

JUSQU'AU SACRIFICE

Extrait de l'ouvrage de

GERMAINE L'HERBIER MONTAGNON

L'Histoire des Infirmières Pilotes de l'Air
I.P.S.A.

Cet extrait est consacré à

BERTHE FINAT

*Le 1er novembre 1945, le colonel Alias, commandant le GMMTA, obtient du général Valin la création d'une équipe professionnelle d'infirmières de l'air. Dans cette équipe de jeunes filles, dont beaucoup sont de familles aisées, on compte Michaëla de Clermont-Tonnerre, Valérie de la Renaudie, Geneviève Roure, Marie-Thérèse Palu et Marguerite de Guyencourt. L'une d'elles, **Berthe Finat**, a déjà payé de sa vie le tribut au courage et au dévouement, le 27 septembre, dans un JU52, au sud d'Agadir, dirigeant les secours avant de s'éteindre en cours d'évacuation.*

Germaine L'HERBIER-MONTAGNON



**JUSQU' AU
SACRIFICE**



Germaine L'HERBIER-MONTAGNON

**JUSQU' AU
SACRIFICE**

EDITIONS E.C.L.A.I.R

28, avenue de Paris,

L'ISLE-ADAM

**IL A ETE TIRE DE CET OUVRAGE
DIX EXEMPLAIRES MARQUES
HORS COMMERCE ET CINQ
CENTS EXEMPLAIRES NUMERO-
TES DE 1 A 500.**

PREFACE

LE nom des « I.P.S.A. », certes, est bien connu. Mais il ne l'est pas encore assez. Il ne l'est pas autant qu'il mérite de l'être. Il doit devenir populaire. Le présent livre, consacré à la gloire des Infirmières-Pilotes-Secouristes de l'Air, en la personne de douze d'entre elles, victimes du devoir, y aidera, j'en suis sûr, puissamment.

Nul n'était plus qualifié pour l'écrire que Mme L'Herbier-Montagnon, non pas seulement parce qu'elle a assisté à la création, sous l'égide de la Croix-Rouge, du corps des « I.P.S.A. », participé pendant douze ans à l'instruction, à l'éducation, à l'entraînement physique et moral de ses filles, et connu individuellement la plupart d'entre elles, non seulement parce

qu'elle a un beau talent d'écrivain et que le sujet qu'elle traite est aussi digne de sa plume que sa plume est digne de ce sujet, mais aussi parce que, du cœur de cette femme jaillit, en gerbes inépuisables, une fontaine de piété, de pitié et d'amour.

C'est elle, en effet, qui, pendant cinq ans, d'août 1940 à fin 1946, s'est attachée, en dépit des périls et des obstacles, à la recherche des corps des aviateurs français et alliés, disparus dans le ciel et tombés, Dieu seul savait où, et qui a réussi à retrouver, à identifier, à rendre aux familles les restes d'un nombre considérable d'entre eux. En récompense de quoi, lui ont été conférés, avec des citations magnifiques, la Légion d'Honneur et l'ordre du British Empire, que l'Ambassadeur Duff-Cooper tint à lui remettre lui-même.

Aujourd'hui, elle retrace la vie et la mort exemplaire de douze Infirmières-Pilotes-Secouristes de l'Air qui, de 1945 à 1955, sont allées, dans l'accomplissement du devoir qu'elles s'étaient librement imposé jusqu'au sacrifice suprême : Berthe Finat, Lucienne Just, Anne-Marie Rouanet, Béatrix de l'Épine, Geneviève de la Guerronnière, Cécile Idrac, Geneviève Roure, Gisèle Pons, Jeanne Despré, Colette de Lauriston, Janine Bourbon, Jacqueline Domergue. Puisse ces noms demeurer gravés dans les mémoires!

La Croix-Rouge française, comme les autres Sociétés nationales, ses sœurs, mais, elle, une des premières, a été fondée pour appliquer la Convention internationale dont les signataires s'engageaient à soigner les

blessés des armées en campagne, et à respecter, à neutraliser les lieux où ils seraient soignés, ainsi que le personnel qui les soignerait.

Elle a été, dès l'origine, l'auxiliaire des Services de Santé de l'armée de Terre.

Mais quand l'armée de l'Air est née, pouvait-elle la regarder comme étrangère à sa compétence, se confiner, en face d'elle, dans l'inertie et l'indifférence? Le penser eût été un reniement de soi-même. Aussi, dès 1934, trois femmes de tête et de cœur, Mme la Marquise de Noailles, Mme Jean Schneider et Mme de Vendevre, ont-elles conçu et réalisé le projet de mettre à la disposition de l'arme nouvelle, les ressources, l'organisation, les traditions de la Croix-Rouge, sous la forme d'une équipe distincte, préparée et adaptée, dans une école spéciale, aux tâches nouvelles qu'elle aurait à remplir. Ce furent les « I.P.S.A. », dont Mme de Vendevre est restée l'incomparable animatrice.

Ces trois dames soupçonnaient-elles, au départ, tout ce qui allait être demandé à leurs filles?

Très rapidement l'aviation militaire, en dehors de ses missions de combat, est devenue le principal instrument de liaison avec les théâtres extérieurs d'opérations, l'Allemagne, l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire, le Proche et l'Extrême-Orient, l'Indochine, Madagascar. C'est elle qui a dû assurer, notamment, les secours d'urgence aux blessés, leur transport, celui des malades, les évacuations de populations menacées ou

déplacées, le retour des prisonniers, des déportés, des rapatriés de toute sorte.

Il fallait donc que les Infirmières de l'Air, appelées à la seconder dans ses diverses et complexes obligations, fussent d'une trempe particulière et réunissent toutes les capacités. Elles devaient être, physiquement, infatigables, moralement intrépides, au moins autant que leurs compagnes « terrestres », savoir donner les soins les plus variés et, pour cela, avoir fait les études nécessaires, être munies du diplôme d'Etat d'infirmière-hospitalière, et de celui de convoyeuse-assistante de bord; elles devaient être habituées à la vie aérienne, et à tout ce qu'elle comporte, avoir l'esprit « aviation », ne faire qu'un avec l'équipage, avoir les mêmes préoccupations, les mêmes réactions que lui, être, enfin, à l'occasion, « parachutables », capables de sauter au secours d'un blessé isolé, dans un pays perdu, ou avec le médecin chargé d'installer, avec son équipe et son matériel, un poste sanitaire en plein champ.

C'est tout cela que les I.P.S.A. ont appris et apprennent à leur école. C'est tout cela qu'elles ont fait, et qu'elles font tous les jours, soit qu'elles soient engagées par le Groupe des Moyens Militaires de Transport Aérien (G.M.M.T.A.), ou par l'A.L.A.T. Aviation Légère de l'Armée de Terre, soit qu'elles entrent, comme hôtesses de l'Air, au service des Compagnies privées.

C'est tout cela qu'ont fait, jusqu'à en mourir, les douze filles dont le présent ouvrage est le martyrologe.

L'Ecole des I.P.S.A. a plus d'élèves qu'elle n'en peut recueillir. Et pourtant, la vie qui les attend est

dure et pénible; elle exige un dévouement sans limite et de tous les instants; elle expose celles qui s'y consacrent aux dangers inhérents à l'Aviation, c'est-à-dire à des risques permanents, qui ne sont pas seulement ceux du temps et des actions de guerre, mais qui sont également ceux de chaque jour du temps de paix. Or, ce sont précisément ces risques, ce sont ces dangers qui attirent et retiennent les I.P.S.A. C'est parce que le métier qui sera le leur est plus difficile que les autres, parce qu'il requiert la mise en œuvre des plus hautes vertus, le don total de soi-même, qu'elles le choisissent !

Les douze I.P.S.A. dont Mme L'Herbier-Montagnon évoque l'image et la carrière savaient à quoi elles se destinaient et c'est parce qu'elles le savaient qu'elles s'y destinaient. Qu'à force de voler en soignant, de soigner en volant, de jour et de nuit, sous tous les climats et par tous les temps, un jour, le mauvais sort les frapperait, elles ne l'ignoraient pas. Elles étaient prêtes d'avance à un sacrifice, dont certaines avaient le pressentiment. Assommées, carbonisées ou noyées, toutes ont vu la mort fondre sur elles. Toutes l'ont regardée en face et l'ont acceptée, les yeux grands ouverts, non comme un fatalité subie avec épouvante, mais comme le couronnement exaltant de leur vocation.

Issues de milieux sociaux différents, une camaraderie sans défaut, procédant d'une communauté d'idéal sans fissure, les unissait. Elles avaient le même appétit d'héroïsme.

Quiconque lira « Jusqu'au sacrifice » pensé et écrit par Mme L'Herbier-Montagnon à la manière dont ce fut vécu, sentira se mouiller ses yeux. Mais, en

même temps, une chaleur généreuse réchauffera son cœur tant il est vrai qu'il en émane de rayonnement.

Les I.P.S.A. troupe d'élite, honorent la Croix-Rouge, la France, les femmes françaises; et, d'un pays où il y a une phalange de telles femmes on peut certifier qu'il est riche de la seule vraie richesse, la richesse morale.

André FRANÇOIS-PONCET,
de l'Académie Française.

AVANT-PROPOS

DANS son ouvrage « Victoriens éminents » (1) au chapitre « L'Infirmière » Lytton Strachez écrit sur Florence Nightingale : « *Qu'est-ce qui lui remplissait la tête d'imaginaires folles où apparaissait la maison de campagne d'Embley soudain convertie, par quelque enchantement, en un hôpital où elle-même circulait entre les lits?*

« *Pourquoi enfin, se représentait-elle le ciel lui-même comme un lieu plein de malades souffrants auxquels elle se rendait utile? C'est ainsi qu'elle rêvait vers 1840 et, sortant son journal, y répandait l'agitation de son âme.* » Elle devait réaliser sa vocation lors de la guerre de Crimée en 1854.

(1) Gallimard, éditeur.

A l'instar de celle qui fut la pionnière des soignantes civiles « c'est ainsi qu'il rêvait » le colonel Moy, Chef du Service de Santé de l'Air des Pays-Bas, lorsqu'en 1890 il eut l'idée de placer des blessés dans la nacelle d'un ballon sphérique... tiré par des chevaux. Cette initiative lui valut d'être reconnu comme le père spirituel de l'Aviation sanitaire.

Plus tard, l'une de nos premières aviatrices, Marie Marvingt, en 1913, établissait le plan d'une civière à fixer sous son avion « Deperdussin » et continuait, pendant de nombreuses années, à militer pour le transport sanitaire par air.

Pendant la guerre de 1914-18, le mode d'évacuation aérienne fut peu utilisé, mais prit vraiment son essor en 1917, au Maroc, grâce au commandant Cheutin et au Dr Chassaing, encouragés par le général Lyautey.

Un plan d'action se concrétise en juin 1934 dans le cadre des trois Sociétés de Croix-Rouge, la marquise de Noailles représentant l'Association des Dames Françaises (A.D.F.); Mme Jean Schneider, la Société de Secours aux Blessés militaires (S.S.B.M.); et Mme de Venduvre, l'Union des Femmes de France (U.F.F.). Le Président du Comité Central (C.R.F.), le marquis de Lillers, montre beaucoup de bienveillance et admet, sans trop de difficultés, que « quelques Infirmières diplômées pourront suivre des cours spécialisés en vue de servir l'Aviation sanitaire ». Une session d'enseignement s'ouvre et, le 26 mai 1935, sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, en présence du ministre de l'Air, Laurent Eynac, et du maréchal Franchet d'Esperey, la première « Brigade française d'Infirmières et d'Assis-

tantes d'Aviation sanitaire » est baptisée, solennellement, du nom de « Mme de Noailles ».

