

3000 exemplaires imprimerie IT

AVIATION SANS FRONTIERES

M A G A Z I N E



B.I. N° 31 - JANVIER 1994



AVIATION SANS FRONTIERES

M A G A Z I N E

Bulletin d'Information d'A.S.F.
 ORLY FRET 768 - 94398 ORLY AEROGARE CEDEX
 Tél.(1)49.75.74.37. - Fax:(1)49.75.74.33.

Responsables de la publication :
 Catherine Louis - Danièle Tibéri

Rédaction :
 Catherine Louis - Danièle Tibéri - Primo Bïason

Ont collaboré à ce numéro :
 Jean-Patrick Deberd, Louise Lefranc, Arlette Blum,
 Jean Clozier, Sidonie Sornin, Marie Augier,
 Claude Bonzon, Gérald Similowski,
 Bernard Chauveau, Jean-Louis Bancelin(photos).

SOMMAIRE

- 3-Editorial
- 4-Angola
- 4-Mon séjour en Angola
- 6-La Messagerie Médicale
- 7-Etre "Une" Pilote
- 8-Témoignage d'une autre jeune femme Pilote
- 9-Good morning Cambodge
- 10-La Fondation d'Entreprise du Groupe AIR FRANCE
- 11-Les Echos

Merci à AIR INTER pour toute l'aide apportée dans la conception et la réalisation de ce magazine.

EDITORIAL

Par décret INT 09300554D du 12 novembre publié au Journal Officiel du 19.11.93, notre Association vient d'être «Reconnue d'Utilité Publique».

Cette procédure, entreprise avec votre approbation après le vote de l'Assemblée Générale de 1992, vient donc d'aboutir et cela constitue pour nous tous un immense sujet de fierté.

Je veux d'abord remercier André FOURNERAT et René GARIVIER qui se sont chargés de suivre ce dossier durant ces multiples pérégrinations. Mais nous devons aussi et surtout remercier toutes celles et tous ceux qui, depuis la création d'ASF ont permis cette reconnaissance en contribuant par leur action, au renom et à l'efficacité de notre Association.

Une pensée d'abord pour Yvon FOLIOT, pilote d'ASF, victime avec les passagers de son BN2 de l'attentat perpétré au Soudan en Décembre 1989.

Notre reconnaissance va aussi aux précurseurs de cette merveilleuse aventure humanitaire, aux pionniers qui, les premiers, ont imaginé de mettre leur savoir-faire, leur disponibilité au service de ceux qui souffrent.

Merci aux milliers d'autres qui ont emprunté derrière eux le chemin de la solidarité, qui, à l'occasion d'un convoi d'enfant, d'un dépannage avion, d'un transport de colis, d'une distribution de médicaments, d'une mission avion léger, d'une vente de cartes de voeux ou d'une permanence au Siège, ont apporté leur nécessaire contribution à la construction de cette longue chaîne de fraternité.

Cette «reconnaissance d'utilité publique» nous confère quelques nouveaux droits, nous offre de nouvelles possibilités qui nous permettront, je l'espère, d'augmenter encore notre efficacité, mais elle nous impose aussi de nouveaux devoirs.

Nous devons veiller et travailler ensemble pour que notre présent et notre futur soient dignes du passé de notre Association.

Nous devons entretenir et transmettre la flamme de la fraternité. La crise économique frappe partout dans le monde, et jusqu'à nos portes. Cela rend d'autant plus difficile la recherche des moyens de la solidarité. Pourtant en dépit de toutes ces difficultés, nous devons continuer notre mission, faire connaître notre Association et ses résultats, susciter des adhésions, améliorer encore nos performances au service des autres.

Vous lirez dans ce bulletin d'information, les comptes rendus de nos différents secteurs ; vous constaterez l'extraordinaire vitalité de nos activités où chacun, jeune ou moins jeune, navigant ou non navigant, s'investit, s'organise, se dépense pour le succès de nos missions.

Les accompagnements d'enfants se poursuivent et se développent avec, depuis le 1er juillet, l'assistance précieuse de notre nouveau partenaire : la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France.

La vente des cartes de voeux bat son plein sur de nombreux stands.

La messagerie médicale a retrouvé son rythme après quelques difficultés estivales.

Les missions avions légers connaissent de nouveaux besoins, difficiles à maîtriser et à satisfaire, car nous devons impérativement continuer à veiller à la préservation de l'efficacité, à l'entretien rigoureux des machines, à la sécurité des missions, à l'équilibre financier de toutes ces opérations.

Nous avons dû renforcer l'encadrement de cette activité, et je dois particulièrement saluer la performance auprès de nos «anciens» toujours fidèles d'une remarquable équipe de jeunes pilotes, dont l'assistance est très appréciée.

Le fait qu'AVIATION SANS FRONTIERES puisse associer avec bonheur les métiers et les âges différents, constitue pour le futur, le meilleur des encouragements.

L'année 1993 s'achève. Pour beaucoup elle aura été difficile, même si ici ou là quelques espoirs de paix apparaissent. Au nom de toute l'équipe ASF, je présente à chacune et chacun de vous nos meilleurs voeux pour la Nouvelle Année.

Je souhaite que 1994 voit la réalisation de tous vos désirs, vous apporte Bonheur et Santé dans un monde en paix, plus solidaire et plus fraternel.

Primo BIASON

ANGOLA

Notre Association avait décidé d'offrir à un candidat particulièrement méritant du Tour de France Aérien 1992, la possibilité de partager pendant une semaine la vie d'un équipage d'ASF en Angola.

Bernard LIERMIER, jeune pilote de l'Aéro-club d'Annemasse avait été sélectionné parmi de très nombreux candidats pour l'excellence de ses résultats de pilote, mais également à cause de sa motivation, sa générosité, ses remarquables qualités humaines.

Bernard est parti le 25 août à destination de Luanda pour un séjour d'une semaine. Il a partagé là-bas la vie de notre équipe, séduisant tout le monde par sa gentillesse, sa disponibilité.

A son retour, il nous a confié son admiration pour l'oeuvre entreprise et son souhait de participer dès que possible comme pilote à une de nos missions.

Dans la matinée du 19 septembre, il a rédigé pour notre Bulletin d'Information, le compte rendu de son séjour en Angola où il nous livrait ses impressions.

Quelques heures plus tard, invité par un de ses collègues de l'Aéro-club local à partager un de ses vols, il disparaissait tragiquement, victime d'un accident aérien.

Il laisse le souvenir d'un garçon attachant, enthousiaste, exemplaire de maturité et de générosité.

A sa famille si éprouvée, à ses nombreux amis, l'équipe d'ASF présente ses condoléances les plus attristées.

