

Des femmes et des ailes

Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air



Portraits d'IPSA

Des femmes engagées



Joséphine
Baker



Maryse
Bastié



Elisabeth
Boselli



Janine
Bourbon



Jacqueline
Camus



Marcelle
Choynet



Yvonne
Cozanet



Paule
Debout



Jeanne
Després



Jacqueline
Domergue



Berthe
Finat



Geneviève
de Galard



May
Gillis



Monique
Gilles



Simone
Girard



Guite
de Guyancourt



Paulette
Honhon



Cécile
Idrac



Monique
Johannessen



Chantal
Jourdy



Lucienne
Just



Rose-May
de La Besse



Geneviève de La
Gueronnière



Béatrice
de L'Épine



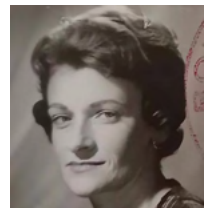
Françoise
Mathurin



Germaine
Montagnon



Evelyn
Oudinot



Ginette
Pagès



Marie-Thérèse
Palu



Michèle
Piéri



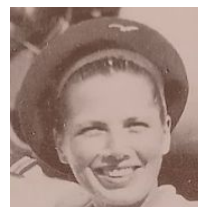
Gisèle
Pons



Claire
Roman



Anne-Marie
Rouanet



Geneviève Roure



Antoinette
Ruinart de
Brimont

Archives familiales Carayol, Marion Desgoulière via R M de la Besse, Ruinat de Brimont, studio Harcourt + sites alal (archives familiales Mathurin-Vignon) et oghlouveciennes et eduscol.education (Air actualités n°736) et engai-capmatifou (archives familiales Aubry-Gourmelin) et imagesdefense.gouv, leigriard.canalblog issu de l'association des Amis du musée de l'air et de l'espace, gallica.bnf (Journaux "Aviation", "Aviation magazine", "France-Illustration", "IAT Entreprise", "Vie et bonté"), wikipedia + Livres "Jusqu'au sacrifice", "Revue Icare" et "Sur les routes du ciel" - © Tous droits réservés



Préface

La Croix-Rouge et l'armée ont une histoire commune indissociable. Née en 1864 d'une vocation de secours aux blessés militaires, l'association française créée par Henry Dunant devient très vite l'auxiliaire du service de santé des armées sur tous les théâtres de guerre.

Les femmes ont toujours activement contribué à l'effort de guerre.

Les infirmières pilotes secouristes de l'air (IPSA) sont ainsi nées en 1934. Elles constituaient la section Aviation de la Croix-Rouge française. Leurs tâches premières étaient d'être des soignantes en vol ou pilotes d'avions sanitaires. Leur mission consistait à soulager la souffrance et « restaurer » le corps humain.

Au cours des années qui suivirent, de nouvelles fonctions leur furent confiées. Assistantes sociales et infirmières sur les bases aériennes, elles participèrent, à la fin de la seconde guerre mondiale, à la recherche des aviateurs abattus ou disparus. De plus, elles assistèrent les équipages à bord des avions qui rapatriaient des prisonniers en très mauvaise condition physique et morale. À partir de cette expérience, certaines infirmières diplômées d'État furent recrutées par concours comme convoyeuses de l'armée de l'Air. D'autres furent parmi les premières hôtesses de l'air des compagnies aériennes françaises.

La liste est longue de celles qui sont allées jusqu'au sacrifice suprême, se dévouant aussi bien sur le plan civil que militaire. Que l'action exemplaire de ces femmes de la Croix-Rouge française ne soit jamais oubliée !

"Parce qu'un homme sans mémoire est un homme sans vie, un peuple sans mémoire est un peuple sans avenir". En ces temps troublés, cette citation du Maréchal Foch nous rappelle que, plus que jamais, la mémoire est un devoir. Et il est bien légitime de rendre hommage à toutes ces infirmières pilotes secouristes de l'air qui ont consacré leur vie aux autres. Se souvenir de leurs actes de courage et d'abnégation, c'est aussi rappeler aux générations, jeunes et moins jeunes que, plus que jamais, les valeurs de solidarité et d'entraide doivent conditionner nos choix. C'est tout l'objet de l'exposition itinérante que nous vous proposons sur ces femmes hors du commun.

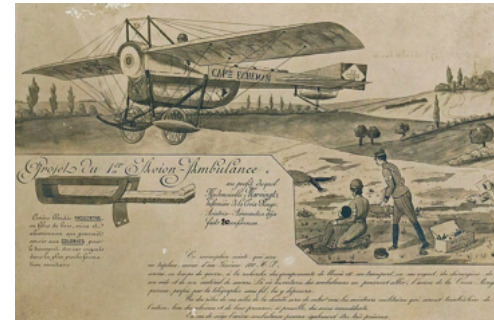
***Jean Carensac, référent Mémoire Occitanie,
vice-président de la Croix-Rouge du Tarn***

Les débuts de l'aviation sanitaire française

Les pionniers

Marie Marvingt ouvre la voie à l'aviation féminine en France. Dès 1910, elle imagine le rôle que les femmes pourraient tenir en tant qu'infirmière de l'air.

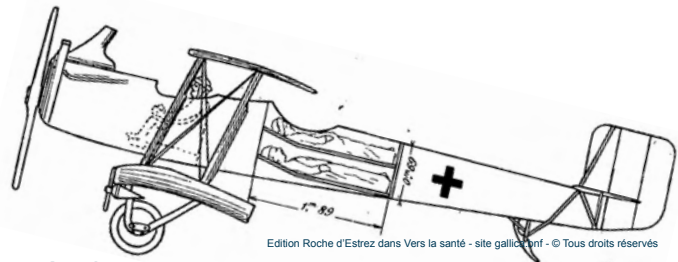
Sportive accomplie, infirmière et journaliste, elle émet l'idée du premier avion ambulance et fait, en 1913, des conférences pour le financer. Son projet n'aboutira pas.



