

Évacuation des blessés par voie aérienne durant la guerre d'Indochine (1947-1953)

Une saison indochinoise

Véronique Peyraud-Damas



De mi-octobre 2013 à fin janvier 2014 l'Indochine est au programme de grands musées parisiens : le musée Guimet redécouvre Angkor alors que le musée de l'Armée à l'Hôtel des Invalides aborde avec sérénité la période coloniale française en Indochine.

Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense inaugure le 15 octobre 2013 l'exposition « Indochine, des territoires et des hommes, 1856-1956 » en félicitant chaleureusement les commissaires d'exposition et le Général Baptiste, directeur du Musée de l'Armée pour leur approche dite de temps long, très favorable à une meilleure compréhension du public de ce sujet de colonisation et de décolonisation. Les ambassadeurs du Cambodge, du Laos et du Vietnam, invités, ont vivement apprécié la qualité et la rareté des objets présentés. Une cartographie ancienne superbe et de nombreux films complètent cette exposition. Le Directeur du Musée de la Marine a déploré l'absence de l'Aéronavale et le musée Air France n'a pu, faute de place, présenter entre autres les superbes aquarelles d'Albert Brenet montrant le pilote Marceau Méresse en 1929 remontant les douves d'Angkor avec l'hydravion Le O198 pour la Société d'Etudes d'Aviation, future Air Asie,

compagnie qui deviendra avec Air Orient sur la Ligne Nogués une compagnie constitutive d'Air France. Les commissaires d'exposition ont été confrontés à des choix scénographiques impérieux.

Parmi les points douloureux abordés, la guerre d'Indochine et Dien Ben Phu, l'évacuation sanitaire des blessés mérite un éclairage pour rendre hommage à tous les médecins et les infirmiers qui n'ont pas ménagé leur peine pour sauver des vies humaines glanant moins de médailles que ceux qui en perdaient !

Très peu connu du grand public, le pont aérien de la compagnie TAI (Transports Aériens Intercontinentaux) future partie d'UTA, imaginé par le médecin lieutenant-colonel Falcou, est exemplaire de la solidarité des compagnies aériennes civiles avec les instances militaires dans les grands conflits sur le plan humanitaire. Dès 1945-1946, le Service de Santé militaire est confronté à l'ampleur de 5500 « irrécupérables », ces blessés ou gravement malades que la chaleur tropicale menace, la France ne possède alors qu'un seul navire hôpital équipé mais il ne touche Saigon que tous les trois mois, la longueur du voyage de retour, plus d'un mois dans l'océan Indien, est atroce pour les amputés

ou blessés de la face, beaucoup décèderont. Le colonel Falcou, ancien médecin de la Légion, imagine alors de demander l'aide de l'aviation commerciale, l'armée de l'air n'étant pas équipée. La TAI accepte ses conditions : des avions dédiés car la cohabitation avec des passagers sains est impossible, et surtout un service régulier au même prix que le bateau pour faciliter les transbordements de malades et ne pas décevoir leurs espérances. Les débuts du pont aérien seront modestes : de 400 blessés en 1947, mais déjà 1 100 en 1948, 2 934 en 1953. Au total 15 000 blessés seront rapatriés par les airs. Dès 1948 l'appareil quitte Saigon chaque semaine, en 1951 le service aérien double de fréquence. Les polyfracturés, notamment à la mâchoire, sont nourris à la canule par des hôtesses de l'air redevenues infirmières, leur premier métier alors, souvent d'anciennes convoyeuses de l'air. La parfaite régularité, qualité essentielle du service de la TAI, sera assuré par un grand dévouement des équipages : le courrier arrivait d'Europe vers 17 h à l'aéroport de Saigon Tan-Son-Nhut, les passagers à peine débarqués, l'équipage rencontrait les malades en partant se reposer et déjà à 7 heures le lendemain matin repartait, l'avion DC4 reconconditionné avec 45 évacués soit assis soit en civière. Les pilotes devaient souvent changer d'altitude au cours des 36 heures de vol pour éviter les turbulences et épargner les blessés de l'abdomen. Le DC4 n'étant pas pressurisé ne pouvait alors prendre de couloir supérieur moins exposé aux aléas météo comme les vents de la mousson.

Aux escales, Calcutta, Le Caire ou Chypre, des cars emmenaient les blessés et les équipages en même temps. Les ambulances attendaient à Paris. Le chef pilote de la TAI en 1946 était alors un héros de 1914-1918, chargé après la première guerre mondiale de cartographier l'Indochine française sur un Breguet 14, il s'appelait Robert Lambert. La TAI ne pouvait que s'illustrer dans cette partie du monde maintenant survolée quotidiennement par les équipages d'Air France leurs successeurs.

(Photos collection Musée Air France).



Tan-Son-Nhut.

DEPART				ARRIVEE			
19 JANVIER 1951							
DESTINATION	INDICATIF	AVION	HEURE	PROVENANCE	INDICATIF	AVION	HEURE
SEMO	FBERV	AFR	08 45	PARIS	FBAZP	AFR	07 30
PHNOM PENH	FBCYO	AFR	07 00	PHNOM PENH	FBEIT	STA	08 40
PARIS	FBEIT	TAI	07 00	DALAT	FBCYC	AFR	10 00
PHNOM PENH	FBEIT	AFR	07 16	DALAT	FBCYC	AFR	07 30
HUE	FBCYB	STA	07 30				
DALAT	FBCYC	AFR	07 30				
HUE	FBCYB	AFR	09 00				
SOCTRANG	FBEIT	STA	09 00				
PHNOM PENH	FBERU	STA	09 30				
HANOI	FBEIK	AFR	09 45				

Tableau de mouvement à l'aéroport.