MON SEJOUR EN ANGOLA

Lauréat du Prix ASF 1992, j'ai été invité à l'occasion du 40ème Tour de France des Jeunes Pilotes à participer à une mission humanitaire au sein d'AVIATION SANS FRONTIERES.

J'ai pu ainsi vivre «sur le terrain» en partageant le quotidien de l'équipe Angola, participer à la préparation et à l'évacuation des missions et découvrir un aspect de l'aviation que je ne connaissais que très peu, celui de l'action humanitaire.

La Mission d'ASF

ASF est une ONG -Organisation Non Gouvernementale- qui met ses moyens à la disposition d'autres ONG, telles que MSF -Médecins Sans Frontières- MDM -Médecins du Monde- le HCR -Haut Commissariat aux Réfugiés- le CICR -Centre International de la Croix Rouge- etc.

En Angola, ASF permet ainsi de transporter là où tout autre moyen est difficile, du matériel médical, des membres d'Associations ou d'évacuer des blessés.

L'avion est dans ce cas un formidable moyen de liaison entre les hommes.

Ici l'avion utilisé est un Twin-Otter, appareil offrant une très grande souplesse d'emploi. Il est, au gré des circonstances, taxi, camion ou ambulance.

La mission est difficile, car il survole des zones dangereuses où souvent on n'est pas à l'abri de balles «perdues» ou des gâchettes sensibles: un ANTONOV du PAM (Programme Alimentaire Mondial) parké près de nous sur l'aéroport de Luanda ne comptait pas moins de soixante dix impacts, et avait dû rentrer sur un seul moteur.

Une autre difficulté inhérente à ce genre de mission concerne l'obtention des autorisations de vol qui s'apparente vraiment à un combat mené par le coordinateur de la mission auprès des autorités locales. Pour des raisons impératives de sécurité, on ne peut partir en mission sans l'aval du Gouvernement (MPLA) en l'occurrence le Ministère des Affaires sociales et le Ministère de la Défense qui, sans cette autorisation, ne répondent plus de la préservation de l'avion par leurs propres troupes. Mais un contact avec l'UNITA est également impératif,

qui donne aussi son aval pour chaque vol effectué dans les régions qu'elle contrôle (environ 75 % du territoire angolais).

Je tiens à souligner ici le travail remarquable effectué par Jean-Louis, logisticien d'ASF depuis quelques mois, qui attendait durant des heures la venue hypothétique du Ministre de la Défense ou de son représentant. Après des heures d'attente, quel bonheur d'obtenir l'autographe tant désiré ! Comble de l'ironie, il arrivera à Jean-Louis de rapporter des autorisations pour des missions qui auraient dû se dérouler la veille !

L'Elaboration de la Mission et son Accomplissement

En dehors des tracasseries administratives, la mise en place d'une mission nécessite toute l'attention de l'équipe. Lorsqu'une organisation expose son projet de mission à ASF, l'équipage doit rapidement, en fonction de la destination, de la charge à transporter, des dernières évolutions politiques ou militaires, s'assurer de sa capacité à la mettre en oeuvre.

Le logisticien se charge alors des autorisations ; les pilotes se préoccupent de la partie purement technique du vol (calcul du carburant réglementaire, devis de charge maximale, modification si nécessaire de l'aménagement de la cabine, l'installation de civières nécessitant de démonter quelques sièges). L'équipage va se mettre en «stand-by» au pied de l'appareil pour assurer un départ le plus prompt possible dès que les autorisations sont entre les mains du «log», dûment paraphées. Patience et efficacité : maîtres mots du travail d'ASF.

La navigation en elle-même ne pose pas de problèmes particuliers, sauf lorsque le trajet amène à survoler les lignes du «front» qu'il faut éviter. L'utilisation du G.P.S. est une aide précieuse dans ces régions où la couverture-radioélectrique n'est pas aussi développée que celle que nous utilisons d'habitude.

Pendant tout le vol, l'avion doit rester en écoute permanente du contrôle aérien angolais, mais aussi et surtout des fréquences où les ONG sont susceptibles de l'avertir de toute modification de la situation.

Avant l'arrivée sur l'aérodrome contrôlé par l'UNITA, le contact radio est vital puisqu'il permet de désactiver pendant quelques minutes le système de défense aérienne de la piste. Lorsque l'avion doit se poser sur des pistes non utilisées depuis longtemps (lors de mon séjour, une mission fut menée vers Cubal, dans le sud du pays, où l'aérodrome n'avait pas été utilisé depuis quatre mois) ; une jeep de l'équipe locale vérifie que la piste n'a pas été minée, et que l'atterrissage pourra s'effectuer dans des conditions correctes de sécurité.

Mis à part ces problèmes liés à l'environnement « hostile », l'atterrissage ne pose pas de problème particulier, même si les terrains sont courts et leur état souvent sommaire.

Le décollage est une phase plus délicate, car 60 % du territoire angolais est constitué de plateaux relativement hauts (6000 pieds), et les températures y sont souvent élevées. L'avion est fréquemment utilisé à la limite de ses possibilités, et cela exige de l'équipage une parfaite connaissance et maîtrise de l'appareil. Sachant de plus qu'il y a souvent des blessés, imaginez l'état d'esprit du pilote lorsqu'il utilise une piste défoncée ou qu'on lui recommande un « kiss landing » pour ménager la victime...

L'Impératif de Neutralité

L'aide humanitaire apportée par les pays occidentaux aux pays du 3^e Monde est évidemment une priorité.

La détresse humaine est malheureusement très étendue et la tâche pour y remédier ne manque pas.

La situation de l'Angola est dramatique. Pourtant ce pays possède des richesses (pétrole, diamant). Il aurait les moyens d'être l'un des pays africains les plus développés, si cette guerre civile particulièrement meurtrière (on parle de cinq millions de victimes : aujourd'hui encore mille morts par jour) ne faisait rage, paralysant de fait toute dynamique de progrès.

J'ai eu l'occasion de survoler des régions autour de Benguela dans le sud, où la végétation est luxuriante, mais toute activité



Bernard Liermier

agricole y est interdite car les surfaces cultivables sont minées. Les moyens déployés par l'ONU et notamment le Programme Alimentaire Mondial pour remédier à cette situation sont assez importants, mais leur action est entravée par les conflits. L'acheminement de l'aide alimentaire reste difficile : quand un convoi se fait attaquer, sa cargaison est souvent détournée au détriment des populations civiles.

L'avion d'ASF est un des rares avions assurant des missions humanitaires à ne pas avoir été « tiré », car toute l'équipe a su garder une neutralité totale, ne privilégiant jamais l'une ou l'autre des parties en conflit.