Projet de l'avion ambulance, 1912.
site wikipedia - © Tous droits réservés

Le professeur Duchaussoy est fondateur de l'Association des dames françaises, une des trois associations qui deviendra la Croix-Rouge française. En 1912, à 85 ans, il lance un concours de transport par aéroplane de quatre blessés couchés. Il organise une souscription pour acheter un avion. Le docteur Reymond devait s'occuper de sa réalisation, mais il meurt en 1914.

En 1915, l'armée française évacue douze blessés de l'armée serbe avec des avions de guerre.



Edition Roche d'Estrez dans Vers la santé - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Le médecin major Chassaing, député du Puy-de-Dôme, en 1917, demande à la chambre des députés la création de sections sanitaires d'avions.

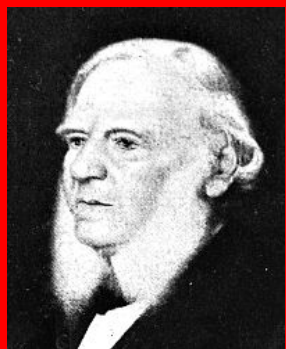
Il obtient de l'armée un avion Dorand inapte au combat qu'il transforme en avion sanitaire. Le premier essai a lieu au Maroc, en 1919, sans donner satisfaction.



Le docteur Chassaing essaye la civière.
Excelsior - site gallica.bnf - © Tous droits réservés



Marie Marvingt
(1875-1963)
site wikipedia - © Tous droits réservés



Auguste Duchaussoy
(1827-1918)
James Lignier - site loc.gov - © Tous droits réservés



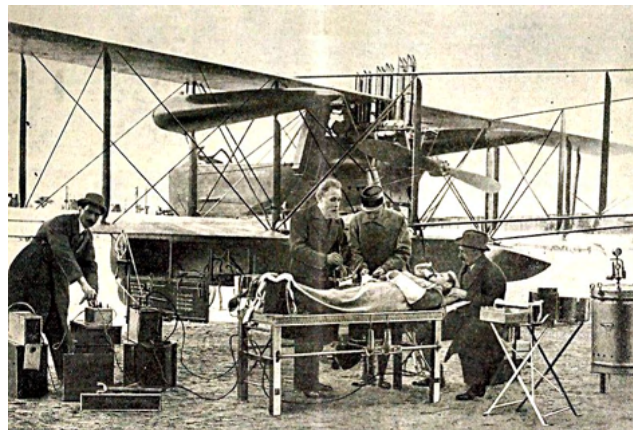
Eugène Chassaing
(1876-1968)
site senat - © Tous droits réservés

Les débuts de l'aviation sanitaire française

Lutter pour sauver des vies

MM. Nemirovsky et Tilmant amènent en 1918 la chirurgie au plus près des blessés intransportables avec leur avion radio-médico-chirurgical. En 1922, les ministres Sarraut et Laurent-Eynac envoient plusieurs de ces avions en Syrie.

Entre 1918 et 1923, des avions militaires Breguet XIV, transformés en avions sanitaires, évacuent 4500 blessés et malades au Maroc et 2100 soldats en Syrie. À cette époque, ont lieu les premiers essais de transport de blessés en métropole.



Action chirurgicale avec un matériel emporté par "l'Aérochir".
L'Air - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Pendant l'entre-deux-guerres, les colonies françaises offrent à l'aviation sanitaire un champ de développement favorable, dans les domaines de la médecine comme de l'hygiène sociale.

En 1929, à l'issue du premier congrès international de l'aviation sanitaire, l'association *Les Amis de l'aviation sanitaire* est créée.



Des infirmières Croix-Rouge en Algérie, devant l'avion Potez 58 baptisé *Charles de Foucauld*, 1936.
Revue du ministère de l'air - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Le ministère de l'Air offre en 1932 seize avions à la fédération aéronautique de France pour développer les avions sanitaires civils.

En 1933, le médecin-général Cadiot demande à Marie Marvingt d'établir un programme de formation des infirmières de l'air.

En 1934, Air France présente un avion adaptable au transport de malades couchés. La France est le seul pays à proposer une aviation sanitaire et des cours d'infirmières de l'air Croix-Rouge.



Première promotion des infirmières de l'air, 1935.
De gauche à droite : la maréchale Lyautey, le maréchal Franchet d'Espèrey et la marquise de Noailles.
Vie et bonté - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Les IPSA 1934-2012

Solidaires dans les airs

En 1934, avec l'appui du ministre de l'Air, le général Denain, un enseignement spécifique démarre pour former les *infirmières de l'air* volontaires. Elles sont issues des trois sociétés de la Croix-Rouge.



Mmes Schneider, de Vendevre et de Noailles, les fondatrices IPSA, 1934.

Coll. Dominique Schneider/Anne-André Reille - © Tous droits réservés



Union des Femmes de France



Bulletins Croix-Rouge - site gallica.bnf - © Tous droits réservés



Fanion IPSA, médaille d'Or du Mérite Civique, 1963.

Lionel - site indochinefrancaise.xooit - © Tous droits réservés

À partir de 1946, des IPSA passent le concours de l'armée de l'Air et deviennent convoyeuses. D'autres rentrent comme hôtesse sanitaires à la TAI, Aigle Azur ou Air France. En 1963, l'option hôtesse d'aéroport est ajoutée à la formation IPSA.

