pilotes-Secouristes de l'Air – les IPSA.

En mai 1945, pour faire face aux demandes de transport et de fret, l'Armée de l'Air crée son propre groupe de transport appelé « GMMTA » (Groupe des moyens militaires de transport aérien) chargé de l'évacuation vers la France de 16 000 prisonniers, 10 000 déportés et 3 500 jeunes du STO. L'Armée de l'Air, par manque de personnel qualifié fait appel aux IPSA. De mai à décembre 1945, 32 volontaires bénévoles assument à bord de *Maraudeurs*, *Dakotas* (C47), *Junkers* (J-52) et *Halifax*, l'assistance médicale des rapatriés et des familles bloquées en AOF, AEF et Madagascar. Le 1^{er} novembre 1945, le colonel **Alias**, commandant le GMMTA obtient du général **Valin** la création d'une équipe professionnelle d'infirmières de l'Air : « **les Convoyeuses de l'Air** » (CVA).

Mais nous étions employées à titre de personnels civils sur concours ouvert aux assistantes de bord, aux assistantes sociales et aux infirmières de l'Air. Nous sommes au nombre de 35, sous la direction de M^{me} Thérèse **Palu** puis de M^{lle} de **Guyencourt**.

Le 1^{er} juillet 1952, à la suite du scandale d'une convoyeuse – soutien de famille – tuée en service, les convoyeuses obtiennent le statut de personnel militaire de l'Armée de l'Air, sans pour autant pouvoir porter le grade.

Le travail est très varié, et comprend des détachements en Algérie (base aérienne – BA – de Maison Blanche pour assurer les lignes du Sahara, BA de Thiès au Sénégal et à Madagascar).

Il y a également des missions d'accompagnement de groupes (VIP de l'Institut des Hautes Études de la Défense Nationale et de groupes d'enfants partant dans les colonies de vacances d'été).

La guerre d'Indochine

Dès 1947, les convoyeuses sont détachées pendant une période allant de trois à six mois. Durant cette guerre, de That-Khé à Diên-Biên-Phù, en passant par Cao-Bang, la RC4, Hoa-Binh, Nasan, nous avons participé à l'évacuation sanitaire (EVASAN) de 46 700 blessés dont 23 000 pour la seule année 1954.

L'épisode de la cuvette de Diên-Biên-Phù particulièrement éprouvante a retenu l'une de nous : Geneviève de **Galard**, son avion *Dakota* n'ayant pu repartir, la piste étant détruite par l'artillerie vietminh.

Il y avait eu auparavant pour les *Dakotas*, des posers de nuit pour évacuer les 400 blessés restants, mis au point par le colonel Descaves, commandant la base de Gia-Lam chargement de 19 blessés (6 couchés, 13 assis).

Le 28 mars le *Dakota* ne peut repartir, le réservoir d'huile crevé par un piquet de barbelés.



1954 : Monique **Marescot du Thilleul**, membre de l'équipe « Indochine-sud », assurant, à bord d'un *Dakota*, entre Louang-Prabang et Saïgon, l'évacuation sanitaire de blessés graves, « concédés » par le Viêt-Minh après la chute de Diên-Biên-Phù.

Plusieurs convoyeuses ont été tuées par le feu ennemi ou en service commandé parmi lesquelles :

- Berthe **Finat**, au Maroc ;
- Lucienne **Juste** : Dalat, en juin 1947 ;
- Anne-Marie **Rouanet** : en mer, octobre 1947 ;
- Geneviève de **Breuil** de la **Guéronnière** ;

- Colette de **Lauriston** (IPSA) ;
- Jeanine **Bourbon** (IPSA) ;
- Lucienne **Just**, en 1947 ;
- Béatrice de **l'Épine** : Phnom-Penh, en novembre 1948 ;
- Cécile **Idrac** : Pointe-Noire (Congo) sur Halifax en septembre 1949 ;
- Geneviève **Roure**, en 1951 ;
- Gisèle **Pons** : Saïgon, en août 1951 ;
- Jacqueline **Domergue** (dite *Jaïc*) : l'Arba (Algérie) sur hélicoptère H-34, en novembre 1957 ;
- Chantal **Jourdy** : Tizi-Ouzou (Algérie) sur H-34, en décembre 1959...