Le travail d'ASF s'avère primordial pour la population locale, qui réserve un accueil très chaleureux à ses membres. Même si son action n'est qu'une goutte amenée dans cet océan de misère, cette goutte est extrêmement précieuse, car elle montre que la détresse n'est pas une fatalité, que les moyens humains et matériels d'y remédier existent, que l'oubli ou l'abandon ne livrent pas à eux-mêmes des peuples déjà démunis de tout, que les hommes de bonne volonté s'acharnent à tenter de pallier les « défaillances ».

Il existe dans le pays de nombreux camps de « dislocados », personnes déplacées de force par les autorités pour les préserver

des combats se déroulant dans la région. J'ai eu l'occasion de visiter un de ces camps, aux environs de LOBOTO, installés par le HCR et ravitaillés une fois par semaine par le PAM. C'est un des camps modèles angolais et effectivement les gens y sont plutôt bien traités ! Mais ces « dislocados » sont mal vus par leurs compatriotes du fait de leur situation « privilégiée ».

Cette visite fut suivie de celle d'un hôpital en construction par MSF/France, qui a une action particulièrement efficace et exemplaire là-bas, et qui travaille de concert avec ASF dont elle est l'une des principales utilisatrices.

J'ai pu voir durant mon séjour combien toutes les équipes humanitaires travaillaient main dans la main, combien cette cohésion était nécessaire puisque bon nombre d'informations concernant la situation angolaise ne peuvent être véhiculées que par un contact permanent entre les personnes vivant la situation sur le terrain.

Ce travail d'équipe est la clé de voûte indispensable à la réalisation de ces missions difficiles, parfois dangereuses, de travail sur le terrain.

En Conclusion

J'aimerais dire combien l'action humanitaire effectuée par les ONG comme ASF, MSF, HCR,

CICR, etc... est nécessaire et impérieuse ; leur travail sur place ne remplace évidemment pas les solutions politiques (restant à trouver) qui, à long terme remettront sur pied l'Angola, mais aujourd'hui dans l'urgence cela semble être le seul moyen véritablement efficace pour porter secours à des populations en détresse.

L'équipe d'ASF fait un travail formidable en Angola. Je garde un souvenir inoubliable de ce séjour difficile mais très enrichissant que j'ai été heureux et fier de partager.

Bernard LIERMIER
Annemasse 19 septembre 1993

Liste des pilotes qui se sont succédé en Angola depuis le dernier B.I. :

**S. Sornin, F. Roig,
P. Ouvrard, J. Bordet,
R. Laporte, T. Oriol,
R. Ligonnat, A. Petit,
Y. Crosson, T. Lirin,
F. Peytour, A. Girard,
J.P. Hommey,
D. Gauzere, A. Jacquelet,
J.P. Garcia, C. Videau,
C. Charbonnier, D. Morin,
T. Guillaumin,
C. Deschamps, V. Laloy.**

LA MESSAGERIE MEDICALE

Cette activité est toujours riche en témoignages pittoresques et émouvants.

LA ROUTE DE L'AMITIE

Il faisait très beau ce matin là. Nous étions en juin dernier et Port au Prince passait son temps à essayer de vivre malgré l'embargo établi contre le régime militaire qui règne sur le pays. Jean-Jacques LAUDET et moi-même nous partions à destination de JACMEL, petite ville située à une centaine de kilomètres au Sud-Ouest de la capitale, pour y visiter l'hôpital bénéficiaire des nombreux colis transportés par ASF.

Ces colis arrivent, soit de France, soit de Pointe à Pitre, où une équipe ASF dévouée effectue un travail remarquable. Atteignant les faubourgs de Port au Prince, nous roulâmes durant environ 20 km parmi des monceaux d'immondices où des porcs cherchaient leur pitance et où jouaient les enfants. Surmontant les monticules d'ordures, bordées par la boue à l'ombre de squelettes d'arbres, des cabanes faites de planches disjointes et de tôle, abritent de "nombreuses familles" où la mortalité infantile est énorme.

Par endroits, sur la route, des barrages établis par les militaires qui, parfois débonnaires, parfois exigeants, contrôlent les papiers et le chargement des véhicules. Pour nous, les militaires furent débonnaires. Progressivement ce paysage de cauchemar cessa. Des arbres verdoyants apparurent, la boue fit place à des prairies, le terrain devint plus accidenté, nous allions traverser une chaîne montagneuse. Ici commençait la route de l'amitié. Dénommée ainsi par les Haïtiens eux-mêmes, cette route fut construite et financée par la France durant le septennat du Président Valéry Giscard d'Estaing. Maintenu en parfait état, elle est régulièrement entretenue par les habitants des villages qu'elle côtoie.

Pour nous cette route de l'amitié est particulièrement symbolique puisque par elle, sont acheminés tous les colis envoyés par les amis de France, de Martinique et de Guadeloupe, à

destination de l'hôpital St Michel de Jacmel où nous apportons aujourd'hui un chargement de vaccins contre l'hépatite.

Après avoir admiré des paysages semblables à notre chaîne des Puy de l'Auvergne, nous retrouvâmes la pauvreté en arrivant à Jacmel. "L'hôpital St Michel"... ce sont quelques bâtiments délabrés composés uniquement de rez-de-chaussées éclairés par des fenêtres aux vitres brisées.

Au cours de la visite effectuée sous la conduite du Docteur Jolicoeur (Directeur de l'hôpital) et du chirurgien Olympio, nous apprenons combien ils sont démunis et combien les colis de médicaments transportés par ASF sont les bienvenus. Leur grand espoir est dans le projet de jumelage de leur hôpital avec celui de Senlis qui pourrait leur apporter une aide substantielle.

Passant dans le bâtiment de la médecine, ils nous disent leur lutte incessante contre la rougeole, la tuberculose, l'hépatite, le sida et la malnutrition. L'hôpital comporte 120 lits, les meilleurs sont réservés aux opérés de la chirurgie; les autres malades doivent souvent être allongés directement sur des sommiers métalliques en mauvais état. Nous passons près d'un tuberculeux allongé sur un sommier; il a pour cracher une cuvette! Dans un couloir insalubre, un chien traîne sa maigreur; nous entrons en chirurgie. Ici encore le manque de matériel limite le nombre d'opérations possibles. Le laboratoire n'est pas mieux équipé et seules les analyses succinctes peuvent être effectuées.