Jusqu'en 1966, 2000 infirmières suivent la formation IPSA. L'école ferme en 1972, les compagnies aériennes ayant leur propre centre de formation. La Croix-Rouge se recentre sur un certificat de sécurité et sauvetage. L'amicale des IPSA est dissoute en 2012.

En 1935, le comité central de l'aviation sanitaire est constitué de la Croix-Rouge, de l'Aéro-Club de France et des Amis de l'aviation sanitaire. Il collabore avec différents organismes aéronautiques pour développer l'aviation sanitaire.

En 1937, le sigle IPSA, l'uniforme, l'insigne, la devise *inter aera caritas* (la charité dans les airs) sont créés de même que l'amicale des IPSA. La formation IPSA intègre le parachutisme en option.



Aux 50 ans des IPSA, 1984.
Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Les fondatrices des IPSA

Une vie au service des autres



Corisande de Noailles
(1880-1977)
Laszlo fondation - site delaszlocatalogueraiisone
© Tous droits réservés

Lors de la première guerre mondiale, Corisande de Noailles est infirmière et présidente d'une vingtaine d'œuvres de secours.

Membre du conseil de l'Association des dames françaises, elle est déléguée de l'Afrique Occidentale et Équatoriale en 1932. Elle y crée de nombreux postes de secours et dispensaires.

Initiatrice des premiers cours d'infirmières de l'air en 1934, elle offre un avion Caudron "Pélican" à l'Aéro-Club de France comme outil de formation et d'avion sanitaire. La même année, elle représente la Croix-Rouge à la conférence internationale de Tokyo pour porter la standardisation du matériel médical. Elle préside la section féminine de l'Aéro-Club de France. En 1936, elle est nommée vice-présidente du comité central de l'aviation sanitaire.

Conseillère sur l'aviation sanitaire au comité central des dames de la Société de secours aux blessés militaires (Croix-Rouge), Françoise Schneider est la première présidente de l'amicale des IPSA, en 1937.

Elle est animatrice des œuvres sociales d'Air-France, fondatrice du dispensaire du Bourget puis créatrice du service social de l'armée de l'Air.

En 1942, déléguée générale de la Croix-Rouge française en Afrique du Nord, elle participe à l'organisation du débarquement des Alliés en Afrique du Nord et à Naples.

Elle meurt prématurément dans un accident d'avion avec son mari sur un vol venant d'Algérie.



Françoise Schneider
(1894-1944)
Studio Harcourt - © Tous droits réservés



Lilia de Vendevre
(1897-1980)
Studio Harcourt - © Tous droits réservés

En 1914, Lilia de Vendevre commence ses activités à l'Union des femmes de France (Croix-Rouge) en Algérie. Dans les années 30, elle assiste la présidente de l'UFF sur les questions d'aviation sanitaire. Elle est membre du conseil d'administration de l'association les Amis de l'aviation sanitaire.

En 1941, elle crée l'école d'infirmières et d'assistantes sociales au Maroc. En juin 1944, elle part avec une équipe d'IPSA soigner les blessés en Normandie.

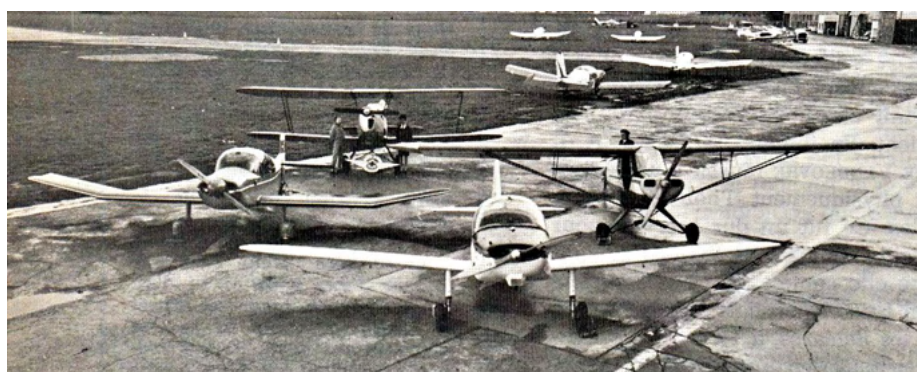
Elle est présidente des IPSA entre 1947 et 1980.

Entre 1951 et 1952, en Indochine, sous l'autorité du général de Lattre de Tassigny, elle gère les tombes des soldats, les œuvres sociales de l'armée. Elle fait la liaison entre les différentes formations féminines de l'armée.

L'aéro-club des IPSA

Un site de formation et d'entraînement

L'aéro-club, fondé en 1950 par la baronne de Vendeuvre, est situé à Toussus-le-Noble dans les Yvelines. Il regroupe les infirmières pilotes secouristes et parachutistes inscrites dans d'autres clubs. Son conseil d'administration est composé uniquement de femmes pilotes.



Au premier plan, quatre avions IPSA : Emeraude *Hélène-Boucher*, Piper *Didier-Daurat*, Ambassadeur *Adrienne-Bolland*, Stampe *Maryse-Bastie*. Il manque le Dauphin *Jaïc Domergue* et deux autres Piper *La Chèvre* et *Claire-Roman*, 1968.

Vie et bonté - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Les monitrices de l'aéro-club forment des pilotes sur ses propres avions. Jusqu'en 1975, cinq cents brevets sont ainsi délivrés.

Jacqueline Golay Herbinère, IPSA promotion 1949, y est pilote instructeur de 1950 à 1985. Elle est également instructrice au centre d'essai en vol de l'armée de l'Air de 1955 à 1983. Elle aura effectué 13.560 heures de vol.