Le mouvement est lancé. Malgré les inévitables doutes des sceptiques et d'énormes difficultés — car ceux qui devancent leur temps sont toujours critiqués — rien n'arrêtera plus sa marche ascendante. Deux ans plus tard, en juin 1937, une « Amicale des Infirmières Pilotes et Secouriste de l'Air (I.P.S.A.) est constituée, dans le cadre de la loi de juillet 1901. M^e Julliot, l'un des promoteurs de l'Aviation sanitaire, et juriste distingué, en rédige les statuts, et indique la devise « INTER AERA CARITAS » variante de la devise de la Croix-Rouge Française « Inter Arma Caritas ».

Désormais, I.P.S.A., née à Paris, se décentralise, gagne, non seulement la province, mais l'Afrique du Nord. Chaque année, des Infirmières obtiennent notre diplôme; soit au titre d'Infirmière-Pilote, si elles possèdent leur brevet de pilote de tourisme, soit au titre de Convoyeuse, si elles ne l'ont pas; diplôme décerné alors par l'Aéro-Club de France et homologué par la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.).

Les équipes d'I.P.S.A., toutes bénévoles, accomplissent, dans le cadre de l'Aviation civile, des transports de malades, de chirurgiens, de médecins, de médicaments, et rêvent d'affectations dans les Services sanitaires et annexes de l'armée de l'Air. La guerre de 1939-1945 consacre leur efficacité sur la terre comme au ciel.

Leur histoire montante, leur « geste » si belle à laquelle d'années en années s'ajoutèrent de nouveaux chants, mérite d'être écrite. Tel fut bien mon projet

initial, lorsque quittant Paris en 1951, je dus abandonner des fonctions qui m'étaient si chères à l'I.P.S.A.

Mais un historique, pour posséder une rigoureuse authenticité, nécessite de longues et minutieuses recherches et études d'archives, ainsi que le recueil de nouveaux témoignages. Ma vie au rivage du Rhône, et d'autres œuvres, en préparation, ne m'ont pas permis encore de mettre au point ce travail important.

D'ailleurs, tout n'est pas feuilles sèches dans ce retard, car le recul du temps permet la décantation d'une matière si riche et si variée des faits qui se sont passés sous tous les cieux du monde. Il favorise aussi l'expression sereine d'impressions multiples enregistrées, parfois tous nerfs tendus, dans le feu de l'action.

Il m'est apparu plus aisé de rédiger, d'abord, les biographies de nos douze I.P.S.A. mortes en Service Aérien commandé. En effet, comme une sirène qui porte une conque à une oreille pour entendre les rumeurs de la mer, je n'ai qu'à écouter en moi les échos de mes souvenirs pour évoquer nos disparues. Au titre de Directrice bénévole de notre Enseignement, j'ai connu quelle haute ambition amenait ces jeunes filles à choisir la carrière d'infirmière, parce qu'elles étaient convaincues que « c'est n'être bon à rien que n'être bon qu'à soi » et qu'elles voulaient réaliser, non le féroce et égocentrique bonheur de Nietzsche, mais l'idéal de la charité rayonnante d'un François d'Assise, d'une Florence Nightingale. Elles venaient ensuite à I.P.S.A. par amour de l'Aviation, par goût d'exercer leur mission dans un cadre à la mesure du ciel, qui libère de toutes les petitesesses, qui comporte la noblesse d'accepter, d'encourir des risques.

Je me souviens de leurs passages à l'École I.P.S.A., et de leur enthousiasme, de leur foi, de leur espérance. Pendant l'année de cours, je cristallisais leur vocation, les plaçais sur la route qui monte. Quand, enfin, elles devenaient navigantes, elles appliquaient le conseil que je leur avais souvent répété, en citant sainte Thérèse d'Avila : « Mes filles, ne soyez pas des femmes, mais des hommes forts ! » Ayant pris leur envol, elles me rendaient, en affection reconnaissante, au-delà de ce que je leur avais donné. M'écrivant, me racontant leurs heures, belles ou dures, leurs découvertes émerveillées d'Infirmières ailées, je classais, enregistras tout, sachant que c'était là notre Histoire qui, souvent, se confondait avec l'Histoire de France.

Et puis, un jour tragique arrivait, où nous apprenions qu'une de nos Filles était tombée du ciel, à cause d'une tempête, ou de la défaillance mécanique d'un avion, ou par la fatalité des balles ennemies.

Verser son sang pour une noble cause a toujours été considéré comme la charité suprême. Les combattants d'autrefois gagnaient la qualité de martyrs — et assuraient ainsi leur salut — en mourant pour leur Patrie. Mais les holocaustes au devoir ne remplissent pas toute leur mission s'ils restent ignorés. Je connais la boutade d'André Gide sur « la littérature des bons sentiments », dénigrant d'avance tout ouvrage inspiré par une pensée généreuse. Je demeure toutefois convaincue que mon rôle d'historiographe de l'I.P.S.A. est de contribuer à la diffusion de ces « *bons sentiments* » dont nous fûmes les témoins. Plus que jamais, nous avons besoin de « ces professeurs d'énergie » que réclamait déjà Barrès.

Nos disparues portent un message de vie et il dépend de notre fidélité d'« anciennes » que ce suprême privilège ne leur soit pas ôté. L'admiration des hauts exemples engendre souvent le désir d'imiter, d'acquiescer plus de valeur morale : quoi souhaiter de mieux pour notre jeunesse qui devrait croire encore aux vertus de notre pays ?

Ainsi, celles des nôtres qui ne sont invisibles qu'à nos yeux, deviendront pareilles aux grains de blé durs et brillants comme l'or, riches des semences de l'avenir : le grain ne meurt pas qui renaît perpétuellement dans l'épi.

CHAPITRE PREMIER

BERTHE FINAT

11 juin 1893 - 27 septembre 1945

DEPUIS qu'en Allemagne, le 30 janvier 1933, Hitler avait accédé au pouvoir, l'horizon politique de la France s'assombrissait graduellement. Le pacte germano-italien, la guerre civile espagnole, précisant le danger de conflit, nous nous préparions à « servir ».

Au début de novembre 1937, à la 4^e session de l'Enseignement I.P.S.A, dont les cours hebdomadaires avaient lieu le lundi dans la salle du Centre de Documentation de l'Aéro-Club de France, un petit groupe de femmes et de jeunes filles, ayant à la fois le goût de l'Aviation et la qualification de « soignantes », étaient rassemblées. Mme de Vendevre, alors secrétaire générale des I.P.S.A, nous précisait les conditions requises pour l'obtention du diplôme d'« infirmière de l'air ».

En insistant sur les 10 heures de vol exigées, elle nous conseillait de voler, non en passagère, en « sac de sable », selon l'expression consacrée, mais d'apprendre les éléments du pilotage en faisant de la double-commande dans un aéro-club. Elle évoquait les hauts faits des aviatrices I.P.S.A : Jacqueline Carsignol, Marcelle Barry, Alice Lucas-Naudin, Solange de Courcelles, Mme de Foucaucourt, Claire Roman, etc... Elle y ajoutait des considérations propres à nous enflammer sur notre rôle futur dans le ciel. Son langage direct et imagé, son éloquence, son intelligence, son autorité naturelle, son dynamisme et son charme, commençaient à exercer sur nous une rayonnante emprise, qui ne devait point se démentir par la suite.

En attendant le cours de médecine aéronautique du Dr Garsaux, nous devisions entre compagnes. A mes côtés se trouvait une femme brune et fine, calme et réservée, mélancolique; comme moi-même plus très jeune. J'éprouvai pour elle une sympathie spontanée et souhaitai qu'une bonne camaraderie d'études nous lie.

— Vous avez déjà volé, Madame, lui demandai-je ?

— Oui, beaucoup avec mon frère.

— Moi aussi, j'ai 200 heures, avec mon frère, ex-officier pilote de la guerre de 1914-18.

Déjà, ce point commun nous rapprochant, je remarquai alors que le visage de ma compagne évoquait singulièrement celui d'un grand aviateur, Maurice Finat, que j'avais connu en meetings aériens, et dont les journaux m'avaient appris la fin tragique. Je me présentai, et ma voisine se nomma : Berthe Finat.

— De la famille de Maurice Finat?

— C'était lui, ce frère dont je viens de vous parler, qui m'a donné le goût de l'Aviation.

Dès 1922, ce pilote de classe, associé au lieutenant Robin, héros de la Grande Guerre, avait créé la S.P.A., Société pour le Développement de l'Aviation, donnant cinquante meetings de propagande, suscitant des vocations, des créations d'aéro-clubs, à Paris et en province. En 1924, la S.P.A. réalisa la première fête aérienne de Vincennes, où les attractions spectaculaires attirèrent une foule émerveillée. Ce fut en mars 1935 que Maurice Finat, avec Paul de Forges, tentèrent de battre le record Paris-Tananarive sur un petit avion *Farman* à ailes surbaissées et moteur *Gipsy* de 135 CV.

Au retour, ayant quitté *Tana* le 19 avril, ils franchirent d'un seul coup d'aile les 2 300 kilomètres de cette ville à Moshi, au Tanganyika. Le lendemain, au cours de l'étape, dans la région du mont Kili-mandjaro — qui culmine à 6 000 mètres — l'avion, pris dans une tornade, s'écrasa au sol. Finat fut tué sur le coup. Paul de Forges (1), survivant à ses terribles blessures, raconta plus tard comment son pilote, calme et lucide, accomplissant son devoir jusqu'au bout, fit fonctionner l'extincteur, le sauvant des risques de brûlures.

Voici que, deux ans plus tard, je trouvais Berthe Finat s'engageant sur la route du ciel, où son frère avait donné sa vie. J'appris que cette jeune femme était, depuis 1920, dessinatrice à l'Alsthom, qu'elle pré-

(1) Paul de Forges, officier pilote de chasse du groupe d'escadrilles Normandie-Niémen, disparut le 31 août 1943, au cours d'une mission au-dessus de Jelna, entre Smolensk et Aurel, en Russie.

paraît le diplôme d'Infirmière aux cours du soir de l'Union des Femmes de France, diplôme qu'elle conquiert au printemps 1938. Elle réussit de même le 2 avril — ainsi que quinze de nos compagnes I.P.S.A. — le Brevet Technique de Parachutisme. Il ne pouvait être question de saut, car les règlements de la C.R.F. les interdisaient formellement, alors.

Le 3 juillet, nous obtenions ensemble le Certificat d'Aviation Sanitaire. La promotion fut baptisée « *Lion-Dupeyron* » en l'honneur de ces deux aviatrices qui venaient de remporter, en mai, à quelques jours d'intervalle, le record féminin international de distance en ligne droite, toutes catégories, avec 4 200 kilomètres parcourus.

En cet été-là, la menace d'un conflit avec l'Allemagne se précisait, malgré la conférence de Munich du 29 septembre. Si des hostilités étaient déclenchées, nous espérions servir dans l'Aviation, la loi du 31 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre prévoyait « *qu'il serait fait appel à un personnel de complément, non mobilisable, et à des volontaires, des deux sexes, ayant reçu une instruction préliminaire spécialisée* ».