Finissant notre visite, nous apprenons combien est néfaste dans le pays, la présence importante de guérisseurs et de sorciers chez qui les malades vont d'abord perdre leur temps et leur argent avant d'arriver ici souvent trop tard. Lorsque nous nous sommes quittés, nous avons échangé beaucoup de poignées de mains



avec les docteurs, les soeurs infirmières (françaises et haïtiennes) et nous sentîmes que ces mains qui se serraient manifestaient des sentiments d'admiration, de reconnaissance et d'amitié.

Sur le chemin du retour, nous vîmes que Jacmel qui fut le principal port d'Haïti est devenu une petite ville pauvre, où les anciennes demeures coloniales sont maintenant décors en ruine, oubliés et vides. Où est le temps où de belles européennes ou de belles créoles, s'en allaient assister à l'accostage du trois mâts venu d'Europe? Aujourd'hui, dans une rue déserte, nous ne voyons qu'un jeune garçon dépenaillé, affamé, appuyé sur une borne et avec de grands yeux tristes.

La nuit est proche lorsque nous atteignons Port au Prince. In pour le dîner chez des amis Haïtiens, je repense à toi, jeune garçon au grands yeux tristes de Jacmel: tu étais sur notre route et je n'ai pas su t'offrir un fruit ou un morceau de pain en signe d'amitié.

Jean CLOZIER
Messagerie Médicale

UNE BONNE SOEUR, DU BON LAIT ET UN BON FUSIL.

Des foyers de lèpre subsistent encore à Madagascar et Tamatave a le triste privilège d'avoir son village de lépreux. Situé à la lisière de la ville pas bien loin de l'aéroport, tout près de la mer. En 1988, Jean-Jacques Laudet et moi-même nous étions venus à Tamatave réceptionner pour la première fois 3 tonnes de lait en poudre offerts à Madagascar (service de pédiatrie de l'hôpital Befelatanana à Tananarive) par la Fédération Française des Producteurs de lait et nous rencontrâmes les pires difficultés pour dénouer l'écheveau des

règlements malgaches auxquels il fallait nous soumettre pour espérer récupérer notre précieux chargement. C'est alors qu'une soeur nous apporta son expérience, son autorité et son dévouement pour faciliter nos démarches, c'était Soeur Alexandra qui depuis des années soigne, héberge et nourrit les lépreux du village. Depuis cette époque à chacun de nos passages à Tamatave, nous rendons visite à Soeur Alexandra et à ses protégés. Dans ce village d'une remarquable propreté, les lépreux

vivent en famille et chacun dans la mesure de ses moyens participe au fonctionnement de la communauté permettant ainsi l'autonomie totale du village : nettoyage, entretien des bâtiments, soins et surveillance des troupeaux de vaches, moutons et porcs ainsi que travail quotidien dans les potagers.

Pour assurer le bon fonctionnement de cet ensemble et donner tous les soins médicaux indispensables, Soeur Alexandra et son adjointe malgache, Soeur Germaine oublient de se ménager tout repos. La camionnette du village est bien connue dans la ville où chaque matin Soeur Alexandra fait la tournée des Hôtels et restaurants pour récupérer le résidu des repas qui serviront à nourrir ses porcs. Les lépreux devenus non contagieux sont libres de quitter le village mais la majorité préfère jusqu'à la fin de leur vie pour ne pas aller rejoindre leurs frères de misère dans leur petit cimetière.

Comme dans une histoire d'amour, et la vie de soeur Alexandra en est une, il y a parfois des épisodes dramatiques et ce fut le cas une nuit dans le village de lépreux. Alors que Soeur Alexandra était absente, des brigands s'introduisirent parmi les cases, égorgèrent le gardien et s'enfuirent avec leur butin. Depuis, bien décidée à défendre son village, Soeur Alexandra se procura un fusil et demanda à la gendarmerie de lui envoyer chaque soir deux gendarmes pour monter la garde.

Et les bandits revinrent une nouvelle nuit.

Soeur Alexandra prit son fusil et suivie des deux gendarmes, tira en direction des assaillants.

Les brigands s'enfuirent ... et les gendarmes également !

Fille d'un Commandant de navire de la marine marchande, Soeur Alexandra a été élevée au grade d'Officier du Mérite Malgache.

Jean Clozier



Dernières nouvelles :

Fin octobre de cette année à nouveau présent à Tamatave pour réceptionner 14 tonnes de lait transportées par un navire de la compagnie Delmas Vielgeux, Jean-Jacques Laudet a pu fournir 1 tonne pour Soeur Alexandra et ses lépreux.

On connaît le dévouement inlassable et l'activité des femmes d'Aviation Sans Frontières au secrétariat, à l'accompagnement d'enfants, à la communication, mais il y a aussi des femmes pilotes... Rappelez vous ... c'était en 1989, la promo de l'ENAC avait choisi comme marraine AVIATION SANS FRONTIERES.

Dans cette promo, Sidonie SORNIN. Elle nous parle aujourd'hui de la «femme pilote» à AIR FRANCE et de son séjour comme pilote au sein d'ASF.

ETRE " UNE " PILOTE.

Si un jour, ayant appris que je suis pilote de ligne, vous venez vers moi avec l'inévitable interrogation "Combien y a-t-il de femmes pilotes ?", sachez que je hais tout particulièrement cette question pour trois raisons : la première parce qu'elle m'est posée à peu près systématiquement et que je n'en connais pas la réponse ; la deuxième parce que je ne trouve aucun intérêt à la connaître et la troisième parce que je dois malgré tout y répondre avec courtoisie. Je vous répondrais donc qu'il n'y en a effectivement pas beaucoup mais de plus en plus. En bref, pour moi, la question qu'il faut se poser n'est pas « combien y a-t-il de femmes pilotes » mais plutôt "pourquoi y en a-t-il si peu" ou bien "comment le vivent-elles".

Eh bien, pour remonter au début de l'histoire, toute petite déjà je voulais être pilote... ou plutôt, toute petite, je voulais être "médecin sans frontières" mais à l'époque ce n'était pas un métier et, n'ayant pas très envie d'être médecin "avec frontières", je me suis tournée vers d'autres horizons-pourquoi pas pilote ? Je pourrais ainsi être de temps en temps pilote sans frontières. Et voilà, le tour est joué. Mais à quatorze ans, je n'avais pas perçu que je ne serais pas "pilote" mais "femme pilote" ! Et c'est d'ailleurs, je pense, ce qui m'a permis d'y arriver. Car le métier de pilote est un métier d'homme, c'est bien connu, et les constructeurs n'ont pas encore fabriqué d'avions pour femmes

(quoique ... avec les nouvelles générations...)