Jacqueline Golay-Herbinère.

Site aeroclub-ipsa - © Tous droits réservés



Baptême de l'avion par Didier Daurat, pionnier de l'aviation et de l'aéropostale, 1967.

Site aeroclub-ipsa - © Tous droits réservés



Logos de l'aéro-club;,
dessus :
ancien logo
dessous :
logo actuel

Site aeroclub-ipsa - © Tous droits réservés



Buvard publicitaire.
Site aeroclub-ipsa - © Tous droits réservés

Les IPSA parachutistes

Le premier saut

Après la seconde guerre mondiale, la préparation militaire entraîne les IPSA au parachutisme le week-end. Mais très vite, elles sautent dans le civil pour améliorer leur technique de saut.



Préparation avant le saut, 1962.

Vie et bonté - site gallica.bnf - © Tous droits réservés



Premier saut.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Les flots rouges désignent le double ruban écarlate cousu à la nuque de leur béret bleu, en souvenir des IPSA mortes en opération.

En 1949, pas question d'être en robe décolletée après un saut, l'ouverture du parachute bleuissait les épaules. Jusqu'en 1958, 59 jeunes filles passent leur brevet de parachutisme. Chacune fournissait sa tenue, une combinaison bleu-azur. L'armée de l'Air leur prêtait casque et parachute sur le terrain à l'heure H.

Saint Pépin est leur patron. Leurs promotions ont chaque année un nom et un baptême : les Casques de Fer, les Râleuses, les Mômes, les Ascenseurs, les Inconscientes, les Dégonflées et quelques autres. A dater de 1951, la marraine de saut devait se tenir derrière celle qui, pour la première fois, allait tâter du ciel.

Extrait du livre *Filles du risque* de Christiane Fournier, IPSA.



Monique Laroche, IPSA championne du monde de saut en 1951.

Liberation- site gallica (BNF) - © Tous droits réservés



Médaille remise par l'officier largueur après le premier saut, 1960.

Archives familiales Prémont
© Tous droits réservés



Pliage de parachute, 1937-39.

Revue icare - © Tous droits réservés

Le costume des IPSA

Son évolution

En 1934, leurs blouses blanches à col dur, leurs voiles volant au vent, leurs gants blancs et leurs capes bleues sombres signes de dignité et de respect de leur profession, ne sont pas très adaptés dans un avion et les équipages se moquent de la tenue des infirmières de l'Air.

Dès 1935, les IPSA portent un uniforme, manteau bleu aviateur et bonnet ou chapeau en feutre, symbole de leur double idéal, la Croix-Rouge et l'aviation. L'insigne IPSA est cousu à gauche, il passe à droite dès 1945. La blouse bleue prévue pour remplacer la tenue d'infirmière traditionnelle n'est guère usitée. En 1939, apparaît le tailleur. Après la seconde guerre mondiale, le bérêt commence à remplacer le chapeau rond et le bonnet, le manteau disparaît de l'uniforme. Seules les IPSA parachutistes sont en salopette, à cette époque, lors des exercices de secours.



Bonnet et blouse,
1939.
Revue Antam info 48- © Tous droits réservés



IPSA à l'entraînement de vol, 1935.
Revue Icare - © Tous droits réservés



Meeting aviation sauvetage, 1937.
Archives personnelles M Baron_revue Antam 48 - © Tous droits réservés



Terrain d'aviation à Beynes Thivernal, 1939.
Archives personnelles A Gilles - © Tous droits réservés



Aérodrome de Bron, 1945.
Archives personnelles M Desgoulières - © Tous droits réservés

Insignes IPSA :

Les ailerons argent concernent le personnel, non infirmier, assistante sociale, secrétaire etc, seule les infirmières portent les ailerons or.



rampante avant 1945,



volante.

Archives personnelles Alain Gilles - © Tous droits réservés



parachutiste.

Archives CRF Tam - © Tous droits réservés



Aéro-club des IPSA à Guyancourt, 1959.
Archives personnelles M Desgoulières - © Tous droits réservés

Les IPSA et la Seconde Guerre mondiale

Des femmes dans la guerre

Pendant le conflit, les infirmières pilotes secouristes de l'air deviennent des membres actifs de l'assistance sanitaire auprès des aviateurs et des populations.

Dès mai 1940, lors de l'offensive allemande, une équipe d'IPSA est envoyée en Belgique. En juin 1940, un décret du gouvernement français autorise des pilotes auxiliaires féminines. Seule Claire Roman répond aux exigences demandées, mais meurt en mission en 1941. D'août 1940 à 1946, le groupe de Germaine L'Herbier-Montagnon réalise des opérations de recherche des aviateurs disparus (RAD).

À la libération de Paris en août 1944, la Croix-Rouge, en tant qu'auxiliaire de l'État, crée la délégation au rapatriement des prisonniers, déportés et réfugiés.

Le centre d'accueil IPSA est installé le 7 mars 1945 dans les locaux de l'aérogare du Bourget.

Pendant un an, cinquante IPSA rapatrient des prisonniers et déportés français d'Allemagne, des familles de retour d'Afrique du Nord et des équipages chargés de missions en Afrique et Asie.

Les premières assistantes sociales IPSA, 1942.

Croix-Rouge DT Tarn - © Tous droits réservés



Rapatriement au Bourget, 1945.

Cote 23654 - archives départementales 93 - © Rue des Archives

L'entraide aviation est créée l'hiver 1939-1940. Une centaine de bénévoles, dont Joséphine Baker, apportent des aides et des secours aux aviateurs et à leurs familles. Elles gèrent un dispensaire roulant aux environs de Paris.