Nous étions alors un petit groupe d'I.P.S.A. qui, souhaitant devenir pilotes, réalisant ainsi l'idéal de Mermoz et celui de Dunant, fondateur de la Croix-Rouge, s'étaient inscrites à l'Aéro-Club de Villeneuve-Saint-Georges : Berthe Finat, Suzanne Desgranges, Yvette Jeambel, etc.

Sur ce petit aérodrome privé, fermé à la circulation aérienne publique — situé sur le plateau, à 1 kilomètre à l'est de la ville — nous travaillions ferme,

dans l'enthousiasme, la joie et l'amitié, sous la direction du président-moniteur Valette, pilote aux 3.000 heures de vol, sévère mais juste, sensible et bon. Comme pour être breveté pilote de tourisme du 1^{er} degré, un minimum de quinze heures de vol était imposé, l'heure de vol à 250 fr. exigeait de grandes privations pour des jeunes filles dont le salaire moyen s'élevait alors de 1.500 à 2.000 fr.; mais nul sacrifice ne leur semblait trop lourd, car elles étaient passionnées d'aviation et ne venaient pas sur le terrain pour jouer les « *pin-up* » à combinaison et à serre-tête, ni pour « *crafter* ».

Un charmant bungalow était, sur le terrain de Villeneuve-Saint-Georges, le siège de la section féminine, où le groupe initial accueillait avec joie les nouvelles élèves-pilotes I.P.S.A. : Colette Maugé, Hélène Pernot, notre chère « *Lénio* » (1) Rose Fradin, Mme Zunequin, les sœurs Madamour, etc.

Quand le temps... et leur budget le leur permettaient, les filles faisaient un peu de double-commande en pilotant le *Potez 60* bleu, le F-AOBB. Décollant, tournant autour du terrain, atterrissant et recommençant jusqu'à ce que « rentre le métier ». Puis, s'élevant un peu, survolant la campagne environnante — avec Valette au manche, bien sûr — et revenant ravies, confiantes, sûres d'obtenir bientôt le Brevet de Pilote de Tourisme. Berthe Finat accomplissant toutes ses

(1) Hélène Pernot, née le 1-9-09 avait des talents de photographe fort appréciés et de plus excellente conductrice, rendit à l'I.P.S.A. de signalés services. Pendant les hostilités, appartint au Service Automobiles de la C.R.F. « *Lenio* » faisant partie d'un réseau d'évasion, fut arrêtée par les Allemands. Déportée à Ravensbruck, elle y mourut en février 1945.

tâches consciencieusement, ses progrès furent rapides. Elle était sérieuse, réfléchie, assidue, intelligente, disciplinée, modeste, silencieuse, se souvenant des paroles célèbres de Wilbur Wright : « *Les seuls oiseaux qui parlent, ce sont les perroquets, mais ce ne sont pas des oiseaux de haut vol.* »

Sur le terrain, elle potassait le « Manuel de pilotage », de Monville et Costa, le « Manuel de Météorologie du Pilote », d'André Viaut, la « Navigation aérienne » du commandant Duval, car elle suivait, aussi, des cours à l'Aéro-Club de France, en vue de l'obtention du Brevet élémentaire de Navigateur.

Le 2 avril 1939, Berthe Finat connaît l'ivresse du lâcher, premier « solo », où l'élève-pilote s'envole dans le ciel, sans son moniteur, victoire qui laisse pour toujours un merveilleux et inoubliable souvenir.

Le 4 mai, elle passe brillamment à Orly les épreuves du Brevet de pilote du 1^{er} degré n° 14-124 (1), et continue aussitôt l'entraînement pour le Brevet de Pilote de tourisme du 2^e degré. Bientôt, 40 heures figurent sur son carnet de vol. Jours adorables de l'été 1939, dont la douceur sera sans lendemain.

Le vendredi 1^{er} septembre 1939, les armées allemandes envahissent la Pologne. Les traités anglo-franco-polonais de garanties mutuelles jouent. La guerre est virtuelle.

Le samedi 2, Berthe Finat monte au terrain de Villeneuve-Saint-Georges, afin de connaître les consignes

(1) Avant la guerre 1939, les I.P.S.A. totalisaient : 45 brevets de pilotes de tourisme 1^{er} et 2^e degrés, 3 brevets de Transports Publics, 15 brevets de Navigation dont 2 brevets supérieurs, 10 brevets de vol à voile.

résultant du nouvel état de fait. Le président Valette lui apprend que trois *Potez* 60 doivent être conduits à Toussus-le-Noble pour y être réquisitionnés. En l'absence d'un des pilotes, il lui demande de prendre les commandes du *Potez* bleu et d'aller à Toussus. Vers 15 heures, les appareils décollent; le trajet n'est pas long et ne présente aucun incident. Les avions sont dûment requis; mais, aussitôt, l'un d'entre eux doit aller à Romilly, l'autre à Châteaudun. Finat se remet au manche du F-AOBB, tandis qu'un camarade du club pilote le *Potez* rouge, le F-AORB. Le voyage se passe sans histoire; à la nuit tombante, l'atterrissage a lieu sur le terrain de Romilly. Mission terminée, pense Finat. Non, car le commandant avertit les deux pilotes que les *Potez* doivent être livrés à Châteaudun; mais il est trop tard pour repartir aussitôt.

Le temps, très défavorable, ne permet l'envol que le lundi 4 septembre. Ce matin-là, c'est une jolie patrouille légère de cinq *Potez* 60 qui met le cap sur Châteaudun. Le plus âgé des pilotes — et le plus qualifié, car il a trois mille heures de vol — prend le commandement de la formation qu'il essaie de maintenir en V, mais qu'un fort grain rencontré, disperse. Le F-AOBB, piloté par Berthe Finat, trop légèrement chargé, bouchonne dans le ciel. La consigne est de voler bas afin que la D.C.A. ne prenne pas pour cible les *Potez* 60 en les confondant avec des avions ennemis! Vers 20 heures, par un beau coucher de soleil, les cinq appareils atterrissent dans un ordre impeccable sur le terrain de Châteaudun. Par extraordinaire, il n'y a pas de nouveau contre-ordre, la mission est bien terminée. Berthe Finat gare tristement le « bleu » à

côté de centaines d'autres appareils d'aéro-clubs. Elle a un dernier regard vers cet avion qui lui a donné tant de fières joies, aux commandes duquel elle a conquis le droit de porter l'insigne de pilote dont l'émouvante devise est « *Les ailes te portent, l'étoile te guide, la couronne t'attend* ».

Dans le train de retour, Berthe rencontre Claire Roman, notre célèbre aviatrice I.P.S.A. qui, encombrée de son parachute, est, elle aussi, de retour d'un convoi aérien. Toutes deux regrettent d'avoir dû replier leurs ailes, mais elles espèrent que bientôt, l'Aviation Sanitaire fera appel à elles.

Claire Roman (1), Berthe Finat, vous que « la couronne attend »...

★★

Jusqu'alors, le travail que les I.P.S.A. avaient accompli depuis leur création en 1932, se situait dans le domaine de l'Aéronautique civile. Dans l'attente d'affectation à l'Aviation militaire, elles s'engagent dans les trains sanitaires, les ambulances chirurgicales, les formations automobiles, le navire-hôpital « *Canada* », les Foyers.

Dès octobre, I.P.S.A. crée l'Entr'Aide-Aviation, organisme destiné à venir en aide à l'armée de l'Air, notamment à ses membres les plus défavorisés : la D.A.T., la D.C.A., les Compagnies, les Phares Aériens, les mécaniciens et les ouvriers. Parmi ces garçons qui ne font rien de spectaculaire, qui ne connaissent aucune émotion ou aventure rompant leur ennui, il en est qui

(1) Claire Roman, tuée en accident aérien dans les Pyrénées, le 4 août 1941.

sont pupilles de la Nation, orphelins ou fils d'évacués sans ressources. Un des services de l'Entr'Aide, « L'Adoption », parraine ceux que leurs officiers désignent, et dont s'occupent Mme Ribadière et son adjointe Berthe Finat. Berthe qui rêvait d'envol, de vie dangereuse dans le ciel, va consacrer ses rares loisirs à écrire des lettres à des filleuls, confectionner des paquets, tricoter des lainages. Ainsi, elle doit, comme Mermoz à un certaine période de sa vie, « recouvrir de cendres son rêve de voler ».

C'est « la drôle de guerre ». Joséphine Baker se prodigue gentiment dans les galas au bénéfice de l'Armée. Dans notre ruche somptueuse du 19, rue François-I^{er}, nous travaillons pour les arbres de Noël. Nos adoptés réclament des équipements de sport, des ballons de football. Le colonel commandant la Compagnie 86/107 écrit à Berthe Finat « qu'il a promis à ses hommes une coupe d'argent pour la victoire... à une compétition inter-armes, en rugby ».

Les mois passent. Le printemps 1940 fait éclore les bourgeons. L'école I.P.S.A — dont Mme de Vendevre m'a confié la direction en novembre 1938 — compte plus de cent élèves à Paris, qui, toutes brûlent du désir d'agir. Les exploits des combattantes alliés : soldates polonaises, tireuses karpatiques, Lottas finlandaises, légionnaires d'Ukstud, leur donnent l'espérance que le Gouvernement français fera appel aux femmes. Mais le décret, portant création du Service de Santé de l'Air, qui doit leur permettre de servir dans le ciel, selon leur devise, se fait attendre.

A l'aube du 10 mai 1940, les patrouilles militaires de l'aurore décollent des terrains, ainsi que chaque

jour. Là-haut, la D.C.A. claque ferme vers Rethel, dans un ciel d'aquarelle et de porcelaine bleue, à visibilité maximum. Il doit se passer quelque chose...

Bientôt, toutes les escadrilles sont en alerte. Sur 1.000 kilomètres du front de l'ouest, en Hollande, Belgique, au Luxembourg, l'Armée allemande a pris l'offensive. Paul Reynaud déclare à la radio : « *La France a tiré l'épée.* »

La période d'inaction relative des I.P.S.A. prend fin. Une équipe est envoyée en Belgique et, du 12 au 18 mai, se dévoue sans compter au milieu des batailles.

Le front craque de toutes parts. Le 15, l'Armée hollandaise capitule. Le 25 mai, neuf divisions britanniques, quinze françaises, toute l'Armée belge sont acculées à la mer avec, pour seul port d'embarquement, Dunkerque. Les Belges déposent les armes le 27. Au début de juin, commencent la bataille de la Somme et celle de Champagne. L'Allemagne a regroupé toutes ses divisions blindées et veut en finir avec les Forces françaises. Déjà, les hôpitaux regorgent de blessés. Berthe Finat, assistante à l'Hôtel-Dieu, est donneuse de sang.

Le lundi 3 juin, Paris achève de déjeuner. Il est 13 h 15. Berthe Finat est dans son appartement, boulevard Victor, tout proche du Ministère de l'Air. Tout à coup, les sirènes hurlent. « Ce sera comme les fois précédentes, beaucoup de bruit pour rien », pense-t-elle, d'autant plus que le temps est brouillé, la visibilité mauvaise, le plafond bas. La D.C.A. fait rage. Le ciel du nord et de l'est vibre d'explosions. De sourdes détonations font trembler le sol, tressaillir les vitres.