Tant que j'étais en formation à l'E.N.A.C, ce n'était pas trop difficile d'être considérée par la promo comme des leurs : ils étaient comme moi tous nouveaux dans le milieu donc pour eux comme pour moi, un pilote était avant tout un pilote et non un homme. Ils ont vite appris à ne pas être trop galants avec moi et à ne pas se gêner pour raconter leurs histoires.

Mais à l'arrivée en compagnie, ça a été un peu différent ; la société en avait décidé autrement. La société qui marque les petites filles en leur disant à l'oreille "pilote, ce n'est pas pour toi" et qui flatte les hommes en leur répétant "pilote, c'est un métier d'homme". En compagnie, on se

retrouve dans un milieu qui a un passé et un passé comme celui de l'aviation est un passé lourd, qui compte énormément. Il est évident qu'en arrivant là avec notre "petite tête de femme", on bouleverse beaucoup de choses. Trop souvent, nous sommes considérées comme femmes avant de l'être comme pilotes. Je veux parler ici de la gentillesse de nos collègues qui veulent respecter notre individualité. Par exemple, on vous épargnera quelques tâches "délicates" comme la vérification de la zone cargo pour vous éviter d'abîmer vos chaussures !

On me demande souvent également si je n'ai pas eu de problèmes en formation ou en compagnie parce



Sidonie Sornin

que je suis une femme. Ma réponse est invariablement "Non", ou alors je ne m'en suis pas aperçue. Je suis peut-être un peu naïve, mais tous les problèmes que j'ai pu rencontrer dans mon activité de pilote, je ne les ai jamais mis sur le compte de la misogynie. Ça pourrait pourtant être tentant ; mais le meilleur moyen de ne pas souffrir de la domination masculine est de ne pas la voir. Il y a bien aussi des pilotes hommes qui ont des problèmes ; pourquoi se chercher des excuses ?

C'est donc avec mes deux petites années et demi d'expérience en compagnie que je décidais de revenir vers mon idée première : Pilote Sans Frontières. C'est ASF qui m'a permis de réaliser ce rêve. Grâce à elle, j'allais donc me retrouver au mois de janvier, en Angola, pendant deux semaines. J'ai trouvé, en arrivant à Luanda, au sein des ONG, une ambiance simple et chaleureuse que j'ai beaucoup appréciée. Ici, plus de faux problèmes ; il est souvent question de survie. Il se crée des liens très forts entre les gens qui se connaissent à peine, tout simplement parce qu'ils travaillent ensemble, parce qu'ils se dépensent sans compter pour la même cause. Et quelle ne fut pas ma surprise d'apprendre, un peu plus tard, que les pilotes en place à Luanda avait fait part de quelques réticences quand ils avaient appris qu'une fille allait venir. C'est vrai que le métier de "bush pilot" (pilote de brousse) peut paraître assez incompatible avec l'image classique de la femme ; mais personnellement, il

me semble que j'ai moins de mal à coller à l'image de "bush pilot" qu'à celle de "La" femme. Oubliez donc toutes ces idées reçues et observez.

Je suis effectivement arrivée à Luanda dans une maison très masculine ; l'équipe ASF n'a compté que peu de femmes dans ses effectifs, d'où les doutes. Mais je dois dire que j'ai moi-même été assez surprise quand j'ai réalisé que la majorité des gens avec qui nous travaillons (MSF, HCR, CICR...) étaient des femmes. Vous me direz que chez les infirmières, c'est normal ; c'est l'inverse chez les pilotes. Mais chez les médecins, ou les responsables de mission, il y a là sujet à réflexion. On m'a dit que les femmes réagissaient souvent mieux face à une situation dangereuse (je veux parler des femmes ayant décidé de partir dans de telles conditions...) étaient souvent moins marquées que les hommes par des événements stressants (bombardements). On a remarqué qu'elles sont souvent aussi plus naïves face au danger.

Enfin, les deux semaines se sont écoulées à merveille, professionnellement parlant bien sûr, car sur le plan socio-politique, il régnait une vive tension due à la reprise de sévères combats début janvier. Et si Fred mon "Captain ASF" m'a avoué les pensées coupables qu'ils avaient eues avant mon arrivée, c'est qu'il ne m'en voulait pas, et ça, ça fait plaisir.

Sidonie Sornin

TEMOIGNAGE D'UNE AUTRE JEUNE FEMME PILOTE

À la suite de la suspension du recrutement à Air France, je me suis retrouvée sans job, dans une Europe sclérosée, surtout dans l'aviation. Alors que faire ? On me parle d'Aviation Sans Frontières, d'aide humanitaire, de vols inoubliables que l'on fait une fois dans sa vie, de pays en difficultés...

Correspondant au profil recherché, je me suis donc présentée à A.S.F à Orly. Après une qualification supplémentaire, on me proposa de partir en mission au Cambodge. N'ayant jamais mis les pieds en Asie, je ne pouvais pas imaginer que la femme y soit encore si peu considérée surtout après vingt trois ans de guerre.

J'y ai vécu la situation d'une femme pilote d'Aviation Sans Frontières, puis grâce à cette mission, j'ai eu l'opportunité de devenir ensuite pilote personnel du fils du Roi, Premier Président du Gouvernement Royal du Cambodge.

En tant que pilote A.S.F, mon intégration s'est très bien déroulée. Travailler dans un Organisme non gouvernemental, voler avec Claude Bonzon (responsable de la mission sur place), être l'unique femme pilote au Cambodge (on voit très peu de femmes cambodgiennes même au volant d'une voiture) donc être une attraction, tout ceci m'a permis de m'intégrer et de me faire accepter et respecter en tant que femme et surtout en tant que femme pilote, malgré mon sexe, mon jeune âge et mon inexpérience.

...Être femme pilote au Cambodge pour A.S.F est une situation "facile" d'accès grâce à l'organisation de l'association, à son esprit de solidarité.

Marie Augier

OFFRES D'EMPLOIS

ON RECHERCHE DES MECANICIENS

5 avions sont désormais exploités simultanément - une première pour ASF. L'équipe des mécaniciens de Louis Gainard, en dépit de son dynamisme et de sa disponibilité, a besoin d'être renforcée. Si vous êtes compétents en entretien avion, cellule, moteur, turbine... si vous avez du temps disponible et si vous souhaitez nous aider.

Contactez Louis Gainard
Tél. 49.75.74.31.

UN COORDO. (logisticien)

La mission Angola s'étoffe : un 2ème avion (un King 200) a rejoint Twin-Otter à Luanda. Les candidats désireux d'assurer les fonctions de logisticien sont les bienvenus.

Tél. 49.75.74.37.

