

AVIATION SANS FRONTIERES

M A G A Z I N E



B.I. N° 33 - JANVIER 1995

Le 206 allant prendre la piste par forte mousson.



Retrouvailles d'une mère et de son enfant

AVIATION SANS FRONTIÈRES
M A G A Z I N E

Bulletin d'Information d'ASF
 ORLY FRET 768 - 94398 ORLY AEROGARE CEDEX
 Tél. (1) 49 75 74 37 - Fax : (1) 49 75 74 33

Responsable de la publication : Marcel Poulet

Ont collaboré à ce numéro :

Catherine Louis - Danièle Tibéri - Arlette Blum
 Christiane Biason - Christina Orfali - Louise Lefranc
 Lona Le Biavant - Chantal Aucher - Jacqueline Houizot
 Claudine Schmitt - Marcel Poulet - Jean Clozier
 Jean-Jacques Laudet - Claude Fort - R. Boudan
 Lucien Vervialle - Frédéric Lai - J.M. Chauve
 Olivier Michaud - Primo Biason - Jean-Marie Hommey
 Claude Bonzon - Bertrand Malvilain - Charles-Jean Massoni
 Henri Montpert - René Sicart.

SOMMAIRE

- 3** Les Pages du Président
- 5** La Messagerie Médicale
- 7** Accompagnements Enfants
- 9** Histoire du 206
- 10** Missions Avions Légers
- 11** Burundi, Tanzanie, Zaïre
- 12** Good bye Cambodge
- 14** Nos Amis «Les Mécaniciens»
- 15** «Les obscurs, les sans grades»

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

PAO J. J. BOUIN

Les Pages du Président

Les vœux

En ce début d'année, les vœux que je forme à votre intention sont multiples :

- ils concernent votre santé et celle de vos proches
- ils intéressent votre prospérité et votre bien-être

Ceux que je formule au bénéfice d'Aviation Sans Frontières sont aussi nombreux, et, je n'en doute pas, partagés par tous :

- que nous puissions témoigner de l'amitié à ceux qui la sollicitent
- que nous donnions de l'espoir aux hommes là où nous intervenons

ous ces vœux je les exprime avec la plus profonde sincérité.

En toute fraternité.



Marcel Poulet prend les commandes d'ASF

Mes six premiers mois

JUIN

Mon premier souhait en accédant à la Présidence est de me rendre auprès d'une mission afin de partager le travail, la vie, de ceux qui l'animent. J'ai fixé mon choix sur l'Angola. C'est, à ce moment, la mission la plus active, la plus exposée.

Pendant quelques jours je vais m'intégrer à notre petite équipe qui s'emploie, avec toute son énergie et son enthousiasme, à mettre en oeuvre notre Twin-Otter au profit de Médecins sans Frontières (Belgique, Espagne, France, Hollande) et du Haut Commissariat aux Réfugiés. Je vais suivre dans ses tâches Laurence, la jeune femme chargée de la logistique.

- Avec nos partenaires : détermination des vols, des horaires des charges, obtention des autorisations.

- Avec les autorités angolaises : toutes formalités nécessaires au fonctionnement de la mission.

- Avec les employés de la maison : détermination des menus, achat des provisions, distribution des tâches ménagères.

Au bureau : gestion comptable des heures de vol, des facturations, des dépenses domestiques.

Je vais participer à quelques vols avec le pilote principal, Jean-Pierre, et son copilote, Frédéric. Je retrouve avec émotion le milieu, l'ambiance que j'avais connue sur le même continent, lors d'un autre conflit de nombreuses années auparavant. Je vais rendre visite à Fabrice le mécanicien qui, tard le soir s'acharne à remplacer une pompe à dépression.

J'accueillerai René et Joseph, les mécaniciens arrivant de France pour effectuer une révision importante de l'un des moteurs.

Je partagerai les repas, les soirées, les préoccupations de tout ce petit monde qui donne, de tout son coeur, vie et âme à une mission lointaine.

JUILLET

Trois agents du trafic Air France nous proposent le bénéfice de leur initiative : elles viennent de solliciter : les personnels de leur propre service et de quelques autres, en faveur d'Aviation Sans Frontières. Pour cela, elles ont rédigé et distribué une petite feuille intitulée «Aidons les Rwandais» invitant leurs collègues à faire un don destiné à soutenir la mise en place de notre mission dans cette zone extrêmement sensible.

Notre Président fondateur qui nous avait suggéré pareille action fulmine. «Marcel, je t'avais bien invité à lancer un tel appel, nous voici devancés par nos troupes maintenant !»

Un tant soit peu penaud, j'ose cependant avouer que je n'en suis pas fâché car voici des adhérentes dynamiques qui nous montrent le chemin de la solidarité.

Pour emprunter ce chemin, je demande à nos trois jeunes femmes de nous autoriser à étendre leur action en publiant nous-mêmes, mais plus largement, un tract, un vrai plagiat, nommé «SOS RWANDA».

Remercions nos trois consoeurs. Je tiens aussi à exprimer notre gratitude à tous ceux qui ont répondu à ces appels.

Leurs dons atteignent à la fin novembre la somme de 74 300 F.

AOÛT

A peine parvenu à mon bureau en ce début du mois d'août, Sophie notre fidèle secrétaire, m'invite à entrer en contact avec un messenger venu de Tahiti. Rapidement, je prends rendez-vous avec cet envoyé spécial du Rotary International de Papeete chargé de remettre à un organisme humanitaire oeuvrant au Rwanda une bourse rondelette. Cette somme est le fruit d'une collecte lancée par le Rotary. Dans l'avion le

OCTOBRE

conduisant de Papeete à Paris, notre bienfaiteur a fait confiance de sa mission à une hôtesse de l'air en fonction sur ce vol. En possession du document SOS Rwanda, notre hôtesse s'est empressée de faire connaître Aviation Sans Frontières à son passager, de lui en vanter les mérites, et de l'informer de notre action récente au Burundi. Elle fit si bien que le messager prit la décision de nous attribuer une partie des ses subsides. Ce don vient s'ajouter au résultat des actions conjointes «Aidons les Rwandais et SOS Rwanda». Il consacre l'heureuse intervention de l'hôtesse de l'air. Il nous fait l'obligé du Rotary International de Tahiti. Il nous invite à saisir toute opportunité de faire connaître Aviation Sans Frontières.

SEPTEMBRE

Vendredi 9 septembre, cinq heures le matin, la sonnerie du téléphone retentit dans mon sommeil. Le temps de rassembler mes forces et mes esprits, c'est trop tard, c'est le silence.