Inauguration d'un foyer des soldats de l'Air dans l'Est de la France.

L'Aérophile - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Les convoyeuses de l'air en Indochine

Des évacuations périlleuses

Durant cette guerre, de 1946 à 1954, de That-Khé à Diên-Biên-Phù, les convoyeuses de l'air soignent 46 743 blessés dont 23 000 pour la seule année 1954. Leurs missions durent trois à six mois. La Croix-Rouge organise la première formation d'IPSA en Indochine en 1950.



Convoyage d'un blessé par Valérie André, IPSA médecin pilote parachutiste, 1950.

Image défense - cote Tonk 52-144RS - site defnat - © Tous droits réservés

La récupération des blessés est souvent très périlleuse : *Diên-Biên-Phù*, le 18 mars 1954, le commandant Darde, pilotant un "Dakota" à croix rouge, où ont pris place, l'équipage dont, l'IPSA Mlle Calvel, roule vers les ambulances qui attendent sur les bords de la piste. L'artillerie et les mortiers se déclenchent, les obus explosent, crevant le sol et criblant l'avion d'éclats. Les ambulances ne peuvent charger les blessés. L'avion redécolle, un moteur est touché, le médecin-capitaine Lavandier est grièvement blessé.

Extrait du journal *Les Ailes*.



Arrivée à Hanoï de blessés, aidés par l'IPSA Valérie de la Renaudie, 1952.

Archives de marion Desgoulière - © Tous droits réservés



Maryse Bastié baptise la promotion Just et de l'Épine, 1950.

Jusqu'au sacrifice de G L'herbier-Montagnon - © Tous droits réservés

Les convoyeuses accompagnent les enfants eurasiens en France, 1955.

L'Est républicain - site gallica.bnf - © Tous droits réservés



Les convoyeuses en Algérie

Des IPSA par hélicoptère

En plus des convoyeuses de l'air de l'armée de l'Air, huit IPSA s'engagent dans le service de santé de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre. Elles sont infirmières diplômées d'Etat, anesthésistes et réanimatrices. De 1954 à 1962, 48 311 blessés militaires ou civils sont évacués. À cette période, l'armée généralise l'évacuation sanitaire par hélicoptère.



Dans un hélicoptère Vertol H-21, l'IPSA Odile Tommy-Martin installe un blessé lors d'une intervention de nuit en 1959.

Archives familiales Odile Tommy-Martin - site enpa-capmatifou - © Tous droits réservés



Exercice de treuil pour les IPSA.

En 1957, Guilaïne Garnier devient *Miss Treuil* après avoir sauvé des eaux une famille algérienne à l'aide d'un filin.

Archives familiales Aubry-Gourmelin - site alat - © Tous droits réservés

Quelques IPSA assurent des missions de "rampantes" médico-sociales auprès de la population algérienne dans les centres de regroupement. En 1962, les IPSA accueillent des rapatriés au Centre d'hébergement du Bourget. En 1963, treize hôtesse algériennes suivent un stage IPSA pour développer Air Algérie.



Françoise Mathurin en opération.

Archives familiales Mathurin-Vignon - site alat - © Tous droits réservés



Parmi l'équipe médicale, deux IPSA Nicole Aubry et Guilaïne Garnier, dans la région de Sétif, 1957.

Archives familiales Aubry-Gourmelin - site alat - © Tous droits réservés

Les IPSA en temps de paix

Sur tous les fronts de l'entraide

Les IPSA contribuent aux évacuations sanitaires lors de catastrophes naturelles. Elles s'entraînent à des exercices de secours pour maintenir leurs compétences. L'amicale IPSA propose un service social, des aides pour les personnes de l'Air et leurs familles, des formations pour les veuves de l'Air.

À partir de 1935, les IPSA prennent en charge le dispensaire Air-France, sa garderie et son ouvroir jusqu'à sa fermeture. Elles encadrent des sorties et colonies des jeunes de l'Aviation populaire, ou d'orphelins de l'armée de l'Air.

Les cours de soins d'urgence dans les lieux aéronautiques, et postes de secours sur les terrains des aéro-clubs se développent.

Entre les deux guerres, elles assurent des convois transeuropéens, ainsi que des transports aériens pour les malades allongés vers les sanatoriums. Après-guerre, elles interviennent activement lors des vols "coqueluche". Entre 1959 et 1962, elles intègrent le dispositif sanitaire du Tour de France.



Inauguration du dispensaire Air-France, 1936.
L'Express de l'Est et des Vosges - site gallica.bnf - © Tous droits réservés



Exercices
de secours

à gauche :
années 1930,
Archives Marion Desgoulière
- © Tous droits réservés

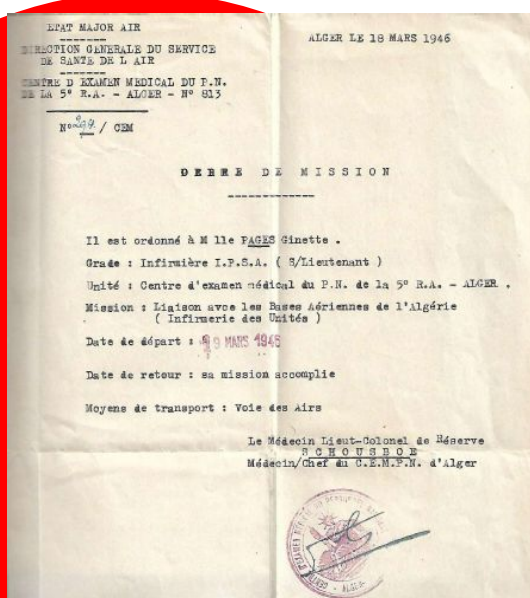
à droite :
années 1970.
Vie et bonté - site gallica.bnf
- © Tous droits réservés



Ginette Pagès

L'engagement d'une Tarnaise

Ginette Pagès devient IPSA en 1945, promotion Saint-Exupéry. Elle participe à de nombreuses missions jusqu'en 1948 comme convoyeuse de l'armée de l'Air.