DES CONVOYEURS

Vous habitez près de Roissy, vous avez du temps libre, vous pouvez épauler l'équipe de la Messagerie Médicale, qui prend en charge les colis pour les remettre aux équipages avant leur départ en ligne.

Contactez Jean Clozier
Tél. 49.75.74.36.

DIVERS

Notre secrétariat est souvent saturé. Vous savez taper, utiliser un traitement de texte (Word 5.5) etc. Offrez vos services à Louise Lefranc
Tél. 49.75.74.30.

ECHOS

Quelques élèves de BTS "Force de Vente" de la promotion "En vol" (quel heureux hasard!) du lycée de Sartrouville ont choisi comme AVA (action vente appliquée) nos carte de vœux. Merci doublement pour leur geste, car ils renoncent à la "commission" qui accompagne normalement cette action.

Danièle Tibéri

GOOD MORNING CAMBODGE

LE CAMBODGE APRES...

Après des élections démocratiques assurées dans un climat relativement serein et un rapatriement réussi, les deux succès de l'ONU à ce jour, le Cambodge semble pouvoir redevenir un état à part entière, avec la formation d'un gouvernement bicéphale FUNCIPEL, SIHANOUKISTES et PPC/ex communistes, gage d'une certaine unité sinon d'une stabilité garantie. Les gros investissements à court terme consentis par les voisins riches Thaïlande et Singapour semblent suspendus ou inadaptés.

Le calme règne dans le pays malgré une forte augmentation des vols en ville visant le plus souvent les véhicules de l'ONU, mais aussi les Cambodgiens moyens.

Le Gouvernement français pense envoyer un contingent restreint de militaires pour encadrer et former la future armée nationale, ce qui devrait éviter que fleurisse le banditisme routier, plaie endémique des pays en voie de stabilisation.

Les soldats sont rentrés chez eux pour la plupart (il en restait 2.000 sur 18.000 engagés auparavant), tarissant du même coup le flot de dollars déversés

sur le pays depuis un an et demi et le riel (monnaie locale) relève timidement la tête avec la baisse des prix locaux.

La mission ASF a traversé sereinement cette période de fin de guerre, assurant, avec le Caravan, à un rythme plutôt moyen (46h/mois) principalement des vols pour le HCR (90%) et pour quelques ONG bien implantées la majorité des vols.

Le HCR continue à se retirer progressivement et ce retrait pose la question du maintien de cet avion au Cambodge. Oui, si le planning des vols peut être maintenu à un minimum garanti de 50h/mois par un groupement d'ONG telles que le PNVD, l'UNICEF, MDM, CARE ou MSF. Non, si ces conditions minimales ne peuvent être remplies. Les prochaines semaines devraient

permettre de faire le point et de décider de l'avenir de la mission.

Restera alors le brave 206 que la plupart des ONG de la première heure seront heureuses de retrouver, vu son coût d'exploitation plus accessible..

L'avenir ne sera probablement pas radieux mais à coup sûr, bien plus ensoleillé.

Claude Bonzon

Pilotes qui se sont succédé au Cambodge depuis le dernier B.I. :

R. Laporte, M. Augier, I. Zelenkin, O. Collet, D. Lutter, B. de Malvilain, C. Bonzon, C. Deschamps, J. Bordet, G. Blanc-Coquand, J.P. Garcia, F. Lai.

LIBRES PROPOS

Je remercie les pilotes ayant répondu à mon appel concernant la rédaction d'un ouvrage sur les PILOTES SANS FRONTIERES.

Plusieurs m'ont envoyé des pages entières de récits poignants, dramatiques, cocasses, des notes prises sur le vif, des photocopies carnet de vol, etc... et nous sommes remontés jusqu'au Biafra ! Mais ça n'est pas suffisant. Il m'en faut d'autres. Alors, à vos plumes. Fouillez dans vos souvenirs avant qu'ils ne soient trop émoussés par le temps. On ne publiera pas tout

intégralement, mais il faut de la matière première.

A l'issue de notre dernière Assemblée Générale, ma courte intervention débutait sur ce thème : "Il est un temps pour vivre l'aventure et un temps pour témoigner". Ce sont des époques de la vie que nous fabriquons et n'y voyez aucun renoncement de ma part ; je suis toujours volontaire pour des missions ponctuelles. Mais il faut laisser la place aux plus jeunes et en cette période aéronautique de vaches maigres, il y a hélas !

beaucoup de navigants disponibles. On peut aider ASF et faire de l'humanitaire de multiples façons (conférences, concerts, meetings, presse, photos, etc.) et les séjours à l'étranger aux commandes d'un avion plus médiatiques - n'en sont qu'une facette.

Certains adhérents, après avoir participé à une ou deux missions lointaines, laissent parfois se distendre les liens avec l'Association. Est-ce par manque de temps, rupture de motivation ?

ASF a besoin de votre fidélité, de votre mémoire. Ces aventures ne doivent pas tomber dans l'oubli car si elles nous enrichissent prodigieusement (je n'ai jamais vécu aussi intensément que durant ces cinq années) elles doivent aussi enrichir la mémoire de la collectivité, même si leur justification, leur finalité est avant tout d'aider et de soulager ceux qui souffrent.

Bernard Chauveau

LE BN2 Ici F-OHFY

Mon dernier message date de Décembre 1992. J'étais à l'époque bien au chaud dans un hangar d'Orly, où toute l'équipe des mécaniciens d'ASF me faisait bénéficier d'une Grande Visite très minutieuse. Entièrement désossé, examiné sous toutes les coutures, j'avais été soumis à une remise à neuf sérieuse et approfondie.

Repeint, lifté, rénové, rajeuni, je me tenais prêt à repartir en mission. Hélas, l'attente a été longue, car comme je suis nourri exclusivement à l'essence et que cette denrée est rare, chère et difficile à trouver sur les différents théâtres d'opération, je suis resté toute une année sans emploi, c'est la crise, même pour les avions. Rongeant mon frein, et piaffant sous mon hangar sans pouvoir me rendre utile; un entracte

suite page 10



la Fondation d'Entreprise du Groupe AIR FRANCE nouveau partenaire d'ASF

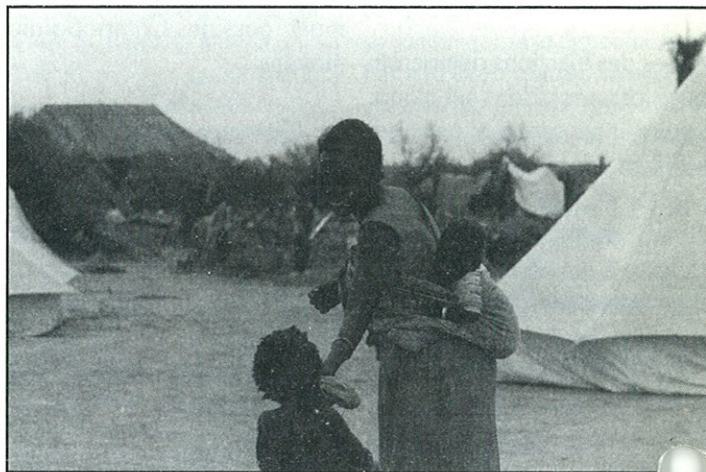
TRANSPORT D'ENFANTS

La Fondation d'Entreprise Air France est devenue depuis le 1er juillet 1993, le partenaire d'ASF, en participant au financement des transports d'enfants.