Dans les années 1960, les convoyeuses participèrent aux secours portés aux victimes des catastrophes naturelles : Agadir 1960 – Sicile 1968 – Tunisie 1969 (inondations). Puis, le « Commandement Opérationnel des Transports Aériens Militaires » (COTAM) remplace le GMMTA, les convoyeuses assument la fonction de personnels de cabine à bord des *DC6* et *DC8* de l'Armée de l'Air.

Elles sont d'alerte 365 jours par an, et à tour de rôle en alerte sanitaire pour 24 heures.

Dans les années 1970, certaines CVA sont détachées au Tchad, à Hao et à Mururoa en Polynésie. Elles assurent également le transport de passagers vers la Réunion, les Antilles et la Polynésie. Dès le 13 juillet 1972, les convoyeuses peuvent porter les grades et appellations de la hiérarchie générale.

Dans le passé, Madame **Palu** avait écrit : *C'est nous qui avons décrété que nous serions veuves, célibataires ou divorcées et sans charges de famille, parce que nous avons compris que pour créer notre Service et lui permettre de durer nous devons nous y consacrer entièrement.* Cette règle ne sera levée qu'en 1972. La hiérarchie est limitée au grade de commandant.

Les temps modernes :

Les convoyeuses participent aux opérations de Kolwezi (Zaïre 1978), à *Tacaud* (Tchad 1979-1980), *Manta* (Tchad 1983), *Épervier* (Tchad 1984). Elles interviennent également en Mauritanie et au Ténéré (Niger) lors de l'attentat du DC10 de l'UTA en 1989.

La date du 17 août 1977 est une date importante pour les CVA. Un arrêté leur permet d'opter pour le statut d'officier de réserve en situation d'activité (ORSA¹) et de faire ainsi une carrière courte de 15 ans.

Elles totalisent environ 8 000 heures de vol par an, convoyant des blessés, des malades des colonies de vacances, des groupes handitransport, de téléthon et de VIP (Président de la République).

En 1995, elles ont réalisé 520 évacuations sanitaires, dont 155 pour la FORPRONU. En 1996, année de leur cinquantième anniversaire, 564 évacuations sanitaires, dont 267 en ex-Yougoslavie.

En 1997, 369 EVASAN au Tchad et en ex-Yougoslavie.

1 Aujourd'hui, officiers sous contrat (OSC) [n.d.l.r.].

En juin 1997 : évacuation des ressortissants à Brazzaville. En 1998 les CVA sont au nombre de 19 (plus 3 élèves).

Recrutement et formation

Après le concours d'entrée ouvert aux jeunes infirmiers ou infirmières diplômés d'État, ils ou elles suivent une formation militaire de 10 semaines à Salon de Provence, dont 3 semaines de formation militaire initiale commune et 7 de formation militaire spécifique officier.

Ensuite, ils ou elles effectuent un stage sur chaque appareil de la Force de Projection (formation de sécurité cabine, procédures d'évacuation et d'action sanitaire). Puis un stage d'aéronautique générale (connaissance du milieu) à Toulouse au centre d'instruction des avions de transport, un stage chez les *Grands Brûlés* à la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris et également un stage dans un service de pédiatrie.

Tous les ans pour renouveler leurs qualifications, les convoyeurs ou convoyeuses effectuent deux stages : l'un chez les Pompiers de Paris et l'autre en réanimation.

Bibliographie

- *Les convoyeuses de l'air* de Marie-Thérèse Palu (épuisé) ;
- *Sur les routes du ciel* de Valérie de la Renaudie Nouvelles Éditions Latines – 1 rue Palatine 75006 Paris – 01.43.54.77.42 ;
- Dossier *Les convoyeuses de l'air* SIRPA actualité 1997 ;
- *Convoyeuses de l'air – Air actualités* n°492 ;
- *Les IPSA et les convoyeuses de l'air* – revue ICARE, Janvier 1989 ;
- Article de Geneviève de Galard - revue COTAM 1969 ;
- *Une Femme à Diên-Biên-Phù*, Geneviève de Galard, éditions du Rocher (ISBN 2912485541)



Les petits DHC-2 *Beaver*, seuls capables de se poser sur la piste sommairement réparée de Diên-Biên-Phù, amènent à Louang-Prabang les blessés graves que le Viêt-Minh consent à nous remettre (ECPAD LAOS-54-49-R23), ensuite les gros porteurs (*Dakotas*) en transfèrent la plupart vers Hanoï ou Saïgon.

– Présent –

Quotidien : <http://www.present.fr/> – Lire Présent en ligne (abonnement) : 181 €/an – Courriel: sarl.present@present.fr