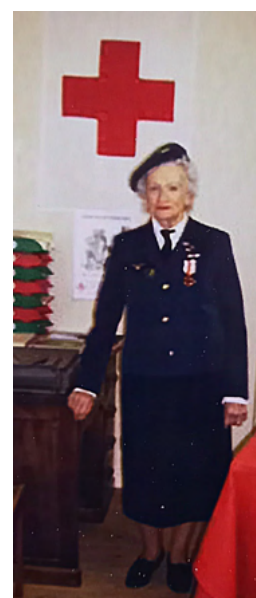


Ordre de mission pour le convoyage en Algérie

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Née en 1922 à Castres, diplômée de l'école d'infirmières de Toulouse en 1943, elle travaille dans deux sanatoriums dans les Pyrénées jusqu'à fin 1944. Elle œuvre jusqu'en juin 1945 à l'hôpital auxiliaire militaire de Purpan à Toulouse.

En 1945, elle travaille au centre d'accueil des prisonniers et déportés du Bourget. Entre 1946 et 1948, elle est convoyeuse de l'armée de l'Air. Sa première mission est d'assurer la liaison entre le centre médical du personnel de l'aviation militaire à Alger et les infirmeries militaires sur le territoire algérien. Elle effectue ensuite des missions en Irlande, Afrique, Allemagne et Indochine.



Ginette Pagès, 2008.
Croix-Rouge DT Tam - © Tous droits réservés

En 1949, après son mariage, elle travaille au dispensaire Croix-Rouge de Castres. Elle est également bénévole secouriste, auxiliaire de santé et animatrice en maison de retraite. Elle reçoit la médaille de l'Aéronautique et la médaille de vermeil de la Croix-Rouge. Ginette Pagès est décédée en 2018.



Ancien dispensaire
Croix-Rouge à Castres, 2021.
Croix-Rouge DT Tam - © Tous droits réservés

Archives familiales
Carayol - © Tous droits réservés



Les missions de Ginette Pagès

L'Afrique de 1945 à 1948

Ginette Pagès gère les blessés ou les familles lors des vols : tantôt hôtesse, cantinière, baby-sitter, infirmière ou assistante sociale. Il faut aussi bien nettoyer les WC, que prendre des responsabilités de médecin. C'est l'inverse de la monotonie et la débrouillardise fonctionne à 100 %.

Elle note ses impressions dans ses carnets de vol. Ici, quelques commentaires lors d'un transport en Junker 52 d'Alger à Bou Saada.

Voilà la
fièvre... que, de choses... or de caillasse... en
voilà le résultat : la "roulette de queue" éclate,
c'est une sensation bizarre, l'émoussement en
fin de course, donc pas de grande vitesse

Atterrissage à Bou Saada en mars 1946.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Le Halifax, ancien bombardier, est aménagé avec 2 rangées de sièges en rotin (achetés au BHV). L'IPSA qui passe son temps à courir de l'avant à l'arrière y accroche ses bas ou sa jupe, le pantalon n'étant pas encore autorisé !

Extrait du livre *Sur les routes du Ciel* de Valérie de la Renaudie.



Carte des vols vers l'Afrique.

Le vol Paris-Brazzaville dure 4 jours quand tout va bien !
Sur un Paris-Madagascar, Ginette est débarquée à Kisumu au Kenya pour être opérée de l'appendicite.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés



Ginette Pagès et l'équipage à Dakar.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés



Son Halifax direction Dakar.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Les missions de Ginette Pagès

L'Europe et l'Asie de 1945 à 1948



Aux commandes d'un Dakota
au-dessus de la France.
Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Ginette Pagès accomplit des missions à Berlin et trois missions de trois mois en Indochine. En mission en Irlande, elle est chargée avec d'autres convoyeuses de l'air de récupérer des guides-scouts à la suite d'un accident d'avion.



A Chartres devant un Junker 52.
Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Il n'y a pas de médecin à bord d'un Dakota. La convoyeuse s'occupe de 24 blessés. Elle les place dans l'avion en fonction de la nature de leurs blessures, et décide du trajet entre le Tonkin et Saïgon pour faciliter les soins à bord et le confort des blessés. L'altitude peut poser des problèmes aux blessés crâniens ou thoraciques. Il faut surveiller le goutte à goutte des perfusions qui fonctionne de façon anarchique selon la variation de la pression atmosphérique.

Extrait du livre *Sur les routes du Ciel* de Valérie de la Renaudie.



Carte des vols vers l'Indochine.
Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés



IPSA à Saïgon, 1946, de gauche à droite, assises Yvonne Cozanet, Lucette Didry, Ginette Pagès, debout Guite de Guyancourt, Valérie de la Renaudie, à genoux (?), Simone Deville.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés



Ginette Pagès et Yvonne Cozanet débarquent les blessés au Bourget de retour d'Indochine, mars 1947.

Archives familiales Carayol - © Tous droits réservés

Evelyne Oudinot

L'archétype de l'hôtesse de l'air

Ambulancière à la Croix-Rouge pendant la Seconde Guerre mondiale, Evelyne Oudinot est hôtesse chez Air France de 1948 à 1967. A partir de 1958, elle accompagne le général de Gaulle et sa femme lors des voyages officiels effectués avec les avions d'Air France.