Créée en novembre 1992, la Fondation s'est donnée pour objectif général de «contribuer à l'épanouissement social et culturel des enfants». Dans ce cadre, elle a défini ses missions autour de trois thèmes pour lesquels elle engage ses moyens sur des projets porteurs d'avenir.

- Les enfants et les jeunes en danger d'exclusion dans les zones urbaines en difficulté et les zones rurales déstructurées.
- Les enfants réfugiés ou déplacés.
- Les enfants malades ou handicapés.

La Fondation participe ainsi à de nombreux programmes qui vont de chantiers écoles de formation pour des jeunes en danger d'exclusion sociale autour de la construction de petits avions de tourisme avec l'association Jonathan à la création d'une école au Vietnam, en passant par un programme éducatif



pour les enfants réfugiés d'ex-Yougoslavie, en collaboration avec la fédération d'associations «La Voix de l'Enfant».

Le partenariat institué avec Aviation Sans Frontières pour les transports d'enfants doit permettre de développer cette activité. Il s'intègre dans le volet humanitaire médical de la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France et répond pleinement à sa vocation.

ACCOMPAGNEMENTS D'ENFANTS.

Depuis le mois de juillet, il y a recrudescence de l'activité. C'est ainsi que 58 enfants en 40 convoys ont nécessité le déplacement de 48 convoyeurs dont 2 médecins et 8 infirmières.

De nouvelles perspectives pour Aviation Sans Frontières. Lisez plutôt le témoignage d'un convoi Cotonou/Paris.

Le petit Aubin Banon, cardiopathe, un petit peu chétif (il pèse 4Kg à 8 mois) n'est pas encore sevré. Il hurle tout le temps passé dans la salle d'embarquement, refuse toute nourriture.

Embarquement...décollage...hurlements d'Aubin. Tout d'un coup, une très belle jeune femme Burkinabée surgit : "Donne-moi ton bébé, je vais lui donner la tétée". Cette jeune femme venait de quitter son enfant de 10 mois qu'elle allaitait encore. Quelle chance pour Aubin... qui s'accroche au sein si généreusement offert et se gave, se gave, jusqu'à l'arrivée. Naturel et spontanéité de la femme africaine ! Aubin reviendra 3 mois et demi après.

Danièle Tibéri
d'après le témoignage de Lona

LE BN2 (suite)

bien venu m'a permis durant quelques jours, aux mains de Jacques Farin, de faire une incursion dans la caravane du Tour de France Aérien 1993, où j'ai rencontré des jeunes Pilotes enthousiastes et très motivés. Puis, depuis, plus rien. Mais voici décembre. Le Père Noël existe, je l'ai rencontré. Nos amis d'ASF Belgique s'intéressent à moi ; ils connaissent mon pedigree, mes états de service et mon état général-ils veulent faire mon acquisition.

J'avoue qu'avec l'accord du staff d'ASF France, cette perspective m'intéresse. Cela me donnera, si l'affaire se réalise, l'occasion de continuer à travailler pour les ONG et de rester ASF. Pendant que se déroulaient ces négociations, j'apprends que MSF France veut monter une mission en Tanzanie, rayonnant également au Rwanda, Burundi et Kenya. Toute l'équipe d'ASF s'est mobilisée pour étudier ce projet dans un délai

record. Je partirai vers le 18 décembre à destination de Kigoma pour une mission mixte ASF France et ASF Belgique. Me voici tout ragaillard à cette perspective, prêt à affronter à nouveau les terrains sombres et les zones inhospitalières. Cela me manquait, le climat parisien me réussit moins bien. Malgré toute l'affection dont j'étais entouré ici, il me tarde de retrouver le ciel africain et les missions humanitaires.

Je vous enverrai régulièrement de mes nouvelles, par l'intermédiaire de mon Pilote, Thierry Oriol, qui après trois séjours en Angola, a accepté de repartir aussitôt vers la Tanzanie. Il sera secondé par un pilote Belge qui l'assistera pour les problèmes d'organisation et de logistique. Joyeux Noël et Bonne Année à tous de Kigoma.

Ils nous ont bien manqués...

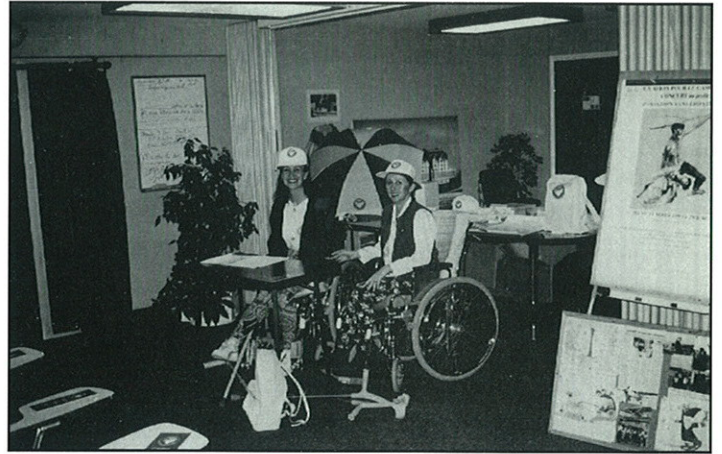
Louis Gainard se repose de son opération dans le Cantal, et Christiane Biason profite de ses "vacances" au centre de rééducation de Granville pour convertir à ASF médecins, infirmières et malades.

Depuis quelques temps on voit fleurir là-bas un nouvel uniforme : casquette, tee-shirt, parapluie (on est en Normandie!) et l'indispensable sac à dos bleu et blanc.

Aux dernières nouvelles grâce à l'accueil très chaleureux de la Direction, de l'équipe médicale, du personnel et des pensionnaires les ventes s'élèvent à 11.000 Frs. BRAVO Cri-Cri, belle leçon de courage.