Si ce n'est une erreur, le téléphone à pareille heure est une urgence. Nouvelle sonnerie : «Allo Marcel, c'est Jean qui t'appelle de Phnom-Penh, notre Cessna 206 vient d'être mitraillé !» En un éclair de désarroi, j'imagine le pire et j'interroge anxieusement. Non, l'avion n'a pas été abattu, Jean-Marie le pilote est sauf, il ramène l'appareil et ses passagers, il sera posé d'ici une demi-heure à Phnom-Penh. Une heure plus tard, Jean-Marie lui-même me relate les circonstances du mitraillage et m'apprend que le passager situé à sa droite est décédé.

Il est vrai que nous savons tous à ASF le danger que courent nos équipages. Mais s'il est une des missions où nos craintes d'un drame étaient moindres, c'est bien celle du Cambodge. La situation politique plus stable permettait d'espérer qu'un attentat visant notre avion était peu probable. Nous espérions ne pas connaître à nouveau les doutes qui m'avaient assailli en décembre 1989 quand notre Islander avait été abattu au Soudan entraînant la mort de notre pilote et celle de ses passagers.

Faut-il s'acharner à vouloir aider des hommes qui nous rejettent au point de menacer la vie de leurs bienfaiteurs ? Fort heureusement, notre foi dans notre mission résiste à une telle interrogation. Ce n'est que plus déterminés à lutter contre la misère que nous poursuivrons notre tâche de solidarité.

Je garde un certain attachement à la messagerie médicale, composante d'ASF pour laquelle j'ai jadis oeuvré quelque peu. Yves qui assiste Jean (ce n'est pas celui qui me téléphonait de Phnom Penh) à la gestion de cette fonction est d'une débrouillardise étonnante. Je viens de le rencontrer à Roissy tout heureux d'avoir fait admettre à un équipage, en partance pour Tananarive, plusieurs colis de médicaments.

Nous devrions avoir toujours présent à l'esprit de promouvoir ASF. Cette disposition ne manque pas à Jean (C'est celui qui me téléphonait de Phnom Penh). Membre d'un club rural des «Aînés de Savoie», ainsi que son épouse, ils ont sensibilisé leurs dirigeants à notre action. Lors de leur assemblée générale, ils ont su vendre une bonne quantité de cartes de vœux. Nous espérons que cette initiative pourra s'étendre à l'ensemble de toute la Fédération, qui rassemble 900 000 adhérents.

Je suis certain que chacun d'entre vous pourrait agir pareillement pour faire connaître ASF. Alors, recherchons dans nos relations toutes les opportunités.

NOVEMBRE

Nos consoeurs de l'accompagnement d'enfants font un travail merveilleux de générosité. Leur discrétion fait que je suis obligé de les «questionner» afin de connaître toutes les difficultés qu'elles éprouvent dans leur action.

Apercevant, une jeune femme bavardant avec Gisèle, je m'informais de sa mission. Cette hôtesse d'Air Inter, Patricia, préparait son voyage à Bangalore, d'où elle accompagnera vers ses parents d'adoption Sophie, âgée d'un an. Cette intervention se faisant par l'intermédiaire d'Enfants, Espoir du Monde».

Non moins discrets sont nos mécaniciens. Ils parviennent de Paris à entretenir nos avions, pourtant à des milliers de kilomètres. Lundi je rencontre Jean (ni celui du téléphone, ni celui des colis) fermant un paquet contenant je ne sais quelle pièce détachée, et cela tout en conversant avec Louis. Vendredi, je le retrouve toujours devant Louis et ouvrant le même colis contenant la même pièce détachée. J'interroge : «Jean, la pièce ne te convient pas» ?

Réponse «Pas du tout, lundi, il s'agissait

de la pièce neuve, aujourd'hui, de la pièce usagée».

En effet, Jean était allé entretemps à Luanda procéder au démontage de l'une et au remontage de l'autre. Ils sont omniprésents nos mécaniciens !

Ils vont devoir le demeurer d'ici à la fin de l'année car Jacques, notre Secrétaire Général, si efficace, nous a concocté quelques mouvements d'avions qui désemparent Jean-Marie, notre responsable des Missions Avions Légers. Pour satisfaire aux révisions des machines, voici les mouvements qu'il a imaginés :

- Le Twin-Otter quittera Luanda pour Tananarive, où pendant deux mois il recevra les soins conformes à sa grande visite.

- Le Caravan ira de Bujumbura à Luanda où, après un court entretien du moteur, il remplacera le Twin-Otter

- Un Twin-Otter, loué à Bujumbura, assurera les missions du Burundi.

- Le Cessna 206 cessera sa mission au Cambodge et sera vendu à Phnom-Penh.

Novembre est également le mois consacré à la confection des pochettes de cartes de vœux, et les bureaux de l'association se transforment en une véritable ruche. Quantité de dames, sous la houlette de Louise, s'activent du matin au soir dans la bonne humeur pour réunir cartes et encarts, les introduire dans une pochette avec leurs enveloppes. C'est une besogne ingrate mais nous en apprécions tous le résultat, sachant que la conception et la réalisation interviennent très tôt dans l'année : elles sont l'oeuvre d'un petit groupe animé par Dominique.

Novembre est aussi le mois où les articles composant le bulletin d'informations sont rédigés par leurs auteurs. Ils sont confiés à la cellule «Communication» qui aura la délicate mission de les assembler, d'en composer la présentation agrémentée de photos. Après une relation étroite avec les techniciens du service édition d'Air Inter, nous serons gratifiés d'un bulletin d'informations qui, nous l'espérons, sera apprécié de tous. ■

Marcel Poulet

La Messagerie Médicale

Dans les coulisses de la Messagerie Médicale

I Messagerie Médicale et pompes funèbres

«Allo ASF bonjour, je désirerais parler au responsable du service Messagerie Médicale»

«Vous êtes à ce service et j'en suis le responsable. Que puis-je faire pour vous ?»

«Eh, bien voilà c'est pour le transport d'une urne funéraire»

«Pardon ?»

«C'est pour envoyer au village, à la famille, les cendres du grand-père qui sont dans l'urne»

«Mais Madame nous ne...»

«Les dimensions exigées pour les colis seront respectées»

«Mais Madame...»

«L'urne et le grand-père respectent le poids limite de 8 kg»

«Je dois vous informer de l'impossibilité...»

«Vous comprenez, nous ne pouvons payer le tarif fret aérien et nous avons pensé que vous pourriez nous aider à transporter le grand-père»

«Avec tous mes regrets Madame, je dois vous préciser que pour aider les vivants à vivre nous pouvons intervenir... mais après ce n'est plus notre rôle !»