Evelyne Oudinot..

France-aviation - site gallica BNF © Tous droits réservés

Née en 1919, elle s'engage en août 1944 dans la 1^{re} armée française qui libère l'Est de la France jusqu'à Berlin. Elle est Chevalier de l'Ordre National du Mérite, médaillée de la Croix de Guerre 39-45, et de l'Aéronautique. Ses compétences, sa beauté et l'élégance avec laquelle elle portait l'uniforme symbolisaient Air France à travers le monde.



Evelyne Oudinot représente la France au concours international pour le titre de Miss Hôtesse de l'Air, Londres 1950.

Le Petit Marocain - site gallica BNF © Tous droits réservés



Evelyne Oudinot à gauche avec 2 anciennes hôtesses de l'air, 1971.

France-aviation - site gallica BNF © Tous droits réservés



Logo Air-France 1933-1976

Air France - site wikipedia © Tous droits réservés



Après avoir eu la croix de guerre 1939-1945 et la médaille de l'Aéronautique, elle reçoit la croix de chevalier de l'Ordre national du Mérite par le commandant P. Reynaud-Fourton, 1967.

France-aviation - site gallica BNF © Tous droits réservés

Elle quitte Air France en tant que chef hôtesse, après 12 000 heures de vol. Ayant apprécié le général de Gaulle et sa femme, elle s'investit par la suite à l'institut Charles de Gaulle pendant plusieurs années. Elle décède à 71 ans en 1990.

Anne-Marie Rouanet

Une jeune Castraise rayonnante

Anne-Marie Rouanet devient IPSA, promotion Lilia de Vendeuve, en 1944. Convoyeuse de l'armée de l'Air en 1946, elle entre à la compagnie des Transports aériens intercontinentaux (TAI) en 1947.

D'une famille héraultaise, elle est née à Castres en 1920. *Parce que son idéal est celui de Dunant et celui de Mermoz, en 1944, diplômée de l'école d'infirmières de la Croix-Rouge, elle s'engage dans les équipes d'urgence des IPSA. En juillet de la même année, répondant à la demande des pouvoirs publics, elle amène 250 enfants par le train de Paris à un village du Cher pour les mettre à l'abri. Elle met une journée pour faire les 200 kilomètres du trajet du fait du mitraillage sur le train et des voies détruites.*

Extrait du livre *Jusqu'au sacrifice* de Germaine L'Herbier-Montagnon



Anne-Marie Rouanet au Bourget, 1945.
Vie et bonté - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

En 1945, elle accueille les prisonniers et déportés au Bourget. En juin 1946, elle devient convoyeuse de l'air. Son stage probatoire s'effectue sur un vol Paris-Rome-Tunis. Elle enchaîne alors les missions en Afrique, Europe et Indochine. En octobre 1947, à la demande de Mme de Vendeuve, elle démissionne de l'armée pour rentrer à la compagnie TAI, nouvellement créée.



Anne-Marie Rouanet, portant le fanion IPSA.
vie et bonté - site gallica.bnf - © Tous droits réservés

Anne-Marie Rouanet fait la ligne Paris-Casablanca en attendant de revenir rapidement sur les vols vers Saïgon. Le 16 octobre, elle remplace sa collègue, Yvonne Massé. Au-dessus de la Méditerranée, après les Baléares, le moteur gauche stoppe. L'avion perd de l'altitude et tombe à l'eau. Excellente nageuse, elle résiste onze heures dans une eau froide et agitée avant de couler. Elle n'aura pas eu le temps de réaliser son rêve de devenir pilote et parachutiste.

Extrait du livre *Jusqu'au sacrifice* de Germaine L'Herbier-Montagnon



Bristol 170 de la TAI, identique à celui du vol du 16 octobre 1947.

Mémoire UAT © Tous droits réservés

Antoinette Ruinart de Brimont

Une IPSA discrète

Infirmière promotion *Lyautey* en 1936 au moment de l'aviation populaire, elle est convoyeuse de l'air pendant 14 ans. Elle connaît l'accident d'avion en Irlande et la panne sèche en plein désert.

Née à Paris en 1909, elle débute comme infirmière IPSA en Afrique : Bamako (Mali), puis Ouakam (Dakar - Sénégal). En 1937, elle s'initie au parachutisme. Elle est formatrice à l'école des IPSA. À la fin de la guerre, elle travaille dans un hôpital en Allemagne. En août 1946, elle accompagne scouts et guides en Irlande. En arrivant sur la côte irlandaise, le mauvais temps est de la partie. Le pilote heurte une crête. Tout le monde est blessé.



Le Junker 52 accidenté en Irlande, 1946.
Patrick Campbell - site wicklowway.com - © Tous droits réservés

Titou a une fracture du maxillaire inférieur, des plaies et contusions aux bras, oreilles et genoux lardés de bouts de ferraille. Malgré cela, elle s'occupe des blessés le temps que les secours arrivent. Elle reste deux mois à l'hôpital.



Antoinette de Brimont, dite "Titou"
Archives familiales Ruinart de Brimont © Tous droits réservés



Évacuation sanitaire en hélicoptère H-19, en Indochine, 1954.
Sur les routes du ciel de V. de la Renaudie © Tous droits réservés

Convoyeuse en 1947, elle est détachée en Extrême-Orient. Elle accompagne, en 1949, le prince héritier du Vietnam à Singapour, et participe aux évacuations sanitaires notamment à Na San et Diên Biên Phu. À partir de 1955 jusqu'en 1961, elle effectue plusieurs missions en Algérie. Elle quitte l'armée en 1962.