« Ils » sont là ! Les vagues d'avions allemands se succèdent — quarante bombardiers *Dornier* 215 et *Dornier* 17, soudés en un plateau sans fissure d'où s'échappe le feu de cent vingt mitrailleuses, escortés de trois cent cinquante avions de chasse bimoteur *Messerschmitt* 109 et 110 formés en plusieurs *V* décalés en hauteur, survolent la région parisienne. Ils laissent tomber des bombes de tous calibres sur les terrains d'aviation, les voies ferrées, quelques usines.

Au Ministère de l'Air, le Ministre Laurent Eynac, reçoit S. William Bullitt, ambassadeur des U.S.A., alors que des bombes atteignent les bâtiments. Dans la salle à manger, le plafond est crevé, une masse sombre s'abat aux pieds de William Bullitt et de Laurent Eynac. Dieu merci, la bombe n'éclate pas ! Les vitres, la cage d'escalier, volent en éclats. Tous les occupants du Ministère, où il y a de gros dégâts, se précipitent aux abris. Mais déjà s'élèvent les cris des blessés, les appels des agonisants.

Berthe Finat, la première soignante parvenue sur les lieux du drame avant même que retentisse le signal de fin d'alerte, se rend à l'infirmierie qui a été atteinte. Pansements, évacuations ; son calme, sa douceur apaisent la nervosité de tous ceux qu'elle approche. Quand les autres I.P.S.A. arrivent, Finat, toujours égale à elle-même, travaille déjà en silence, méthodiquement ; puis, elle ferme les yeux des morts, croise des mains glacées sur des poitrines...

Le lendemain, un communiqué officiel nous apprend qu'au cours de ce premier bombardement de Paris, mille huit cent quatre bombes de tous calibres sont

tombées, faisant, pour l'ensemble de la région parisienne : neuf cent six victimes et six cents cinquante-deux blessés. Dans la Seine : cent soixante sept morts et trois cent trente-deux blessés. Dans la Seine-et-Oise : quatre-vingt-sept morts et trois cent vingt blessés.

Les I.P.S.A. ont reçu le baptême du feu.

Paris prend peur et l'exode met des milliers de civils sur les routes.

Depuis le 27 mai, le Gouvernement a préparé un décret stipulant que « des pilotes auxiliaires féminines, chargées de convoier des avions de faible puissance, en service dans les écoles de pilotage et centres d'instruction, pourront être recrutées à titre essentiellement provisoire.

« Les candidates à cet emploi devront être titulaires du Brevet de tourisme du 2^e degré, justifier d'un entraînement aérien régulier et d'un minimum de cent heures de vol comme seule pilote à bord depuis l'obtention d'un brevet...

« Seront assimilées aux sous-lieutenants de l'armée de l'Air, porteront un uniforme, toucheront des émoluments de 24.000 fr. par an si elles ont de cent cinquante à mille heures de vol.

« ... Feront un stage préparatoire de quelques semaines et s'engageront pour six mois au moins et la durée des hostilités au plus... »

Le décret est effectivement signé le 11 juin à Amboise où le Gouvernement s'est replié.

Alors, seule de nous toutes, Claire Roman a suivi la D.A.L.A.C. (Division d'Avions de l'Administration

Centrale) à Amboise et devient la première femme pilote faisant partie de l'armée de l'Air.

Nos armées sont débordées de toutes parts, la ligne Maginot contournée, Paris déclaré ville ouverte, puis occupé le 13. Berthe Finat est, comme nous toutes, précipitée dans la tourmente qui écrase la France.

A l'armistice du 25 juin 1940, la douleur et la mort étaient partout. Il ne pouvait être question pour les I.P.S.A. de gémir, de se tordre les mains, de se frapper la poitrine en versant des larmes. Il n'était plus qu'un seul devoir : agir et se rendre utile. « *Quand tout est perdu, c'est l'heure des grandes âmes* » (Talleyrand).

D'ailleurs, la Croix-Rouge instaure aussitôt des Services adaptés aux cruelles circonstances nées de l'invasion et de l'occupation du territoire : Service des Hôpitaux, des Camps de Prisonniers, de Sinistrés, Refuges, Secours aux Veuves, Orphelins, etc.

En août 1940, je créai et dirigeai la « Mission de Recherche des Aviateurs Disparus », et commençai mon périple d'Antigone, dans les zones interdites du Nord, de la Belgique et de la Hollande. Je savais que Berthe Finat, pendant cette dure période, souffrait, comme nous toutes, du froid, de la disette, de l'obscurité, de l'humiliation des vaincus, de l'oppression ennemie, et, selon l'expression de Saint-Exupéry, « nous nous taisions comme des graines ».

Elle se dévouait dans le cadre des équipes d'urgence, nécessitant des filles « toujours prêtes », ayant des possibilités d'adaptation immédiate aux problèmes à résoudre, de l'imagination, un complet oubli de soi, du désintéressement, de la discipline, du courage. Ces

équipes, sous la direction du colonel Segonne, et dont la monitrice-chef est Marcelle Barry, mobilisent deux cent quarante des nôtres durant l'occupation. Berthe est de l'équipe de la rue de Berri.

Depuis le bombardement allemand du lundi 3 juin 1940, nous n'avions eu, à Paris, qu'une seule alerte aérienne, le 7 novembre 1940, entre 21 h 35 et 22 h 50, mais aucune attaque n'avait suivi. Les alertes de 1941 furent de même sans objet; nous espérions donc que nous serions épargnées.

Ce fut le mardi 3 mars 1942 que, par le bombardement par la R.A.F. des usines Renault à Boulogne-Billancourt, nous sûmes que l'aviation, « une des rares choses humaines qui remplissent tout le cœur », allait, désormais, faire tomber du ciel la mort sur nous.

Ensemble, nous allons « servir », pendant la terrible période de l'occupation où nos interventions les plus bouleversantes se situeront le 17 juillet 1942, lors de la rafle massive des Israélites, le vendredi 31 décembre 1943, lors du bombardement de la banlieue ouest, le 21 avril 1944, et des gares de triage, en particulier celle de la Chapelle; les combats de la Libération de Paris en août 1944. Berthe Finat sera toujours sur la brèche, se dépensant sans compter.

Lorsqu'en septembre, nous fêtons le retour à Paris de notre Secrétaire Générale, Mme de Vendevre, partie depuis fin juin en mission C.R.F. en Normandie, nous délirons d'enthousiasme et lui exprimons notre confiance de rouvrir très vite nos ailes, dans les cieux de la victoire; mais nous nous entendons conseiller la « patience, le courage, car nous n'étions pas au bout de nos souffrances ».

Au cours de cette réunion, je regardais Berthe Finat, qui avait visiblement souffert de ces quatre années cruciales. Elle venait d'avoir cinquante et un ans et s'était encore affinée, son doux et délicat visage commençait à se griffer de fines rides. Comme il n'est pas l'usage, entre I.P.S.A., de se confier sa vie privée, nous ne savions pas quelle plaie secrète lui donnait ce masque mélancolique qui ne s'illuminait que lorsque nous évoquions nos possibilités de servir l'Aviation.

★★

L'hiver 1944-45 passa, presque aussi dur que du temps de l'occupant. « Nous léchons nos plaies », comme dit le général de Lattre, et toutes ne sont pas le fait de l'ennemi... Nous, I.P.S.A., continuons à servir au sol, en attendant impatiemment des affectations réalisant notre vocation aérienne.

Le grand devoir de l'heure est de collaborer au retour de tous ceux que la guerre a déplacés : prisonniers, déportés, réfugiés. En effet, dès septembre 1944, l'avance des armées Alliées en Belgique a libéré un certain nombre de captifs. Le chiffre officiel des prisonniers militaires français, communiqué le 31 décembre 1941 par les autorités allemandes, s'établit ainsi : officiers 23.664, sous-officiers et soldats 1.178.007, pour un total général de 1.256.671, répartis en vingt et un oflags et vingt et un stalags, chacun comportant plusieurs camps. Le chiffre des libérations anticipées est compensé par les captures sur les champs de bataille d'Afrique, d'Italie, de France. Il faut ajouter les dépor-

tés politiques et raciaux, dont le nombre est d'environ 300.000.

Dès la libération de Paris, la Croix-Rouge a créé la « Délégation au Rapatriement des Prisonniers, Déportés et Réfugiés », en liaison avec le Ministère des P.D.R. dont elle devient l'auxiliaire. Le plan général comporte trois étapes : le transfert des P.D.R. à la frontière, le fonctionnement du cordon sanitaire frontalier, le retour au foyer. En Allemagne, les voies ferrées détruites, les routes encombrées de convois, les obstacles à franchir, tels la Forêt Noire et le Rhin, donnent aux Alliés l'idée d'utiliser la voie aérienne. Dès le mois de mars, des bases de départ sont organisées en Allemagne et des bases d'arrivée sur les aérodromes de Paris, en particulier celui du Bourget. Les avions de l'armée Américaine, qui vont procéder au rapatriement, seront des C 47, bimoteurs, dits *Dakota*. Dans les campagnes de France et d'Allemagne, ils ont transporté, entre autres, 35.000 tonnes d'essence, grâce auxquelles 10.000 chars n'eurent pas leur action ralentie un seul instant; cinq hôpitaux et tout leur personnel. Jusqu'alors, ces appareils n'avaient pas de fret de retour; désormais, ils ramèneront chacun vingt-cinq P.D.R. assis ou dix-huit couchés. Grâce à leur rayon d'action de mille deux cents kilomètres, ils atteindront, en partant de France, et d'un seul coup d'aile, les principales bases aériennes d'Allemagne, comme celle de Berlin, située à huit cent soixante kilomètres de Paris.

C'est le 21 mars 1945, le jour du printemps, que le premier *Dakota* américain atterrit sur le terrain du Bourget, rapatriant vingt-cinq prisonniers alliés venant de Bucarest. L'avion porte son palmarès peint sur son

fuselage : petites croix rouges pour les transports sanitaires, trains pour les attaques de convois, parachutes pour les parachutages.

Trois *Dakota* américains ramenant soixante-quinze prisonniers se posent sur le terrain du Bourget le dimanche 1^{er} avril, Pâques. La merveilleuse perspective de cette « résurrection », du retour rapide par avions de nos P.D.R. bouleverse les familles qui attendent leurs absents depuis plus de quatre ans. Résurrection, ce mot qui revient sans fin dans la liturgie de ce jour, n'a jamais eu une résonance plus évocatrice. Il illumine une humanité libérée de son calvaire, le Christ ouvrant la porte de la vie à un monde qui, après tant de « Passions », a multiplié les portes de la mort.

Les arrivées d'avions alliés s'accélérent désormais sur les bases de Paris et Lyon; mais les Français souhaitent que notre aviation nationale participe au Rapatriement. Dès février 1945, la Délégation générale C.R.F. au Rapatriement met au point un projet de retour par voie aérienne des prisonniers et déportés malades, projet accepté par le Ministère des P.D.R. en mars, où un accord est alors signé entre le Gouvernement Français et les Alliés.

La Mission aérienne française de Rapatriement, travaille en collaboration avec le Ministère des P.D.R., les services de la C.R.F., de la Santé Publique, des Rapatriements Alliés et des Centres de Rapatriement hors de France (Allemagne du nord, du centre et du sud, zone U.R.S.S., Tchécoslovaquie, Pologne, Autriche, Scandinavie) et la Direction des Transports Aériens militaires.