«Quel dommage !»

Oui quel dommage en effet ! Mais nous sommes tant sollicités pour aider les pauvres en transportant à la fois : pharmacie, bonnetterie de bébé, livres scolaires, outillage agricole, vêtements pour enfants... et grand-père, qu'il nous a fallu limiter notre action au transport des médicaments et du petit matériel chirurgical.



Rachid remettant des colis de médicaments à Jean Bordet CDB

II Messagerie Médicale et Associations humanitaires

En préambule à ce cas particulier, le lecteur doit être informé qu'une ONG (organisation non gouvernementale) doit nous adresser ses statuts avant que nous puissions acheminer ses colis. C'est ainsi qu'il nous fut adressé il y a quelques mois l'un de ces statuts qui stipulait :

Article IV : tout membre de l'association qui se présentera aux assemblées en état d'ébriété devra verser une amende de 50 F.

Article V : Si le président se présente dans un état identique, il sera immédiatement déchu de ses fonctions.

Je ne regrette nullement de ne pas avoir maintenu nos relations avec cette association craignant qu'un beau jour elle ne nous conduise à transporter du Beaujolais en guise de fortifiant...

COLISAGE 1994

Nombre destinations :	48
Nombre envois :	588
Nombre colis :	3 000
Poids envois :	23 300 kg

III Messagerie médicale et «religieuses»

Depuis quelques jours, deux religieuses avaient déposé plusieurs colis à destination de Bamako. Au moment d'enregistrer et de contrôler cette expédition notre regard fut attiré par un de ces cartons présentant une large tache indélébile le rendant intransportable. Nous ouvrimus le colis pour découvrir, bien ordonnés plusieurs paquets de beurre qui fondaient doucement près du radiateur ! Les soeurs interrogées reconnurent avoir menti par omission.

«Mais diable» pourquoi vouliez-vous expédier du beurre ?

«C'était pour Monseigneur à l'occasion de Noël !»

Faites nous la «grasse», Monseigneur, de nous excuser pour le refus de ce transport mais même au nom du Petit Jésus nous ne pouvions transgresser le règlement.

Jean Clozier

Note aux lecteurs

Nous tenons à avertir les lecteurs que les faits qui sont ici exposés sont strictement véridiques.

Lait pour Madagascar

«Opération Silence»

Ainsi dénommée par souci de demeurer dans la modestie humanitaire et aussi pour éviter toute attraction médiatique dont les effets provoqueraient une inflation de la demande à laquelle nous ne pourrions répondre.

Ce don de lait des Producteurs de Vendée, très significatif par son importance tant quantitative que financière, représente cette année 16 tonnes de poudre de lait, soit la distribution gratuite pendant un an de deux grands verres de lait par jour pour deux mille enfants.

Cette donation exemplaire que les Eleveurs Producteurs Vendéens renouvellent depuis plusieurs années mérite notre considération d'autant plus reconnaissante que les difficultés administratives et réglementaires au sein de la CEE dressent un barrage à cette réalisation humanitaire qui bouscule toute rhétorique officielle. A nous d'oeuvrer dans la discrétion pour réussir.

A titre indicatif, voici chiffrés en valeur les détails de cette opération :

a) Donation du lait	379 500 F
b) ASF frais de transport routier, collecte en France, transport maritime	20 000 F
c) ASF frais de participation, de réception, de transport routier Madagascar et distribution	30 000 F
d) frais de mise en oeuvre des intervenants agricoles France et Madagascar	20 000 F

soit un total de :

449 500 F

Pour ceux qui nous attendent, les avons-nous immunisés contre l'inquiétude ? Peut-être ?

Pour conclure qu'il nous soit permis de citer ces paroles d'Epicure, toujours très actuelles : «Les nourritures savoureusement simples vous régalent aussi bien qu'un ordinaire fastueux dès lors qu'elles suppriment la douleur du manque». ■

Jour de joie à l'hôpital

Jean-Jacques Laudet



Accompagnements d'enfants

Ce 3 juin 1994, MDM nous appelait pour nous demander «en urgence» de l'assistance pour assurer le convoyage de 31 enfants.

Il s'agissait de 31 rwandais blessés qui devaient arriver le surlendemain à Paris par vol spécial et après une nuit dans un hôpital de triage, être dirigés vers diverses villes de province (Bordeaux, Lyon, Grenoble, Toulouse...) qui pouvaient les prendre en charge.

Je souligne que nous étions le vendredi et qu'il fallait joindre nos volontaires avant d'éventuelles escapades de fin de semaine. Appels tous zimuts, lignes téléphoniques encombrées, répondeurs «laconiques»... malgré cela, toutes les personnes jointes ont fait preuve d'une immense sensibilité à la tragédie rwandaise, et, sauf impossibilité majeure, ont accepté la mission.

A la hâte, un dossier collectif fut ouvert pour nos archives et 11 dossiers destinés à nos convoyeurs furent constitués.

Nous manquions d'informations quant à l'état de ces enfants, MDM Paris n'ayant pas eu de communication en ce sens... l'horreur restait à découvrir.

Chaque convoyeur, zélé plus que jamais, est passé prendre son dossier, oubliant ses occupations... Course à l'émission des billets avant le week-end.

A 21 heures, notre permanence pouvait enfin fermer ses portes, seuls deux dossiers restaient à livrer à domicile.

Ouf ! nous avons répondu favorablement à ces dévoués Médecins du Monde avec la joie au cœur de faire partie de la Chaîne de l'Espoir.

Le dimanche 5 juin..., comme prévu, les enfants débarquent à Paris sous

les flashes des journalistes qui terrorisent nos petits rescapés. La retransmission télévisée de cet épisode n'a pas manqué d'émouvoir les spectateurs les plus passifs... L'état pitoyable de ces enfants allait bouleverser nos convoyeurs pourtant habitués aux misères humaines : fractures ouvertes, amputations, toutes les morsures de la guerre étaient là, étalées devant eux... et, pire que les purulences et les moignons, les inoubliables regards de ces victimes effarées dont la courte vie était jonchée de cadavres d'êtres chers, jeunes innocents profondément meurtris.

Tous les convoyages se sont bien déroulés, compte tenu des circonstances...

Médecins du Monde ne manquera pas de nous tenir au courant de l'évolution de la tâche humanitaire à laquelle nous avons participé.

Le dossier n'est pas clos...