L'équipe de communication

Christiane Biason et Nicole Mitaine



DEUX BEAUX GESTES

A l'issue du concert ASF du 12 mars 1993 «UN AVION POUR LE CAMBODGE», Maître Jean-Marie VIALA, Président de l'Association «DEUX MAINS POUR L'ENFANCE» dont l'objet est d'encourager toutes les activités relatives à la protection de l'Enfance, nous avait exprimé son souhait d'aider notre Association.

Il vient de nous remettre un chèque d'un montant de 40.000 francs pour la poursuite de nos actions humanitaires. AVIATION SANS FRONTIERES lui adresse ses plus vifs remerciements.

Tous ceux qui connaissent l'histoire d'Aviation Sans Frontières savent que l'origine de notre association se situe en 1968, au moment de la guerre du Biafra. Notre ami Jean-Marie CHAUVE a fait partie des premiers équipages qui avaient décidé de s'investir personnellement et de mettre leur savoir faire professionnel au service des autres.

Ces précurseurs en ont entraîné d'autres, le flambeau a été repris, la flamme entretenue. Elle continue de briller, grâce aux efforts de tous.

Mais les «anciens», les «pionniers» ne sont pas. Ils sont toujours parmi nous, prêts à donner l'exemple.

Après de longues années d'activité à Air France et à la DGAC, Jean-Marie CHAUVE accède à une retraite bien méritée, qui sera sans doute très active. Lors d'une réunion amicale à Roissy avec les équipages du «secteur Concorde» qui étaient son départ, il a été l'auteur d'un très beau geste : le montant de la traditionnelle collecte de départ -11 000 francs- a été selon ses vœux, remis à Aviation Sans Frontières au profit de nos actions humanitaires. Merci et Bravo à Jean-Marie pour ce geste symbolique et généreux.

SANS FRONTIERES

Au delà des frontières, naturelles, politiques ou ethniques, il existe également les frontières sociales.

Aussi impénétrables, elles sont générées par notre propre Société, sans même le vouloir, simplement souvent par indifférence. Elles séparent ceux bien intégrés au système,

de ceux qui en sont exclus petit à petit par la force des choses. Il n'est pas nécessaire de franchir des milliers de kilomètres pour rencontrer ces barrières. A côté de nous un mur invisible nous sépare de milliers de jeunes gens sans motivation, sans débouchés et sans beaucoup d'espoir.

C'est pourquoi AVIATION SANS FRONTIERES s'est engagé résolument dans un projet, qui tend la main au dessus de ces frontières sociales :

LES AILES DE LA VILLE

Ce projet imaginé et conçu par Jonathan, subventionné par différents ministères et municipalités, dirigés par des animateurs professionnels, soutenu par la Fondation d'Entreprise du Groupe AIR FRANCE, consiste en des stages de 9 mois destinés à une douzaine de jeunes gens sans qualification.

Le stage mi-scolaire, mi-apprentissage a pour thème pédagogique la construction d'un avion amateur «Une Souricette», espèce de «Pou du ciel».

A AVIATION SANS FRONTIERES, nous pouvons apporter beaucoup, simplement par quelques visites amicales. Pour des jeunes défavorisés, l'aviation est un monde magique, inaccessible. Nous pouvons leur montrer qu'il est bien réel, humain, chaleureux, plein de vie et d'amitié. Si vous pensez pouvoir apporter votre soutien, contactez Gérard SIMILOWSKI.

LES STANDS D'A.S.F.

Grand merci à tous ceux qui ont participé à la vente de nos articles promotionnels sur les stands suivants :

- Salon du Bourget.
- Aéroport de Montpellier.
- Escales Air Inter, Air France, TAT, EAS.
- Orly Ouest aérogare et Salle P.N d'Air Inter.
- Cantines Orly Sud , Orlytech, Orly Ouest.
- Air France Blanqui, Carlton, Maine-Montparnasse, l'Aquarium, Invalides, Boutique Orly Nord.
- Aéroports de Paris CDG.

Cinq de nos fidèles mécaniciens ont pu suivre une qualification « turbine » sous

la direction de Monsieur Roger Laizin de la SECA au Bourget afin d'être à même d'entretenir notre Caravan. Ces stages, d'une valeur de 5000 F l'un, ont été offerts à notre association. A cette occasion, nous remercions Monsieur Laizin ainsi que son Directeur des Ressources Humaines, Monsieur Fosse, pour leur générosité et leur enthousiasme.

TOMBOLA HUMANITAIRE

L'A.S.O.C (Association de soutien aux organisations caritatives), présidé par François Demerlé, a décidé d'organiser une tombola au bénéfice des Associations Humanitaires suivantes :

- L'Ordre de Malte
- Le G.A.R.D
- Aviation Sans Frontières

La Mercedes classe C qui constitue le 1er prix de la liste des lots, n'a pu être exposée que sur un seul stand à Orly Ouest.

Elle y restera en principe jusqu'à fin Janvier.

De nombreux billets vous y attendent encore !

Afin de satisfaire les souhaits de nos adhérents, nous avons renouvelé la panoplie des articles qui leur permettront d'afficher leur appartenance à AVIATION SANS FRONTIERES.

Le 23 Juin a eu lieu au Cirque d'Hiver Bouglione, la soirée "Danses et Cirque du Cambodge" présentée par les orphelins de l'Ecole des Beaux Arts de Phnom Penh et organisée par l'ASPECA. A l'origine, Aviation Sans Frontières souhaitait s'associer à ce projet, mais nous avons dû y renoncer. Néanmoins, avec l'accord de notre président, je maintiens mon aide pour l'organisation et l'accueil de la soirée. Très efficacement secondée par Arlette Blum, qui pour sa part fit un énorme travail de recherches tant en matière de billets à bon prix, que de restaurants asiatiques susceptibles d'accueillir gracieusement nos jeunes artistes.

Un grand merci à ma fidèle équipe d'hôtesse et stewards d'Air Inter, venue accueillir et placer les invités de l'ASPECA, qui su faire preuve de beaucoup de dynamisme, d'humour et d'improvisation. Ce spectacle fut un véritable enchantement, cocktail de grâce, de talent, de sourire et d'émotion pour le plus grand plaisir des yeux des spectateurs.

Catherine Louis

Leurs prix sont :

CASQUETTE	50 FR
TEE-SHIRT AVION	70 FR
TEE-SHIRT LOGO	60 FR
PARAPLUIE	100 FR
SAC A DOS	100 FR

Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas à nous contacter au 49.75.74.30.





TEMOIGNAGE
EN IMAGES
DE
JEAN-LOUIS
BANCELIN
COORDO
EN ANGOLA