Nulles, plus que les I.P.S.A., à la fois infirmières et volantes, n'étaient qualifiées pour être « Assistantes de l'Air », convoyeuses à bord des avions du retour. A partir du 15 avril, leurs engagements sont acceptés, et trente-deux de nos Filles, dont Berthe Finat, les signent aussitôt avec enthousiasme et sont mobilisées.

Outre les navigantes, des I.P.S.A. sont affectées aux bases de départ pour aider à l'embarquement. Une I.P.S.A. désignée comme chef de base a la responsabilité morale et matérielle de tout le personnel de la C.R.F.; elle est également chargée des liaisons avec les chefs de Mission aérienne. Mme Aliette Breguet est chef de la base d'arrivée de Paris-Le Bourget et Mlle de Guyancourt son adjointe. Pour Lyon-Bron, le chef de base est Mme de Saint-Victor.

A l'aéroport du Bourget, les I.P.S.A. ont ouvert le 7 mars 1945 un Foyer Interallié, dirigé par Mme A. Zunequin. Là, nos filles réconfortent, soignent, guident les P.D.R. pendant leur court passage.

Je n'oublierai jamais les heures du dimanche 22 avril que je passais avec Berthe Finat, à ce Foyer. Ce jour-là, quarante-sept *Dakota* américains avaient ramené mille cinq cent cinquante-cinq P.D.R. Je vis Berthe soutenant au creux de son bras maternel, un déporté squelettique, qu'elle faisait boire à toutes petites lampées. Il arrivait de Buchenwald ce camp « *nacht und nebel* » (nuit et brouillard), rapportant d'abominables souvenirs de tortures et de morts. Allongé sur une civière, en pyjama rayé, ayant au poignet gauche l'immonde tatouage de son chiffre de bagnard, son facies était celui d'un agonisant. Berthe lui murmurait des paroles de confiance et d'espérance. Elle avait ce

visage rayonnant et pur que l'on voit à certaines religieuses hospitalières qui, pendant des années, se sont penchées sur la douleur humaine. Elle était Florence Nightingale, elle était *CARITAS*, elle était *PIETA*. Je la sentais au plus haut d'elle-même, s'orientant enfin selon son vrai chemin vital.

La Mission française de rapatriement commença les vols à partir du 6 mai. Le groupement des Moyens Militaires de Transports Aériens (G.M.M.T.A.), constitué le 20 mai, était composé du Groupe 1/15 « *Touraine* », équipé de *Dakota* et basé à Orléans-Bricy, du 2/15 « *Anjou* » équipé de *Dakota* et basé à Chartres, du 3/15 « *Maine* », équipé de *Junker* 52, trimoteur, basé au Bourget.

Avant que les I.P.S.A. ne prennent leurs envols — ce qui n'arriva que le 26 mai pour une mission à Pilsen — elles travaillaient dans diverses formations sanitaires. C'est ainsi que Berthe Finat fut affectée, le 6 mai, aux hôpitaux du lac de Constance, qui accueillait les déportés des camps de Dachau, près Munich, et Mauthausen, près Linz (Autriche). Dans cette petite île ravissante et fertile, au milieu du lac, l'hôpital 413 était installé dans un magnifique asile d'aliénés, au bord du rivage, et l'hôpital de Mainau établi dans le château de l'île. Avec, en plus, quatre hôtels confortables, des villas au bord de l'eau, de coquettes maisons maraîchères, cela formait un total de quatre mille lits. Tous les déportés qui passaient à Reichenau étaient suspects de typhus, de tuberculose; grands dénutris, ils étaient à rééduquer méthodiquement. Les trente mille d'entre eux qui y séjournèrent, par la suite, trouvèrent auprès du personnel hospitalier un si total dévouement,

dans une telle atmosphère de ferveur qu'ils baptisèrent Reichenau « *l'île heureuse* ». Le général de Lattre avoua que, devant ce magnifique travail, sa prévention initiale contre la Croix-Rouge, faisait place à une profonde admiration.

Berthe Finat, dans sa modeste mission au lac de Constance, fut égale à elle-même, et ses chefs regretèrent son départ lorsque l'appel — secrètement tant attendu — lui parvint de la direction I.P.S.A. de Paris. Elle allait enfin servir dans le ciel, comme assistante de bord sur les lignes aériennes de Rapatriment. « *On finit toujours par vivre selon ce qu'on porte de plus fort en soi* », a écrit Galsworthy.

Ainsi les équipes I.P.S.A. de Paris, Lyon, Bordeaux, Lille, sont, pour la première fois, admises à l'honneur de vivre le dur et magnifique métier de navigantes. Elles vont être la démonstration vivante, et si belle, de ce que peut un amour qui soulève les montagnes. Ayant réussi à forcer les résistances les plus obstinées, à vaincre les milieux les plus fermés, elles constituent le noyau central qui porte en germe notre avenir. Leurs missions doivent prouver leur capacité à vivre selon l'idéal I.P.S.A. Elles exigeront un dévouement total, un entier désintéressement, un esprit de corps, une discipline, une jeunesse d'esprit, une vigueur, une résistance peu communes chez des femmes. La joie intérieure que ressent l'être qui accomplit son devoir, sera leur seule récompense.

Temps durs et magnifiques! Les avions décollant parfois, du Bourget ou de Bron, au petit jour, franchissant, d'un seul coup d'aile, des centaines de kilo-

mètres, dans des conditions inconfortables au possible. Pendant le vol de retour, l'I.P.S.A. a la charge des prisonniers et déportés malades, auxquels elle donne non seulement des soins, mais cette sympathie, cette compréhension agissante de la souffrance, qui laissera un inoubliable souvenir aux Français rapatriés. Puis, les lendemains de mission à Berlin, Lunebourg, Lubeck, Linz, Munich ou Pilsen et ailleurs, elle recommencera les mêmes voyages, sans avoir eu le temps de se reposer.

Berthe Finat « vit » cette période d'intense travail de tout son cœur, de toute son âme, avec le plus parfait esprit Croix-Rouge. C'est une dure épreuve pour sa fragile constitution et sa frémissante sensibilité. Pourtant jamais je ne l'entendrai, alors, évoquer les fatigues et les risques encourus, non seulement par le vol, mais par les possibilités de contagion. Elle avait tout accepté d'avance, en bloc, et ce n'était point son genre de jouer à l'héroïne. Je me souviens de sa joie d'avoir pu fêter le 11 juin, dans le ciel, son cinquante-deuxième anniversaire et de constater qu'elle « tenait le coup » aussi bien qu'une jeune.....

Voici, d'après un récit que me fit Berthe Finat :

UNE MISSION AERIENNE DE RAPATRIEMENT DE BERLIN

Lundi 18 juin 1945. — Aéroport du Bourget-Dugny, Avion C-47, Dakota, du groupe 1/15 « Touraine » du G.M.M.T.A. Destination Berlin 876 km. — Aller-retour prévu dans la même journée.

Mission de rapatriement de civils russes à échanger contre des prisonniers français⁶.

« Dans le petit matin, nous embarquons, dans l'avion, vingt-cinq civils russes : hommes, femmes, enfants. Tous dans un profond état de misère physiologique et vestimentaire. Types ethniques les plus divers : du Mongol au Slave pur. Du moujik à

Temps durs et magnifiques ! Les avions décollant parfois, du Bourget ou de Bron, au petit jour, franchissant, d'un seul coup d'aile, des centaines de kilomètres, dans des conditions inconfortables au possible. Pendant le vol de retour, l'I.P.S.A. a la charge des prisonniers et déportés malades, auxquels elle donne non seulement des soins, mais cette sympathie, cette compréhension agissante de la souffrance, qui laissera un inoubliable souvenir aux Français rapatriés. Puis, les lendemains de mission à Berlin, Lunebourg, Lubeck, Linz, Munich ou Pilsen et ailleurs, elle recommencera les mêmes voyages, sans avoir eu le temps de se reposer.

Berthe Finat « vit » cette période d'intense travail de tout son cœur, de toute son âme, avec le plus parfait esprit Croix-Rouge. C'est une dure épreuve pour sa fragile constitution et sa frémissante sensibilité. Pourtant jamais je ne l'entendrai, alors, évoquer les fatigues et les risques encourus, non seulement par le vol, mais par les possibilités de contagion. Elle avait tout accepté d'avance, en bloc, et ce n'était point son genre de jouer à l'héroïne. Je me souviens de sa joie d'avoir pu fêter le 11 juin, dans le ciel, son cinquante-deuxième anniversaire et de constater qu'elle « tenait le coup » aussi bien qu'une jeune.

Voici, d'après un récit que me fit Berthe Finat :

UNE MISSION AERIENNE DE RAPATRIEMENT DE BERLIN

Lundi 18 juin 1945. — Aéroport du Bourget-Dugny, Avion C-47, Dakota, du groupe 1/15 « Touraine » du G.M.M.T.A. Destination Berlin 876 km. — Aller-retour prévu dans la même journée.

Mission de rapatriement de civils russes à échanger contre des prisonniers français⁶.

« Dans le petit matin, nous embarquons, dans l'avion, vingt-cinq civils russes : hommes, femmes, enfants. Tous dans un profond état de misère physiologique et vestimentaire. Types ethniques les plus divers : du Mongol au Slave pur. Du moujik à

l'aristocrate. — Tous chargés d'in vraisemblables colis, même des voitures d'enfants — Des goulots de bouteille dépassent de certaines poches. Pas un seul de nos voyageurs ne parle français.

Nous bouclons les ceintures qui les obligent à rester assis, afin d'éviter les allées et venues intempestives, surtout au moment du décollage. Sommes au maximum de la charge. Les Russes commencent à boire et à fumer. Obligés de confisquer les bouteilles visibles et d'enlever des cigarettes des bouches.

Suivons cap 62 — Plafond bas, *Dakota* très secoué. Dans la « cage aux lions » (c'est ainsi que l'équipage désigne la carlingue), les voyageurs ne s'arrêtent de crier que pour vomir, ne prenant pas la peine de le faire dans les seaux hygiéniques et récipients dont nous disposons. Leurs vêtements et leurs bagages sont souillés — Odeur abominable. Montons en altitude pour trouver une zone plus calme. A 3.000 mètres nous sommes au-dessus d'une mer de nuages. Les Russes chantent un chœur magnifique — Ne sommes plus loin d'être à la verticale de Magdebourg, 150 km. Ouest de Berlin. C'est le moment où il faut « percer », c'est-à-dire traverser la couche de nuages, la manœuvre doit être exécutée une demi-heure avant l'atterrissage selon le règlement. Après les stations-radios alliées, notre radio essaie d'accrocher Berlin, station russe de Tempelhof. L'ayant obtenu, il réclame la météo, le Q.D.M. (cap magnétique à suivre) et le plafond — Réponse « comprends pas », suivie de phrases aimables « salut aux travailleurs français », « Bon voyage, amis ». Le pilote se résigne à percer, en priant Dieu qu'il n'y ait pas de pépin vu le plafond bas, 300 mètres. Faisons du rase-mottes jusqu'à Berlin, en suivant la grande autostrade, qui coupe le paysage, droite comme une épée.

Nos passagers dorment, chantent, boivent. Plusieurs sont ivres. Des femmes donnent le sein à des bébés et les langent dans des loques. Je distribue des biberons, qui remplacent, dans de petites bouches, des tétines faites de chiffons sales, goulûment sucés.