Jacqueline Houizot

Nos convoyeurs pour la plupart ont préféré le silence au compte-rendu de mission habituel, envahis par trop d'émotion et de révolte.

Seuls quelques rapports nous sont parvenus dont voici des extraits :

de **Lona LE BIAVANT**

Christine Nyira Mugisha, 10 ans, plaie profonde, surinfectée à la base du cou, fracture cervicale dûe à un coup de machette.

Belle fille, grande, élancée, yeux magnifiques, mais reflétant tant d'horreur. Mains longues, effilées... j'ai pensé des mains de musicienne ! de pianiste, peut-être ?

Que d'angoisse dans ce regard ! Des hommes avaient envie de l'assassiner !

Cette petite, si belle !

Que de douleur.

Quelle horreur, la guerre !

Pourquoi ! pourquoi !

Je ne peux m'exprimer !

Rien d'autre.

de **Chantal AUCHER**

Oswald a 11 ans, il pèse 17 kg, il est amputé d'une jambe et a un bras en écharpe (fracture ouverte). Dès son arrivée à Marseille, on lui remet son goutte à goutte. C'était un enfant très mignon, au regard intelligent, intéressé par tout ce qui se passait autour de lui. Il a même souri... une ou deux fois...

de **Charles-Jean MASSONI**

Convoyage Paris/Strasbourg d'Angélique encore très faible lorsque nous montons à bord du vol IT6201 du 21 juin.

L'équipage a été particulièrement chaleureux et attentif. Le chef de cabine a offert son plateau-repas à Angélique. Elle s'est régalée avec les galettes bretonnes.

Durant le voyage, j'ai été frappé par l'indifférence des hommes et femmes d'affaires qui étaient assis près de nous. Angélique avait des blessures apparentes et leur origine était claire. Surtout lorsqu'on lit régulièrement la presse. C'est assez triste de voir ces passagers plongés dans leur journal entraînés de lire les dernières nouvelles de l'opération Turquoise et qui ne sont même pas capable de sourire à une petite fille meurtrie. ■

Remerciements aux équipages qui se montrent à chaque fois si compréhensifs et généreux.

**FLASH/CONVOYAGES...
TEMOIGNAGE/CONVOYAGES...
BAVARDAGE/ECHOS/CONVOYAGES...**

◆ **Convoiyage**

Retour à Lomé de 4 enfants guéris. A l'arrivée, Mario Zappa de TDH nous accueille. Les parents des enfants sont là. «Mon petit Kossi» ne veut plus me quitter ! Les parents nous disent merci en togolais, très chaleureusement. Sur le coup, je n'en voulais pas de ces remerciements. J'avais si peu fait, je n'étais qu'un maillon d'une longue chaîne de solidarité. Et puis, en fait, je me suis dit qu'à travers moi, leur interlocuteur du moment, ils voulaient peut-être aussi certainement dire merci à tous ceux qui avaient soigné, guéri et dorloté leurs enfants. Alors je vous transmets leurs remerciements, à Aviation Sans Frontières, à Terre Des Hommes. Puis, petit séjour sur place en attendant de rentrer sur Paris avec un enfant malade. Nous en profitons, Andrée Pujol et moi-même, pour accompagner en brousse, un agent «social» de TDH, afin de remettre à une dizaine de familles des convocations de visites de contrôle aux enfants déjà soignés par TDH. Nous sommes accueillis par tous dans les villages. Les enfants me regardent avec étonnement ; mes cheveux raides et blonds doivent les surprendre !

On se regarde, on se sourit, on partage des grimaces qui font rire et voilà, on est amis ! Alors on se rapproche, on rit toujours. Ces quelques instants d'amitié sont inoubliables. Si je reviens un jour, je leur apporterai des ballons de foot ! Yatogo !

■
Claudine Schmitt

Marie-Thérèse Roturier, convoyeuse habituelle d'ASF, est contactée par nos amies des accompagnements d'enfants, un certain mardi, et se voit proposer un convoiyage sur Paris/Bordeaux pour MDM. Voici sa réponse : «Oh oui je pense, je dois accoucher vendredi, alors ça devrait aller pour la semaine prochaine» !!! Pour info le petit Orian est bien arrivé.

◆ **Convoiyage du 1.2.1994 - Genève/Paris - P.C.T. (Petit Convoiyage Tranquille)**

Avec deux enfants guéris, Rodrigue ATAKIN et Pascal GBEVONON, charmants mais avec en ce qui concerne Pascal, une grande passion à têter mon index durant une bonne partie du voyage, et aussi quelques larmes à cause, je pense, de dents naissantes...

A bientôt ASF, au prochain convoiyage.

■
Claude Fort

Fax d'Accueil Aux Enfants du Monde

◆ **Convoiyage - adoption décembre 1994 - Enfant de l'orphelinat de Bangalore**

Arrivée des Indes :

Chers amis:

Sunitha est maintenant dans les bras de ses parents. Joëlle est une très bonne cigogne Père Noël et votre aide nous a été fort précieuse.

Avec toute notre gratitude.

Joyeux Noël à tous, en souhaitant de nombreuses missions communes.

Amicalement.

■
R. Boudan



Claudine Schmitt



*Orphelinat de Bangalore :
Patricia Huet au milieu
d'enfants qui seront
adoptés prochainement.*

Histoire du 206

Fox Oscar Alpha Roméo's Story

Un certain jour de mars 1976, à Wichita (Texas) la Cessna Aircraft Corporation me juge apte à voler de mes propres ailes. J'ignore alors ce que sera mon sort et sous quels cieux me conduira mon destin.

Irai-je atterrir dans un aéroclub du Texas pour permettre à mes jeunes compatriotes de s'initier aux choses de l'air ?

Permettrai-je à de riches propriétaires terriens de survoler leurs immenses plantations, de surveiller leurs troupeaux ?

Ne serai-je qu'un jouet de luxe pour riches fils de famille soucieux d'éblouir leurs blondes conquêtes ?

Dieu merci un sort plus enviable m'attend. C'est dans le ciel de France que je fais, si j'ose dire, mes premiers pas sur les nuages. Avec l'Institut Géographique National je découvre de merveilleux paysages, je prends de nombreuses photos qui, devenues cartes routières permettront à tous ceux qui voyagent de trouver, sans encombre, la bonne route.

Le 28 août 1984 ces petites balades métropolitaines «en vase clos» prennent fin.

Une association humanitaire créée par des gens de l'aéronautique (ASF) s'intéresse à mon humble personne. Cette association vient de perdre un BN2, incendié au Tchad. Elle a besoin d'un avion. L'ARES et la SOGESTA lui permettent, grâce à leurs dons, de réaliser ce désir.