Antoinette de Brimont,
Michaëla de Clermont-Tonnerre,
Thérèse d'Anterrockes à Chypre, 1956.
Les convoyeuses de l'air de M.T. Palu © Tous droits réservés

Titulaire de la légion d'honneur, de la Croix de guerre des Théâtres d'Opérations Extérieures, de la médaille aéronautique et de la médaille de la Croix-Rouge, elle décède en 1989.

Nicole Vincent

A la recherche des aviateurs disparus

Infirmière IPSA promotion *Claire Roman* en 1940, puis pilote de planeur. Nicole Vincent fait partie de l'équipe de Germaine L'Herbier-Montagnon pour rechercher les aviateurs morts et disparus de la seconde guerre mondiale.

Nicole Vincent est née en 1912. En 1940, elle est une des trois bénévoles qui suivent la correspondance des parents des équipages disparus, des autorités civiles et militaires... Tâche qui l'amène vers les lieux de sépulture. En 1941, elle participe à l'évasion de deux blessés de la Royal Air Force. En août 1944, elle fait partie du poste de secours Croix-Rouge, dans la zone de combat de Falaise en Normandie. Elle reçoit la Croix de Guerre pour son courage et son dévouement.



A droite, Nicole Vincent avec une autre IPSA en Normandie, août 1944.

Archives familiales Nicole Louis © Tous droits réservés



A droite, Nicole Vincent 1940-1946.

Archives familiales Nicole Louis © Tous droits réservés



A droite, Nicole Vincent 1940-1946.

Archives familiales Nicole Louis © Tous droits réservés

D'octobre 1944 à 1947, elle fait des voyages d'enquêtes en *Celta 4* avec Germaine L'Herbier en France, Belgique, Hollande, Allemagne et Italie pour identifier et inhumer des corps. À l'occasion, elle manie la pelle et la pioche lors des exhumations. 460 disparus comprenant des navigants alliés recevront ainsi une sépulture décente. Elle reçoit pour cette mission l'Order of the British Empire. La légion d'honneur arrive 20 ans après, Nicole la trouve trop tardive et la refuse. Elle reçoit par la suite la médaille d'honneur du mérite civil et la médaille de l'Aéronautique. En 1950 elle est trésorière de l'amicale des IPSA et vice-présidente de 1960 à 1971. Elle décède en 1991.

Poème

Écrit lors de la guerre d'Algérie

A mon infirmière

Lorsqu'un pauvre blessé te lance un triste appel,
Tu es là souriante dans ta tenue d'infirmière.
Tu te penches sur lui, le soigne, le considère
De tes yeux caressants, aux reflets maternels.
De te voir aussi jeune, si vive et courageuse
Aller du souffle chaud des hélices bruyantes
Au chevet d'un copain à la blessure béante,
C'est un nouvel élan qui l'amène, le redresse,
Il se sent moins faible et plus apte à souffrir,
Et trouvera même la force de sourire
A cette jolie fille si pleine de tendresse.
S'il t'arrive de voir mourir dans tes bras
Un soldat courageux, d'une blessure mortelle
Soit sûre petite soeur, qu'une fois au ciel
Il pensera à toi : l'ange qui le berça.
Dans l'horreur du combat qu'importe la tourmente,
Guidée par le destin tu remplis ton devoir
Sans un mot, sans te plaindre, sans jamais décevoir
Tous ceux qui te réclament en répondant Présente.

Anonyme

Poème dédié à l'IPSA convoyeuse de l'air Nicole Aubry dite "Bouchon".

Extrait du livre d'or des IPSA

Les I.P.S.A. c'est ma famille
et le sera pour toujours.

Je ne serais pas où j'en suis
aujourd'hui si ce n'était pas grâce aux
IPSA. Promotion 57. Christine Testot-Torre Robertson

L'IPSA d'aujourd'hui qui a sans
mes exprimer toute mon affection

Immense Tenebris

Une IPSA d'Honneur
depuis 1945 CM
Geny Ross

Paris Mexico
16 ans d'absence
Puis Mexico - Paris
Toujours autant d'amour
et d'amitié
14 octobre 1968
Alexandrine Papovici
SAS #

Avec toute la profonde affection
d'un camarade Chris Rouge de
25 ans, ma grande admiration
pour l'œuvre magnifique accomplie
par la plus jeune et la plus
dynamique des Présidentes

A. de Kainko

A Madame de l'Industrie
maître de ma promotion
à Madame d'Herbin Montagnon
qui m'a fait connaître "I.P.S.A."
à toutes deux je dois les plus belles
années de ma vie partageant leur
enthousiasme et leur esprit d'équipe

J. J. J. J.

Les Ipsa m'ont tant apporté aux heu-
reux de la vie que je ne puis dire jamais
assez "merci". Avec toute mon affection

H. Bouissan

Participez au patrimoine !



Pour notre projet Préservation de la mémoire Croix-Rouge de la région Occitanie

Nous Recherchons

Tout objet relatif à la mémoire :
brancard, drapeau, insigne, matériel
médical, tenue, uniforme, véhicule, etc.

Tout document :
article, film, papier personnel, photo,
presse, revue, témoignage, etc.

Merci à toute personne
souhaitant collaborer à ce projet

Contact : 06 11 78 83 05
05 63 47 65 17

jean.carensac@croix-rouge.fr
dt81@croix-rouge.fr

Comité de rédaction : Équipe mémoire de la Croix-Rouge de l'Occitanie : Brigitte Benneteu, Marie-France Bord, Jean Carensac, Philippe Herail, Jean-Claude Planes, Jean Le Pottier, Jean-François Rebeyrol, Monique Soulié.