Les lacs qui bordent Berlin à l'Ouest apparaissent, au milieu de grands espaces verts. La ville semble une carapace vide, nos regards tombent à pic sur les pans de murs, des coupes de

maisons dont le sous-sol intime nous est révélé. Des eaux miroitent au fond des caves. L'aéroport de Tempelhof est presque au cœur de cette cité atrocement mutilée.

Nous nous posons sur la piste et venons nous ranger près de trois autres *Dakota* français de la même mission que nous. Aucun Russe ne vient à notre rencontre ; pourtant, non loin, il y a dix petites tentes noires surmontées d'un drapeau rouge flottant, où, assis sur des bancs rustiques, des militaires boivent, servis par des femmes.

Deux officiers supérieurs s'approchent enfin et, sans rien dire, l'œil soupçonneux, font deux fois le tour de nos avions. Nous leur ouvrons la porte de la carlingue pour qu'ils voient nos passagers, après ils s'en vont. Trois camions arrivent, avec des soldats portant en bandoulière une mitraillette ayant un chargeur rond au centre. Un officier interpelle nos rapatriés en criant ; ceux-ci semblent très apeurés. Les soldats les font monter dans leur véhicule, à grands coups de bottes et de crosses de fusils. Ils s'éloignent sans un regard vers nous. Nous sommes seuls à nouveau et vaguement inquiets... On raconte tant d'histoires en France... Notre présence doit être insolite car, depuis la prise de Berlin, le 2 mai par les Russes, les Alliés, demeurés à 80 kilomètres de là, n'ont pu l'occuper.

Enfin, un interprète arrive. Nous apprenons que les prisonniers français que nous devons rapatrier, en échange des civils russes, ne sont pas encore arrivés. En attendant, nous sommes invités à déjeuner au mess des officiers.

Nous montons dans deux camionnettes qui nous conduisent non loin de là, dans une maisonnette. Deux solides filles nous servent. Elles portent un pantalon de cosaque, des bottes de cuir rouge, un pull-over à col roulé et un châle de paysanne. Nous mangeons silencieusement, car nous ne nous comprenons pas. Pour mettre un peu d'ambiance, notre chef de bord offre une bouteille de cognac apportée de Paris. Visiblement les Russes veulent être aimables. Le colonel donne un ordre à la serveuse. L'interprète explique que nous allons boire du vin français. Sur les bouteilles mises sur la table, nous lisons l'étiquette : Bel La

En effet, la mission du comte Folke Bernadotte⁸, président de la Croix-Rouge suédoise, accomplit, en Allemagne, une œuvre admirable. Avant même la fin des hostilités, les prisonniers et déportés alliés sont emmenés en Suède et en Norvège, où ils reçoivent un accueil et des soins inoubliables. Le représentant en Suède du Ministère français des Prisonniers, le commandant Hausanam, travaille en liaison avec les ambassades de France à Stockholm et Copenhague, et les Sociétés de Croix-Rouge. Des dames françaises vivant en Scandinavie reçoivent et s'occupent de leurs compatriotes P.D.R., qui, ainsi, se sentent déjà moins loin de leur Patrie. Puis, ils reviennent en France par la voie des airs, à partir des bases de Stockholm, à mille cinq cent vingt kilomètres, Copenhague, à mille dix kilomètres, et des deux bases du sud : Malmoe et Goteborg⁹.

*

A la fin de ses convoyages en Suède, Berthe Finat éprouve la mélancolie de celles qui ont été jetées dans une aventure magnifique et se réadaptent difficilement aux conditions banales de la vie. C'est qu'en effet, au 1^{er} août 1945, le rapatriement des P.D.R. est en voie d'achèvement. Seuls demeurent en instance en Allemagne, des malades dans des hôpitaux frappés de quarantaine ou des convalescents. A cette date, depuis fin mars quatre mille quatre cent cinquante-trois avions alliés ont ramené au Bourget cent dix mille P.D.R. Les I.P.S.A. assistantes de bord des bases du Bourget et de Lyon-Bron ont accompli cinq cent soixante et une missions effectuées en trois mille huit cent quatre-vingt-douze heures de vol, rapatriant douze mille cent trente-deux P.D.R.¹⁰.

Vont-elles devoir replier leurs ailes ?

Une nouvelle espérance se lève pour elles. La pénurie de transports par mer conduit le Commandement à charger l'Aviation de rapatrier, en Afrique du Nord, les premiers Nord-Africains libérés et à ramener de nombreuses familles bloquées par la guerre dans l'Empire français. Déjà, depuis le 13 mars,

deux à cinq avions de la 3^e escadre, avec ses avions B-26 *Maraudeur*, assurent ces mouvements ; mais les liaisons si courtes Lyon-Alger, Lyon-Tunis et retour, n'ont pas encore nécessité, à bord, la présence habituelle d'une convoyeuse.

Bientôt le G.M.M.T.A. — qui a, disponibles, les nombreux équipages des lignes aériennes de rapatriement, supprimées en Allemagne — va les affecter aux missions de Relève Coloniale. Trois lignes principales sont créées, dites des « Réguliers », c'est-à-dire partant à date fixe, assurant le transport des militaires coloniaux, des fonctionnaires et de leurs familles :

1° Le Paris-Dakar (A.O.F.) par le groupe 3/15 (Cdt Guillochon). Deux missions par semaine.

2° Paris-Brazzaville (A.E.F.) par le groupe 2/15 « Anjou » (Cdt de Gurs). Deux missions par semaine.

3° Paris-Tananarive (Madagascar) par le groupe 1/15 « Touraine » (Cap. Barberon).

A ces « Réguliers », s'ajoutent des « Spéciaux », comme le Paris-Calcutta, où se trouvent, en instance de retour, des rapatriés d'Indochine. Pour ces lignes, la Croix-Rouge met à la disposition du Ministère des Colonies vingt assistantes de bord I.P.S.A. Une convention pour six mois prend effet à partir du 6 août 1945 et règle les modalités de participation des I.P. S.A. à la Relève Coloniale. Il est précisé que « les convoyeuses secondent les équipages à terre et en vol, dans toutes les questions concernant le service des messagers et du matériel transporté par les avions militaires affectés à ces lignes¹¹ ».

Comme elle avait été, le 15 avril, l'une des premières engagées au rapatriement des P.D.R., Berthe Finat est l'une des premières vingt I.P.S.A. engagées à la Relève Coloniale.

Depuis les récits enthousiastes de son frère Maurice, elle a toujours rêvé de l'Afrique, celle des pionniers, des aventuriers, des héros et des saints. Celle où, grâce aux Mermoz, Guillaumet, Serre, Reine, Saint-Exupéry et d'autres aviateurs des temps héroïques de l'Aéropostale, l'avion, au service de l'homme, est devenu ce que le cheval est pour l'Arabe. En souvenir de son

frère regretté, elle souhaitait être affectée à la ligne de Tana ; mais elle est désignée pour le « régulier » de Dakar.

A partir de la mi-août, Berthe Finat vit les heures exaltantes qu'elle a lues dans ses livres de chevet « *La Ligne* » de Jean-Gérard Fleury, « *Courrier Sud* », « *Terre des hommes* », d'Antoine de Saint-Exupéry. Comme les pionniers, elle connaît la vision verticale des horizons infinis, la noblesse du désert, des forêts profondes, les escales en terre brûlée. Elle goûte des heures claires quand le ciel est dégagé, la visibilité si bonne que le pilote branche « Georges », le pilote automatique, et dort ou lit des romans policiers, dans le ronronnement rassurant des trois moteurs, dans l'odeur grasse et métallique du JU-52. Elle connaît les heures noires des rudes bagarres contre les tornades qui secouent l'appareil et font ruisseler les trombes d'eau sur la carlingue ; elle connaît les moments d'inquiétude lorsque les instruments de navigation s'affolent, lorsque la radio fait défaut, qu'un moteur s'arrête ou prend feu... lorsque les décollages à pleine charge sont « tangents », ou que les atterrissages avec plafond bas, sur les pistes boueuses par suite des pluies tropicales, deviennent semi-acrobatiques. Alors, une sueur d'angoisse lui coule sur les tempes ; mais elle garde un calme apparent par devoir, par dignité.

Aux risques du ciel et de la terre, s'ajoutent les fatigues des brusques changements de climats, des températures torrides le jour et glaciales la nuit, les départs aux aurores, les escales souvent inconfortables. Comme assistante de bord du Paris-Dakar, elle est une maîtresse de maison qui, sans domestique, reçoit vingt-cinq invités de tous rangs sociaux, pendant quatre jours, sur cinq mille kilomètres dans le ciel, en vingt-huit heures de vol ; organise, soigne, panse, prépare des biberons, linge et supporte les enfants qu'un pareil voyage énerve au possible. Son souci le plus sérieux lui vient des femmes enceintes, il y en a toujours à bord du « régulier », où elles sont prioritaires (les risques d'interruption de grossesse sont maxima pendant les deux premiers et les deux derniers mois. Pour les liaisons lointaines, la grossesse ne doit pas dépasser deux mois : mais les

certificats médicaux peuvent être basés sur des déclarations inexactes... et il est arrivé que des bébés viennent au monde entre ciel et terre).

Berthe Finat, écrasée de fatigue, est payée des dangers de son travail, de ses responsabilités, de son dévouement, par la certitude de l'efficacité de son action.

En juillet et août 1945, je la perdis de vue. Je roulais sur les routes de l'Allemagne, en mission de recherches des aviateurs disparus et elle, naviguait. J'eus la grande joie de la rencontrer, le dimanche 24 septembre, à son retour d'A.O.F. Toujours dans le but d'écrire un jour l'historique des I.P.S.A., je réussis à ce qu'elle me remette un double de son rapport d'une mission à Dakar. De plus, je notai, le soir même, son récit, qui n'était pas dépourvu de l'humour le plus fin, car elle excellait à recueillir le trait pittoresque, l'aspect familial des gens et des choses. Ses jugements étaient mesurés, spirituels, comme ses gestes et ses paroles.

A cette époque-là, je la trouvai épanouie, rayonnante, avec, dans le regard, une lumière que je ne devais jamais oublier. Sa grande fatigue était visible ; mais elle n'en parlait que pour se féliciter de sa résistance dans de dures fonctions, qui, normalement, exigent la « forme » de la jeunesse. Son unique souci venait de ce que son engagement finissait fin décembre, alors que rien ne permettait de croire que les I.P.S.A. seraient définitivement adoptées par l'armée de l'Air, au titre de navigantes. Même en ce cas, elle craignait que des limites d'âge ne l'éliminent. Autrefois, elle aimait son métier de dessinatrice industrielle — en fin des missions de retour, son emploi civil lui était garanti par la Convention C.R.F. — mais il lui paraissait difficile de se réadapter aux bousculades du métro, aux attentes des autobus complets, aux heures de travail sur des épures, dans un bureau sans horizon, au cinéma hebdomadaire. De plus, comme elle sacrifiait peu au genre frivole, elle ne se mêlait pas à ce qu'on appelle « la vie de Paris ». En m'en parlant, son doux visage retrouvait l'expression mélancolique qui lui était habituelle autrefois, avant qu'elle n'ait goûté la merveilleuse

libération des pesantes servitudes de la terre. Son amour total de sa mission de soignante ailée était basé sur une foi ayant des motifs secrets et des raisons définies, telle jadis la foi des bâtisseurs de cathédrales.