Je vais enfin connaître de nouveaux horizons. Confiés à de généreux bénévoles, je vais pouvoir consacrer ma vie aux déshérités, donner un peu d'espoir à tous ceux qui, partout dans le monde, hélas, ne possèdent rien, manquent de tout, souffrent en silence.



Escale en terre Africaine

Dès 1984, à partir de N'Djamena, je sillonne les zones désertiques du Tchad, d'est en ouest, du nord au sud, dessers les coins les plus reculés de brousse.

De 1986 à 1990 c'est de Bamako, ma modeste soute bourrée de médicaments, que je transporte médecins et infirmières au secours de ceux qui ont grand besoin de soins urgents. J'affronte vents de sable sournois, tornades zébrées d'éclairs. Je me pose sur des pistes à peine balisées (où même un échassier n'oserait mettre les pattes.)

Malgré toutes ces difficultés je garde un moral de fer et un vol de phénix ! Je suis en de bonnes mains :

- celles de pilotes confirmés, des anciens vétérans au visage buriné, aux nerfs solides, au coeur bien plus gros que ces dunes de sable qui parfois me barrent la route.
- celles de pilotes plus jeunes pleins d'audace mesurée, de dynamisme et de bonne volonté.

En 1990 : changement de décor, je rejoins l'Angola pour voler cette fois, au secours de victimes de la guerre civile. Ces malheureux voient en moi cet espoir venu du ciel, ils n'attendaient plus ce lien miraculeux entre Luanda et leurs villages dévastés. En octobre 1991, après un séjour dans les «salons» d'Air Inter à Orly, c'est en pièces détachées, mais con-

fortablement installé sur un berceau dans la soute d'un B 747 d'Air France que je me laisse transporter jusqu'à Bangkok. Les mécanos de l'équipe Gainard m'y attendent de pied ferme, clefs (à molette) en main et compétence (incontestable) en tête. En moins de 8 jours, sous leurs doigts de fée, je reprends mon aspect normal, fier comme un petit Cessna, et gonflé à bloc, fin prêt pour de nouvelles aventures.

Je rejoins Phom-Penh, où va se terminer ma carrière ASF, carrière au cours de laquelle j'ai effectué plus de 4 200 heures de vol.

Avant de vous quitter, j'adresse un grand merci à tous ceux qui m'ont piloté, qui ont veillé sur moi sans relâche, à tous ceux qui m'ont prodigué des soins attentifs et méticuleux à l'occasion de :

- visites périodiques si fréquentes que j'en ai oublié le nombre.
- changements de moteur en Janvier 1985, janvier 1987, et septembre 1992
- grandes visites dans les hangars d'Air Inter à Orly en 1989 et 1991. C'est avec regrets que je vous quitte, mais quel que soit mon devenir, il flottera dans ma modeste et petite cabine la chaude et amicale atmosphère que vous tous, chers amis, m'avez fait connaître et apprécier. ■

Pour copie conforme : LucienVERVIALLE

Missions Avions Légers

Angola News

Voici un compte rendu d'activité.

JANVIER à NOVEMBRE 1994

UTILISATEURS :

MSF-France ; MSF-Belgique ;
MSF-Espagne ; MSF-Hollande ;
HCR ; PAM ; CICR ; AICF ;
CARITAS ; IRMAS

Heures de vol :	1 091
Nombre de passagers :	2050
Nombre d'évacuations sanitaires (entre sept et nov 94) :	40
Fret :	201 293 kg
Médicaments :	82 116 kg
dont 480 000 vaccins en 2 jours	

La mission ASF en Angola donne des résultats satisfaisants : cette année nous avons ouvert 2 nouveaux terrains : N'DALATENDO et BALOMBO.

Sur le plan purement logistique, nous prévoyons un deuxième déménagement à la fin du mois de janvier 1995, après le premier changement de maison effectué en février dernier.

La situation géopolitique en Angola n'a pas beaucoup évolué malgré la signature au cours du mois de novembre d'un protocole d'accord bilatéral. Le nord est occupé par l'UNITA tandis que le reste du pays est aux mains des troupes gouvernementales. En fait, les combats n'ont pas cessé mais restent toutefois sporadiques.

L'avion d'ASF est très apprécié, en particulier, pour les évacuations sanitaires et le transport des médicaments d'urgence.

Le Twin-Otter a été convoyé pour une Grande Visite de Luanda à Antananarivo (Madagascar), en deux jours avec un «découché» à Harare. Il est remplacé par le CARAVAN qui était à Bujumbura avant d'être convoyé du Burundi vers Luanda.

Avec deux avions sur place et pendant quelques jours la maison abrita 14 personnes. L'ambiance est restée bonne malgré cette délicate promiscuité.

Nous remercions toute l'équipe des mécaniciens pour le travail intense qu'ils ont accompli pour la HSI (Hot Section Inspection) du C 208. ■

J.M. Chauve
Chef de mission

Notre équipe en Angola épaulé MSF France



10

L'Angola, c'est la paix m'a t'on dit. Ici, difficile de voir une différence. Les jours se suivent et se ressemblent. L'avion vole de plus en plus. Le terrain à la mode en ce moment s'appelle Balombo. MSF France y a ouvert une mission d'urgence médico-nutritionnelle. C'est un petit village, au fond d'un cirque, qui a eu la malchance d'être situé entre Benguela et Huambo. C'est ici que les deux frères ennemis se sont souvent donné rendez-vous, et la ville a été prise et reprise, assiégée et libérée par les uns et les autres. La situation y est dramatique. Le champ de mines commence à 700 mètres du centre du village et la population a le choix entre la faim et les mines. Une semaine après la signature du traité de paix entre les «Numéros deux» des deux camps, des troupes sont entrées et ont commencé à tirer. Nous partons le lendemain à 4 heures du matin pour évacuer les blessés. Le Caravan n'est pas le Twin, et la taille de notre coucou nous manque. Le plancher est recouvert de corps, du plafond pendent les perfusions. Les rotations sur l'hôpital de

Benguela se succèdent, ambulance, carburant et l'on repart. En rentrant le soir à 21 heures, nuit oblige, nous avons évacué 24 personnes. Je voulais vous dire merci. Merci pour eux. Car ce que nous faisons sur le terrain, nous ne pouvons le faire que parce que vous êtes derrière. Parce que du logisticien de terrain à l'adhérent, en passant surtout par la mécanique, vous avez tous contribué. Merci.

