

Chronique aérospatiale

1^{er} avril 1946, création des convoyeuses de l'air

Des infirmières volantes bénévoles

Dans les années 1930, la Croix-Rouge française désire se doter d'une section d'infirmières secouristes capables de porter assistance aux malades lors des évacuations aériennes sanitaires. Dès 1936, la fonction d'infirmière pilote secouriste de l'Air (IPSA) est donc créée. Ces femmes sont entraînées à soigner les blessés dans les avions. Pour mener à bien leur mission sur des théâtres d'opération, elles doivent parfois être parachutées au plus près du front.

En 1945, au sortir de la seconde guerre mondiale, ces infirmières volantes s'occupent bénévolement du rapatriement des prisonniers et rescapés des camps allemands. Elles sont alors détachées auprès de l'armée de l'air et regroupées au sein du Groupement des moyens militaires de transport aérien. Toutefois, ce statut précaire ne convient pas à Aliette Bréguet, directrice des IPSA. Elle obtient la création d'un processus de sélection militaire pour recruter et payer ces femmes.

Ainsi, le 1^{er} avril 1946, le général René Bouscat, chef d'état-major général de l'armée de l'air, décide de recruter 35 « assistantes de bord » qui, un an plus tard, sont renommées « convoyeuses de l'air ». Chaque mois de juin, le concours est ouvert aux infirmières de l'air, aux auxiliaires de bord et aux assistantes sociales.



DR

L'armée de l'air accueille les convoyeuses de l'air

Pour réussir les sélections, les candidates doivent rédiger une dissertation de culture générale, passer des épreuves d'anglais, de géographie et de médecine tropicale. Leurs connaissances aéronautiques sont également évaluées. Les impétrantes effectuent ensuite une série de vols avant de signer leur contrat. Ces femmes sont alors engagées comme infirmières sous contrat pour six mois, renouvelé pour une période similaire par accord tacite. Considérées comme appartenant au corps des officiers, elles conservent néanmoins le statut de personnel civil.

Ces convoyeuses s'occupent des opérations d'évacuation sanitaire lors desquelles elles doivent surveiller constamment les hommes alités sur des civières. L'altitude couplée aux remous de l'appareil provoquent des saignements et augmentent la pression artérielle des malades. Elles assureront également l'accompagnement des expatriés français qui quittent les anciennes colonies au milieu des années 1950. Elles volent sur des avions de transport américains *C-47 Dakota* ou français *Toucan*, transformés pour l'occasion en de véritables ambulances.

Au plus près des combats

Les convoyeuses de l'air sont parfois plongées au cœur des hostilités. Par exemple, en 1954, **Geneviève de Galard** reste bloquée pendant près de deux mois dans la « cuvette » de Diên Biên Phu en Indochine assiégée par l'ennemi.

Pendant la guerre d'Algérie, une chaîne d'évacuation aérienne est mise en place. Dans certains cas, les blessés sont héliportés puis, si leur état l'exige, rapatriés en *Noratlas* vers la Métropole. Sur ce théâtre, entre 1952 et 1956, ces femmes effectuent 5 259 missions – dont 4 578 évacuations sanitaires – pour un total de 18 226 heures de vol ; parfois au péril de leur vie. En 1962, à la fin du conflit, l'armée de l'air déplore la perte de huit convoyeuses : sept dans l'accident de leur appareil et une, Jacqueline Domergue, tuée par le feu ennemi en 1957.

En avril 1972, les convoyeuses de l'air sont reconnues comme officier du personnel naviguant. Cinq ans plus tard, elles peuvent prétendre aux contrats d'officier de réserve en situation d'activité (ORSA).



DR

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

Sous la direction de Jean-Charles Foucrier, docteur en histoire, chargé de recherche et enseignement au SHD