« Enfin, soupira-t-elle en me quittant, il me reste encore trois mois à vivre dans la plénitude. Comme ils me paraîtront courts... tant je suis heureuse en volant... »

Je la vis s'engouffrer dans le métro pour rentrer chez elle. Elle se retourna pour me faire un signe d'adieu affectueux, un dernier sourire.

A Dieu...

UNE MISSION DE RELEVÉ COLONIALE A DAKAR

d'après Berthe Finat

Voyage n°...

Formation : Groupe 3/15 « Maine » du G.M.M. T.A. 5 membres d'équipage : 1 pilote, 1 navigateur, 1 radio, 1 mécanicien — 1 assistante de bord.

Avion : Junker 52 trimoteur.

Destination : Dakar (Sénégal) Afrique Occidentale Française.

Escales : Toulouse — Oran — Agadir — Tindouf — Atar — Dakar
4.970 km en 27 h 50 de vol prévues.

Date : Départ du Bourget-Dugny (12 km nord-est de Paris) lundi 10 septembre 1945. Arrivée prévue à Dakar jeudi soir 14 septembre.

Manifeste passagers : 22 personnes, dont 5 femmes (trois enceintes), 7 enfants (l'aîné a 10 ans, et 3 bébés ont moins de six mois), 1 missionnaire catholique, 1 missionnaire protestant, 1 géophysicien, 1 fonctionnaire des P.T.T., 2 sous-officiers de l'Infanterie Coloniale, 2 soldats de la Légion Etrangère, 2 gendarmes.

Lundi 10 septembre 1945.

Quelques difficultés avant le départ. Au contrôle, deux passagères ont égaré leurs certificats de vaccination exigés : typhus, D.T.A.B. et variole, finalement retrouvés dans leurs valises. Un certificat de grossesse de six mois ne me paraît pas très régulier. Opérations de douane et de change semblent très compliquées à des gens qui, pour la plupart, n'ont jamais fait de voyage en colonie lointaine. Malgré mes recommandations de ne garder avec soi que les bagages de nuit, le tri s'avère laborieux.

Je complète ma trousse médicale, car je suis avertie qu'à Dakar je ne trouverai aucun des produits pharmaceutiques nécessaires pour le convoi de retour.

Le pilote revient de la météo. « Pas fameux devant, dit-il, nous serons chamboulés en Méditerranée, visibilité réduite en A.O.F. Infrastructure encore embryonnaire et nous tombons dans la saison des pluies. » Malgré ces propos, je suis tranquille, sachant quel magnifique équipage est le nôtre. Tous sont vieux routiers de l'Aviation, ayant fait les barouds de la guerre et connaissant déjà les joies fortes, mais sévères, des vols sur l'Afrique noire.

Six de nos passagers ont l'habitude des voyages aériens. Selon le règlement « Je dois discerner sans retard ceux qui auront besoin de mon aide ». Allons, le travail ne me manquera pas ! L'appréhension de certains « clients » est visible : ils croient qu'ils vont vivre une aventure héroïque ! Installés dans la carlingue, ils sont pâles, la sueur aux tempes, la déglutition difficile, une agitation fébrile des mains. Nous sommes encore immobiles sur le terrain du Bourget que, déjà, une dame a « mal au cœur » ! Le mal de l'air a bien des causes psychiques. Je distribue des sédatifs nerveux, de la coculine, au nom ridicule mais efficace.

Pour nous souhaiter bonne route, un camarade vient nous dire « le mot »... Une passagère fait une mine de désapprobation et murmure « qu'il y a des aviateurs bien mal élevés ». Je lui explique que tout comme aux Indes on sonne le gong pour éloigner les mauvais génies, il est de tradition de dire « le mot » célèbre du général Cambronne à ceux qui s'envolent...

Décollage du Bourget 10 h 30. Cap 185°. Ceintures bouclées. Interdiction de fumer. J'avertis les novices que « l'avion doit pencher pour virer ». Bruit de tonnerre des trois moteurs au maximum de leur régime. Odeur spéciale, que je reconnaîtrai entre mille, du *Junker 52*... « Tante Ju », comme l'appelaient les Allemands. Je suis souriante, mais bien résolue à ne pas manquer d'autorité envers mon petit monde en réduction. Règlement : « Avoir des attentions pour tous, mais pas pour un en particulier. » Temps gris, mais calme. Plafond moyen.

Mes comprimés font de l'effet, car de nombreux passagers dorment et ne regardent ni le survol de la-Loire, ni la région extrêmement curieuse et pittoresque de la *Dordogne* avec la vallée de la *Corrèze*, de la *Vezière*, pour arriver dans la riche plaine de la *Garonne*.

La distribution des cartons de collation distrait les voyageurs. Le *JU-52* vole « comme un autobus ». « Je croyais qu'on était bien plus secoué en avion, » me dit une dame. Hum... n'anticipons pas... Tout le monde est décontracté. Atterrissage à Toulouse-Francazals, 8km S.-W. de la ville, à 13 h 50, après 3 h 20 de vol. 580 km parcourus. Dommage d'être partis si tard du Bourget, ce qui nous oblige à coucher à Toulouse, mais l'escale est très correcte.

Mardi 11 septembre.

Décollage à 8 heures. Survol des Pyrénées, puis de la Méditerranée. Passons à la verticale des Iles Baléares, de Majorque notamment, avec ses villages couleur de pain d'épice. Les Baléares, sentinelles avancées de l'Espagne.

Les conditions atmosphériques deviennent très dures. Le *JU-52* plonge, tangue et roule. La majorité des passagers vomissent. La dame enceinte de six mois me donne des inquiétudes, car je la sens au bord de la syncope ! Les légionnaires et les « Infanterie Coloniale » qui tapent les cartes (Dieu merci, je n'ai pas oublié d'en emporter des jeux !) se plaignent de ne plus pouvoir continuer leur partie. Les deux gendarmes sont verdâtres, fort mal à l'aise, mais ne veulent pas l'avouer. Le missionnaire

catholique lit son bréviaire et le missionnaire protestant prie à voix basse, yeux clos. Enfin, les côtes de l'Afrique du Nord apparaissent. Atterrissage à Oran-La Senia à 13 h 45, après 5 h 45 de vol et 1.020 km parcourus.

Bonne escale, grâce à Cook. Ville franco-espagnole de 200.000 habitants, que je visite avec un vif intérêt, avec un groupe de passagers. De retour à l'hôtel, une jeune passagère me demande de garder son bébé pour la soirée, car elle veut aller voir des amis en ville. J'accepte, quoique notre règlement précise que « l'assistante de l'Air n'est pas tenue, à l'escale, de faire ce que les passagers peuvent faire eux-mêmes : garder des enfants, courses diverses, port de valises, promenades en commun ». Je prends le bébé dans ma chambre, il crie longtemps. Impossible de dormir jusqu'au retour de la mère... à 2 heures du matin.

Mercredi 12 septembre.

Décollage d'Oran à 7 heures. Survol du Maroc. Quel dommage de ne rien voir de toutes ces villes que j'aimerais tant connaître : Casa, Meknes, Fez, Marrakech. Nous sommes à l'altitude maximum, car le Moyen, puis le Grand Atlas ont des sommets qui culminent vers 4.000 mètres. Notre géophysicien donne sur ces chaînes de montagnes des précisions fort intéressantes. Une de nos passagères se plaint de douleurs vives et brusques dans la fosse iliaque droite. Traits contractés, pâleur du visage, ascension de la température, avec accélération du pouls. Elle m'avoue qu'elle déjà eu des crises d'appendicite chronique qui durent 3 à 4 jours. Je passe dans la cabine de pilotage pour signaler son cas. J'apprends alors que le moteur central chauffe et que, 40 minutes après le départ d'Oran, la pression d'huile a commencé à baisser !

Enfin le port d'Agadir — où nous devons faire une escale pour l'essence — s'étale sous nos ailes. Au bord de l'Océan, c'est la dernière ville au sud du Maroc avant la région saharienne. L'oued Sous y débouche.

Atterrissage à 13 heures, après 6 heures de vol et 1.080 km parcourus. Tous les passagers très fatigués. Nous devons rester

une heure seulement sur le terrain d'Agadir, à 8 km S.-E. de la ville — Latitude 30°23 Nord et longitude 9°33 W.

Les mécaniciens s'affairent autour du moteur central. L'heure et quart d'escale technique prévue est largement dépassée. Le JU-52 fait un tour de piste et un atterrissage d'essai. Nouveau travail mécanique.

Pour faire prendre patience aux passagers, vaguement inquiets du retard, le missionnaire protestant nous raconte qu'Agadir est le même nom que Cadix, ayant la même racine phénicienne, qui signifie « château fort ». Agadir est bien dominé par la vieille forteresse berbère. Les Berbères du Haut Atlas, avec ceux du Sous, forment un groupe ethnique, les Chleuh. Pendant la guerre, c'étaient les Allemands que nous appelions les Chleuh !...

Nous avons touché l'équipement saharien pour vol en zone désertique : jerrycans d'eau potable, comprimés de clonazone « pour purifier l'eau trouvée sur place », vivres de réserve. L'équipage est vêtu de chemisettes et shorts kaki. La chaleur est déjà forte.

Décollons avec deux heures de retard, mais le ronronnement des trois moteurs est rassurant. Le pilote, lorsqu'il a atteint l'altitude de sécurité de 2.800 mètres, me fait signe, pouce en l'air, que tout est O.K... Sourires épanouis. Survol de l'Anti-Atlas avec une série de chaînes de montagnes dont les sommets varient de 1.800 à 2.400 mètres, séparés par des vallées profondes et encaissées. Nombreuses turbulences dues au relief. Des malades dans l'appareil. Le désert apparaît. Nous ne devons plus être très loin de l'escale de Tindouf.

Le moteur central droit s'arrête brusquement. Hélice en drapeau. Perdons de l'altitude. Heureusement nous survolons le désert. La baisse de son des moteurs alerte certains passagers usagers des lignes aériennes. Les légionnaires, conscients, chantent à tue-tête leur hymne « Le boudin », pour garder de l'ambiance. Chics types ! Une dame, un peu contractée, me demande pourquoi « on entend moins de bruit que d'habitude ? » Je lui explique « qu'au-dessus du désert, à cause

de l'intensité des rayons solaires, les moteurs ayant tendance à chauffer, on les met au ralenti à tour de rôle ».

Le missionnaire catholique, vieux routier du ciel, entendant ma curieuse version, me fait voir une image pieuse portant en légende « Aux innocents les mains pleines ».

Altitude 1.000 mètres. Le temps est très calme, personne n'est malade, mais un étrange silence règne dans la carlingue. Angoisse diffuse. Sous le ciel clair, nous voyons, à la verticale, des séries de petites dunes, les coulées blanches et desséchées des oueds. Il fait très chaud.

Après 2 heures de vol tangent sur deux moteurs, nous atterrissons à 18 h 15 à Tindouf. 350 km parcourus depuis Agadir, mais cette courte étape nous a paru longue... Notre pilote est un as.

Tindouf, latitude 27°43 Nord et longitude 8°10 W. Au bordj, nous sommes admirablement reçus par les Méharistes. Nous avons tous retrouvé le sourire. Le missionnaire protestant m'avoue que, vu nos difficultés mécaniques, il avait cru « que les champs étaient blancs pour la moisson ».