Le lendemain on y retourne pour évacuer encore. Le vol entre Balombo et

Benguela dure 40 minutes. Cette fois, il s'agit d'une mère de 3 ans qui a une balle dans un poumon. Elle est accompagnée de sa mère et de sa soeur. Pendant 40 minutes, on a entendu l'aînée pleurer alors que l'infirmière tentait de réanimer l'enfant. Elle ne verra pas la plage de Benguela.

Les jours se suivent et se ressemblent. C'est la paix m'a-t-on dit. ■

Frédéric Lai

Burundi, Tanzanie, Zaïre

L'Appareil Volant Imitant l'Oiseau Naturel

Devant les risques grandissants d'explosion de violence à l'intérieur des camps de réfugiés rwandais tels que Goma et Bukavu, le HCR a décidé de créer de plus petites unités dans des régions plus reculées. Il arrive qu'ASF participe aux missions de repérage préalables à l'implantation de ces nouveaux camps.

Or donc, il nous a été demandé de nous rendre dans la localité de Kilimba, située à l'ouest de la rivière Rozizi, frontière naturelle du Zaïre et du Burundi.

Après avoir localisé le village par la méthode dite de la «flairodromie interactive, identification GPS Plus» :

- tu crois que c'est là ?
- oui, je suis sûr que c'est là !
- pourquoi ?
- parce que !
- ah bon.

Nous nous mettons en quête d'une aire d'atterrissage décente.

La mémoire vacillante des anciens rapportait l'existence d'une piste privée appartenant à la sucrerie de Kilimba. Il fallut admettre que la bande herbeuse, à la rectitude approximative, que nous apercevions, conviendrait à notre coucou. Après les passages de rigueur à basse altitude afin de repérer les divers obstacles qui balisent les terrains africains tels que: vieux fûts d'essence, bosquets épineux, termitières et autres bovins égarés, nous tentons l'atterrissage. Surprise, le toucher des roues s'effectue en douceur et l'avion roule sans heurt dans l'herbe rase. La légende n'avait pas menti ; la piste était bien là. Nous n'étions pas au bout de nos surprises, car à peine le sifflement de la turbine s'était-il tu, que le Cessna était pris d'assaut par une nuée d'enfants surgie de nulle part. Nous nous rendons.

Ils semblent particulièrement intéressés par notre compas boule. Ils veulent voir «la boussole», la toucher, et éventuellement l'emporter. Nous parlentons et tentons de leur expliquer que c'est obligatoire de l'avoir à bord, et même si on ne s'en sert pas, ça ne fait pas sérieux de voler sans. Non mais sans blague!! Nos discussions sont interrompues par l'arrivée d'un monsieur essoufflé qui semble

avoir l'autorité nécessaire pour ramener le calme dans la petite troupe. C'est le maître d'école. Il nous explique que «l'établissement scolaire» se trouvant dans l'axe de piste, nos évolutions aériennes ont détourné l'attention du sujet du cours d'aujourd'hui qui était : la boussole. Notre fin pédagogue ayant tout de suite vu qu'il n'avait aucune chance de ramener sa troupe dissidente en classe, décida de s'en tirer honorablement en faisant son cours autour de l'avion. Et c'est ainsi que nous apprîmes que AVION signifiait, au Zaïre du moins, Appareil Volant Imitant l'Oiseau Naturel. ■

Olivier Michaud

Compte rendu d'activité

UTILISATEURS :

HCR ; SPF ; MSF ; MDM ; HSF
CONCERN ; Ordre de Malte
Euro Vision

Heures de vol :	253
Nbre de pax : (août à nov)	543
Fret : (aout-sept)	900 kg

Une classe de plein air !!



Good bye Cambodge

Après des mois de démarches auprès des Autorités locales et de nombreux contacts avec les ONG travaillant au Cambodge, le Cessna 206 effectuait en novembre 91 sa première évacuation sanitaire à destination de Bangkok.

Après avoir reçu le renfort apprécié de son grand frère Caravan, notre «moustique» termine aujourd'hui sa mission pour Aviation Sans Frontières. Revendu à nos amis de la MAF (Missionary Aviation Fellowship) il poursuivra au Cambodge sa mission d'assistance.

Quand on a participé au démarrage de cette aventure exaltante, on mesure les progrès réalisés en trois ans. Ceux qui ont fréquenté l'aéroport désert du début, les installations vétustes et inexploitées, ne reconnaissent plus le terrain bruissant et animé

d'aujourd'hui.

La vie économique renaît avec hélas son cortège d'inégalités criantes. L'activité aéronautique se développe, mais il reste encore bien des problèmes à résoudre. Certaines haines demeurent, profondément enracinées, et les accrochages entre factions rivales persistent.

Aujourd'hui, en tenant compte de l'évolution de la situation et de l'attentat perpétré contre notre Cessna 206 piloté par Jean-Marie Hommey, la décision a été prise d'interrompre notre mission à Phnom Penh.

Combien d'entre nous ont investi leurs efforts pour ce pays, offrant leur soutien, leur nécessaire et irremplaçable contribution. Nous ne pouvons tous les citer, mais nous les remercions et les félicitons très chaleureusement.

Un coup de chapeau particulier doit

être décerné à Claude Bonzon qui a été pendant trois ans l'âme de cette mission, son animateur efficace et discret. Durant toute cette période souvent difficile, toujours disponible actif et souriant, il a passé au total près d'un an et demi comme pilote sur le terrain. Apprécié de tous, partenaires, collègues jeunes et anciens, mécaniciens, il secondait aussi dans nos bureaux Jacques Guerrier, responsable également de cette délicate mission.

A l'heure où notre petit Cessna nous quitte, où ASF, sollicitée dans d'autres régions, s'oriente vers de nouvelles missions, nous exprimons à Claude Bonzon toute notre gratitude pour ce qu'il a apporté à notre équipe et à notre association.

Primo Biason

Dans notre précédent bulletin nous annoncions brièvement, en info dernière minute, le drame vécu par notre pilote Jean-Marie Hommey au Cambodge.

Avant son départ pour une mission exploratoire au Caucase pour ASF, il nous a confié le récit du mitraillage de son avion au-dessus de Preah Vehear. Drame qui a hélas coûté la vie à l'un de nos partenaires.

Notre admiration pour ce pilote qui est parvenu à ramener au sol ses passagers et sa machine.

Je n'oublierai jamais le 9 septembre 1994, ni ma mission du jour : emmener trois passagers chargés de recenser les ressources agricoles et forestières de la région.

Mon Cessna 206 sortait tout juste d'une révision, réalisée avec l'efficacité et la célérité habituelles de nos amis mécaniciens Jean Gay et Jean Citerne. Nous décollons de Phnom-Penh vers six heures du matin, direction le fleuve Mékong et les immenses rizières gorgées d'eau en cette saison des pluies. Puis nous vivons au nord-est du pays, là où de rares clairières trouvent une épaisse forêt. A ma droite, l'ingénieur agronome, tout heureux du bon déroulement de la mission, prend des photos, note ses observations. Mais à 9 heures... c'est le drame. Soudain, des explosions dans le cockpit, puis un grand silence, seulement troublé par le bruit du moteur. Stupéfait, je

découvre à ma droite mon passager affaîssé, ensanglanté, inerte.

Je réalise instantanément que l'on vient de tirer sur notre avion, qu'une des balles a transpercé le fuselage et a mortellement atteint mon voisin en place copilote, qui ne bouge plus, et dont je ne peux m'occuper efficacement en l'absence de pilote automatique. Je vérifie rapidement l'état de l'appareil ; le moteur tourne normalement, les commandes sollicitées fonctionnent, les réservoirs de carburant ne paraissent pas avoir été touchés. A l'arrière, mes deux autres passagers sont indemnes. Il reste cinquante minutes de vol pour regagner l'aéroport de Phnom-Penh. Dès que la liaison radio est possible, j'avertis la tour de contrôle du drame qui vient de se dérouler. Une ambulance rejoint l'avion dès son atterrissage, mais hélas notre passager est déjà décédé. La présence

de mes deux amis mécaniciens, leur soutien, me sont d'un précieux secours en ces circonstances tragiques.

Les conclusions de l'enquête sont rapidement connues, les Autorités Cambodgiennes accusent les Khmers Rouges d'être responsables de cette agression. Mais rien aujourd'hui, ne vient confirmer ou infirmer cette thèse. La zone survolée était sous contrôle gouvernemental. L'action de tireurs isolés, de soldats non contrôlés, de francs tireurs, n'est pas à écarter. Connaîtrons-nous un jour la vérité ?

Aviation Sans Frontières a décidé de se retirer du Cambodge en décembre 1994. Le drame évoqué ici a été l'un des facteurs de ce choix. Pourtant le Cambodge qui a déjà tant souffert dans son histoire récente, a encore besoin d'aide, et cela pouvait justifier notre maintien à Phnom-Penh. Mais dès lors que certains responsables de la destinée du pays, refusent la main tendue, nous ne pouvons plus rester dans cette région du monde, si belle et si meurtrie.

Au revoir Cambodge, je te souhaite un heureux destin. ■

Jean-Marie Hommey

LE DEPART

Après plus de trois ans d'activité dans ce pays (7 000 passagers transportés et 1 700 heures de vol) la mission a été arrêtée à un moment où l'avion d'ASF restait l'ultime recours dans un Cambodge qui a nouveau basculé dans la guérilla.

Les trois ONG médicales (MDM Mondol Kiri, AICF à Prea Vehar et MSF à Samraong) dépendaient entièrement d'ASF pour rejoindre leurs hôpitaux périphériques. Le départ d'ASF les contraint à arrêter leur assistance à ces établissements et à se retirer.

La raison majeure invoquée pour

notre retrait a été la révision de 206 quasi impossible à faire à Phnom Penh. Elle était sûrement faisable à Bangkok en louant un bout de hangar, comme pour le montage de l'avion il y a trois ans. Mais le faisceau de volontés qui avait permis le lancement de cette mission lointaine et délicate n'existe plus à ASF et les événements récents au Cambodge, le mitraillage intempestif de notre avion en septembre et les tiraillements avec l'Aviation Civile locale ont suffi pour que soit décidé l'arrêt de cette mission.

Je pense que c'est une erreur ; les risques encourus sont les mêmes sur

toutes les missions et à la hauteur de la tâche à accomplir.

Si l'on n'est pas capable de les accepter autant «faire notaire en province».

Des engagements verbaux ont été pris avec la MAF (Missionary Aviation Fellowship) qui a acheté l'avion pour qu'elle continue les missions sur lesquelles nous étions engagées.

Souhaitons qu'elle le fasse avec la même volonté de servir qui a toujours été la nôtre. Il me restera quand même une déchirure. ■

Claude BONZON

Les adieux de Claude Bonzon et Bertrand Malvilain



Nos Amis «Les Mécaniciens»

Depuis le 28 novembre 1994, toute l'équipe de Louis Gainard est sur la brèche à Madagascar pour procéder à la grande visite (6 000 heures de vol) du Twin-Otter.

Nos Messieurs-aux-doigts-de-fée se succèdent sur l'aéroport de Tananarive. Chaque semaine en effet, un mécanicien différent participe sur place aux travaux effectués par la maintenance d'Air Madagascar, pendant qu'à Orly nos amis suivent jour après jour le renouvellement et la modification des équipements de l'appareil.

Bons vols pour l'An Nouveau ! ■



Henri Montpert et René Sicart à l'oeuvre à Madagas

Mission exploratoire en ex-URSS

Quand ASF m'a proposé de partir en ex URSS j'ai été ravi. Puisque le menu prévoyait l'Arménie et la Georgie ainsi que le Tadjikistan, l'Ouzbekistan et le Kyrgystan, je n'ai pu qu'acquiescer.

ASF envisageait de mettre en place un avion dans l'ex-URSS en me demandant d'étudier la faisabilité du projet dont Médecins Sans Frontières a financé l'étude. Je suis donc parti un mois, muni de pull-overs et de ma bonne volonté. J'y ai joint quelques grosses chaussettes et mon enthousiasme, la Méthode Assimill et le feu vert d'ASF pour négocier.

L'idée de base est de positionner un Beechcraft 200 dans le Caucase, entre la Mer Noire et la Mer Caspienne, afin de transporter, au sein de cette région, les personnels de MSF. Parallèlement, l'avion doit assurer des vols vers l'Asie centrale et

le Pamir, afin de faciliter les déplacements des membres de différentes organisations humanitaires.

J'ai donc parcouru les ministères en quête d'autorisations, fait le siège des directeurs d'aéroports pour résoudre les problèmes techniques, rencontré les responsables des ONG pour exposer nos projets et les organisations internationales pour obtenir des informations actualisées. Voyage intense, puisque six pays ont été visités, voyage passionnant à la découverte de ces nations au sortir du communisme, mais voyage éprouvant aussi par la densité des contacts à prendre. J'ai dû jongler entre des administrations pointilleuses, des avions aux horaires capricieux, des visas hypothétiques et des rendez-vous aléatoires. Avec Igor, mon interprète, nous avons néanmoins pris le temps de multiplier les contacts avec les gens, d'admirer les monta-

gnes du Pamir, neiges éternelles au dessus de gorges impressionnantes, de goûter la cuisine locale, et la vodka, de voir Moscou et sa Place Rouge, si belle en cette fin d'année.