Le mécano dit, en langage moins choisi : « Ce sera pas pour ce coup-ci... on a eu du pot que la carafe ne soit pas arrivée sur l'Atlas, sinon nous étions tous mis en caleçon ! » (c'est-à-dire morts).

A l'étape, où nous passons la nuit, nous sommes admirablement ravitaillés par les Méharistes qui nous expliquent que tout vient de 600 km, par pistes.

Les militaires reçus chez les militaires.

Les enfants des passagers ont entraîné leurs parents, pourtant si fatigués, à la recherche de l'« autruche qui donne une plume à chaque visiteur ». C'est la légende de cette escale. Bien vu les autruches, mais pas eu de plumes.

Jeudi 13 septembre.

Départ matinal, à 6 h 45 de Tindouf. Emportons souvenir inoubliable des premiers contacts avec la vie saharienne.

Nos mécaniciens ont travaillé toute la nuit et le moteur central est réparé. Au décollage, triple ronflement rassurant. Le

moral est bon dans la carlingue car, ce soir, nous serons arrivés à Dakar. Une passagère a un furoncle qui la fait bien souffrir. Les dames enceintes sont très fatiguées, et les enfants insupportables. Il faut toute mon autorité pour empêcher leur circulation intempestive dans l'avion.

Les douaniers ne sont pas contents, car, à l'escale, en ouvrant la porte de leurs chambres, ils ont reçu une bassine d'eau sur la tête et trouvé leurs lits en portefeuille.

Les deux gendarmes n'ont pu dormir à cause d'un bruit bizarre qui les a fort inquiétés. Au petit jour, ils ont découvert qu'on avait attaché, sous leurs sommiers, des boîtes pendues par des ficelles contenant d'horribles petits scarabées noirs qui, se frottant les uns contre les autres, produisaient ce bruit insolite. Je regarde, sans rire, mes coloniaux et les légionnaires qui « tapent les cartes » d'un air innocent qui ne me trompe pas.

Les conditions de vol au-dessus du désert deviennent très dures. Trous d'air. Vomissements. Odeurs écœurantes dans la carlingue. Plusieurs passagers souffrent de maux de tête dus à l'intensité des rayons solaires.

Atterrissage à Atar à 12 h 40, après 5 h 50 de vol et 1.070 km parcourus. Atar, en Mauritanie, latitude 20°31 N et longitude 13°04 W. Nous sommes en A.O.F. dont la fédération s'étend de la côte atlantique jusqu'au Niger. Sur le terrain, à 2 km S.-E. d'Atar ; l'escale est d'une heure seulement pour le ravitaillement en essence. Léger repas sans appétit, à cause de la dure étape depuis ce matin. Température tropicale, mouches dévorantes, âcres odeurs.

Décollage d'Atar à 13 h 40 pour Dakar. Les trois moteurs marchent O.K., mais nous survolons le désert et sommes vers la fin de la saison des pluies. Le JU-52 est très durement secoué et gémit sous des rafales d'eau. Des passagers sont malades. La dame menacée d'appendicite m'inquiète au point que je demande au radio de signaler son cas au poste de Dakar. Pour envoyer mon message, ils s'interrompent de chanter un petit air à la mode « Lily Marlène » son indice amical qu'il transmet par radio à ses copains de Saint-Louis pour leur signaler notre passage.

La dame « enceinte de six mois », qui va rejoindre son mari douanier, m'avoue « qu'elle attend son bébé dans quinze jours et qu'elle a peur que le voyage ait accéléré le travail » ; pourtant, elle n'est pas affolée car « elle en est à son cinquième ».

Le fleuve *Sénégal* est sous nos ailes. Le *JU-52* prépare l'atterrissage et descend progressivement, moteurs réduits. Derniers vomissements habituels des passagers ; oreilles bourdonnantes, dues à la diminution de la pression atmosphérique. Au loin, l'Océan apparaît, la pointe du Cap Vert, deux montagnes arrondies, dont l'une est surmontée d'un phare.

Atterrissage à Dakar-Ouakam — terrain militaire — à 18 h 30, après 4 h 50 de vol et 870 km parcourus. Depuis le départ de Tindouf ce matin, nous avons fait 1.950 km, dans des conditions très dures. Nous sommes tous exténués. L'ambulance emmène aussitôt la passagère qui, souffrant d'une crise d'appendicite, semble au bout de sa résistance.

Les plus novices de nos « clients » prennent maintenant l'air désinvolte de vieux routiers du ciel, ravis du prestige dont ils jouiront désormais auprès de leurs parents et amis en France. Ils nous manifestent une touchante reconnaissance.

Arrêt de deux jours à Dakar, vendredi 14 et samedi 15 septembre. J'avais fait le même rêve égoïste, inavoué, de toute assistante de bord débutante : une panne d'avion, nous immobilisant plusieurs jours à Dakar ! Mais notre *JU-52* se porte maintenant très bien et va reprendre la route de France, à horaire fixe, en brave « régulier ».

Convoyage de retour Dakar — Le Bourget.

Décollage le dimanche 15 septembre 1945 à 10 h 50. Manifeste passagers : 21 personnes, dont 4 femmes enceintes, 10 enfants, dont un de 8 ans, seul ; 1 amputé récent de la jambe ; une femme simple d'esprit, qu'il faudra alimenter, laver, etc. Tous les passagers en très mauvaise santé par suite d'un séjour trop long en A.O.F.

Mêmes escales qu'à l'aller. Incidents habituels : vomissements, coups de chaleur, évanouissements, deux crises de paludisme, un abcès à ouvrir en route. Des enfants très pénibles et très énervés.

Des papiers égarés ; des valises oubliées dans des escales. Une tempête sur le Sahara. Des gens serviables, compréhensifs, calmes, et d'autres qui le sont moins. Un équipage épatant.

Atterrissage au Bourget-Dugny le mercredi 19 septembre à 12 h 25. Horaire rigoureusement suivi. R.A.S. (rien à signaler) de particulier sur ce convoi de 10.000 km au-dessus de l'Afrique, aller et retour en 10 jours¹².

Suis terriblement fatiguée, mais ravie.

En arrivant à Paris, Berthe Finat a trouvé la note suivante : « Veuillez remettre votre rapport, votre ordre de mission, la décharge du matériel C.R.F. à l'I.P. S.A. de service au bureau d'escale n° 165.

Vous aurez ensuite trois jours de repos puis reprendrez contact avec le Service du Convoi Aérien afin d'être fixée sur l'emploi de votre temps. »

A peine une semaine plus tard, Berthe Finat fait un nouveau convoi sur le même Paris-Dakar, dans les conditions habituelles

L'avion *Junkers 52*, n° 12 B.M.W., transportant 22 passagers, dont 10 femmes, 10 enfants, 1 sergent-chef, 1 commandant de l'Infanterie Coloniale, atterrit à Agadir venant d'Oran, le jeudi 27 septembre 1945 à 13 heures. Il décolle d'Agadir à 16 h 15 pour Tindouf.

Le survol de cet itinéraire coupe perpendiculairement une série de chaînes de montagnes de l'Anti-Atlas, dont les sommets varient de 1.300 à 2.400 mètres. Trente-cinq minutes après le décollage, l'avion se trouve à 2.200 mètres d'altitude, à 300 ou 400 mètres au-dessus des crêtes. Quelques instants plus tard, le pilote s'aperçoit qu'il perd de l'altitude ; pourtant, les moteurs n'accusent aucune baisse de régime, tous tournent normalement, il n'y a aucun remous. Quoique le pilote mette la surpuissance, le *JU-52* continue à s'enfoncer. A 1.900 mètres d'altitude, il se trouve plus bas qu'une falaise qui lui barre la route. Il change le cap d'environ 15° pour tenter de passer un col entre deux massifs rocheux, col qui domine la vallée de l'Assif à Maghouss ;

mais, malgré ses efforts, il ne peut le franchir et se trouve dans l'obligation de se poser.

Moteurs coupés, l'avion prend brutalement contact avec le sol, à trente mètres environ en contrebas du sommet du col. La roue gauche heurte une roche sortant de terre de quarante centimètres. Le demi-train est arraché (les réservoirs d'essence de ce côté ont été défoncés au premier choc). L'appareil rebondit, reprend contact avec le sol quatre mètres plus loin. Le demi-train droit cède à son tour. Le *JU-52* continue sa course, sur le ventre, pendant encore une vingtaine de mètres et s'arrête après avoir heurté un rocher qui le fait pivoter d'environ 120° sur la gauche par rapport à sa trajectoire initiale. Dans ce brusque changement de direction, la porte de droite est arrachée, ce qui permet aux passagers valides de s'échapper de l'avion en flammes. L'équipage évacue le *JU-52* par la partie supérieure de secours de l'habitacle pilote.

Berthe Finat, lors de l'accident, se trouvait près du radio, avec l'équipage. Un jet d'essence enflammé l'a brûlée, elle réussit à sortir de l'appareil et arrache ses vêtements en feu...

Mais dans la carlingue, les enfants hurlent ; malgré, ses blessures, elle ne pense qu'à leur sauvetage. Par trois fois, elle remonte dans l'avion embrasé et s'effondre à la quatrième tentative. Quatre passagers ont été tués, dont le commandant Rouvray. Le sergent-chef radio Durand est brûlé et a le bras cassé. Tous les autres sont indemnes.

Berthe Finat, « couchée dessus le sol, à la face de Dieu » commence une atroce agonie. Son dos, ses bras, ses jambes, ont des cloques énormes, ses doigts sont à vif. Elle demeure consciente et sait qu'elle est perdue. Elle accepte l'inévitable. Le jour où elle a signé son engagement d'assistante de l'Air, elle a fait son sacrifice. On l'entend murmurer : « C'est bien mon tour. »

Pense-t-elle à son frère Maurice qui, avant de succomber, fit le geste qui épargna des flammes son coéquipier Paul de Forges ? Pense-t-elle à ceux de l'Aviation qui moururent pour leur idéal ? et en particulier aux I.P.S.A. : Mme de Foucaucourt, Edmée

Jarlaud, Claire Roman, Mme Jean Schneider, Geneviève Salleron, qui passèrent du ciel au Ciel ?

« C'est bien mon tour... ». Son agonie, au sein de la nature sauvage est si pleine de noblesse que tous ceux qui en sont les témoins bouleversés en reçoivent une inoubliable leçon de grandeur.

Les secours sont bien longs à venir ! Enfin, Berthe Finat, transportée au petit port de Tanalt, à treize kilomètres du lieu de l'accident, meurt en route, après quatorze heures d'abominables souffrances chrétiennement acceptées.

Berthe Finat, ma compagne chère, la lourde peine que vous redoutiez tant, ne plus voler, vous sera épargnée. Dans votre destinée solitaire, vous n'aviez pas dû connaître d'autres bonheurs que ceux de l'Aviation et de la Charité. Vous avez eu, au moins, avant de disparaître, six mois exaltants au service des Ailes. Selon votre citation à l'Ordre de la Nation « ... vous resterez dans le souvenir de vos camarades, le modèle du dévouement poussé... JUSQU'AU SACRIFICE ! »

Liens :

[Germaine l'Herbier Montagnon](#)

[Les I.P.S.A. - Convoyeuses de l'air](#)

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

[Maurice et Denise Finat](#)