Mais au delà de ces souvenirs, je garderai en mémoire les drames humains, politiques, économiques, que vivent des peuples qui s'enfoncent inexorablement dans la misère, de ces réfugiés à la recherche d'un regard chaleureux, de ces hommes et de ces femmes essayant tout simplement de survivre. Les organisations humanitaires y font un travail considérable, présents dans des conditions difficiles, lueurs d'espoir pour des millions de gens.

Je suis rentré le 17 décembre. D'ici quelques semaines ASF ouvrira peut être une mission au Caucase. Nous vous en tiendrons informés. ■

Jean-Marie Hommey

«Les obscurs, les sans grades»

Nous parlons beaucoup de nos avions, de nos pilotes, des convoys d'enfants, de messagerie médicale, c'est normal car c'est l'essentiel de nos activités et notre but. Mais il faut aussi parler de l'activité du Secrétariat, des personnes qui s'activent aux tâches administratives, comme la réponse au courrier, l'enregistrement et le suivi des adhésions, des dons, la préparation des missions, la commande des billets, etc. et je crois que bien des choses seraient difficiles pour les chefs de missions et responsables si nous n'étions pas là !

Des sommes importantes sont récoltées grâce à l'activité de nombreux bénévoles, choix et commande des objets publicitaires, des tableaux d'artistes pour la confection des cartes de vœux, conditionnement de celles-ci, pliage (70 000 l'année dernière, 40 000 cette année), préparation des pochettes, contacts pour les ventes dans des points différents à Paris et en Escales, envoi par la poste (l'année dernière 671 pochettes expédiées 40 260 F), préparation des stands, des manifestations, de l'Assemblée Générale chaque année.

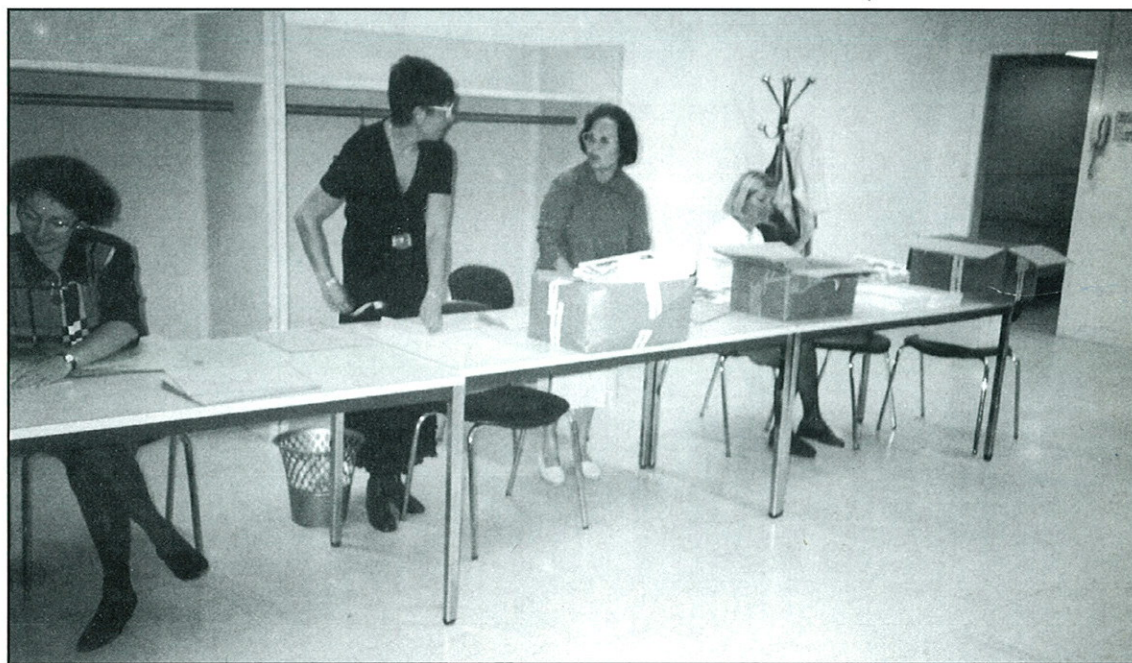
Croyez moi, ce n'est pas facile de trouver des bénévoles qui acceptent de faire des travaux ingrats qui n'ont rien à voir avec un travail régulier de secrétariat, c'est pourquoi certains abandonnent rapidement ; il faut très

bien faire pour que notre oeuvre avance, s'engager avec enthousiasme et cela, il le faut absolument, ne pas s'arrêter en route car on compte sur nous, ce n'est pas un passe temps mais un vrai travail de quelques heures par semaine, chaque instant que l'on donne c'est un pas qui nous fait avancer vers un but, une réussite et contribue à la vie de notre Association.

Alors, pensez que nous existons, que nous sommes le contact entre les gens qui nous lisent, qui nous téléphonent pour savoir comment nous fonctionnons et nous faire connaître, donner une bonne image de notre oeuvre humanitaire.

Je remercie ici toutes les personnes qui m'aident dans cette tâche... simplement, et elles se reconnaîtront. ■

Louise LEFRANC



La mise sous pli du Bulletin d'Information

DE BEAUX GESTES...

◆ Le Docteur DEMERLE, Président de l'Association de Soutien aux Organisations Caritatives (A.S.O.C) a remis à Aviation Sans Frontières un chèque de 40 000 F. Cette somme provient d'une tombola organisée par cette association en début 1994. Tombola que nous avons annoncée dans le bulletin d'information de janvier 1994.

◆ La Division Maintenance 747 d'AIR FRANCE a récolté la somme de 34 561,68 F provenant d'une vente de pin's fabriqués par le personnel de cette division. Cette vente a commencé en début d'année et s'est achevée en septembre.

◆ Les deux appels «AIDONS LES RWANDAIS» et «SOS RWANDA» ont rapporté ensemble 77 500 F. Destinés à notre mission «Burundi-Rwanda» dont l'activité en fin d'année 1994 approchera les 500 heures de vol. ■

15

Notre gratitude va à tous ceux qui ont tant oeuvré pour mener à bien ces 4 opérations.

Meilleurs Voeux

