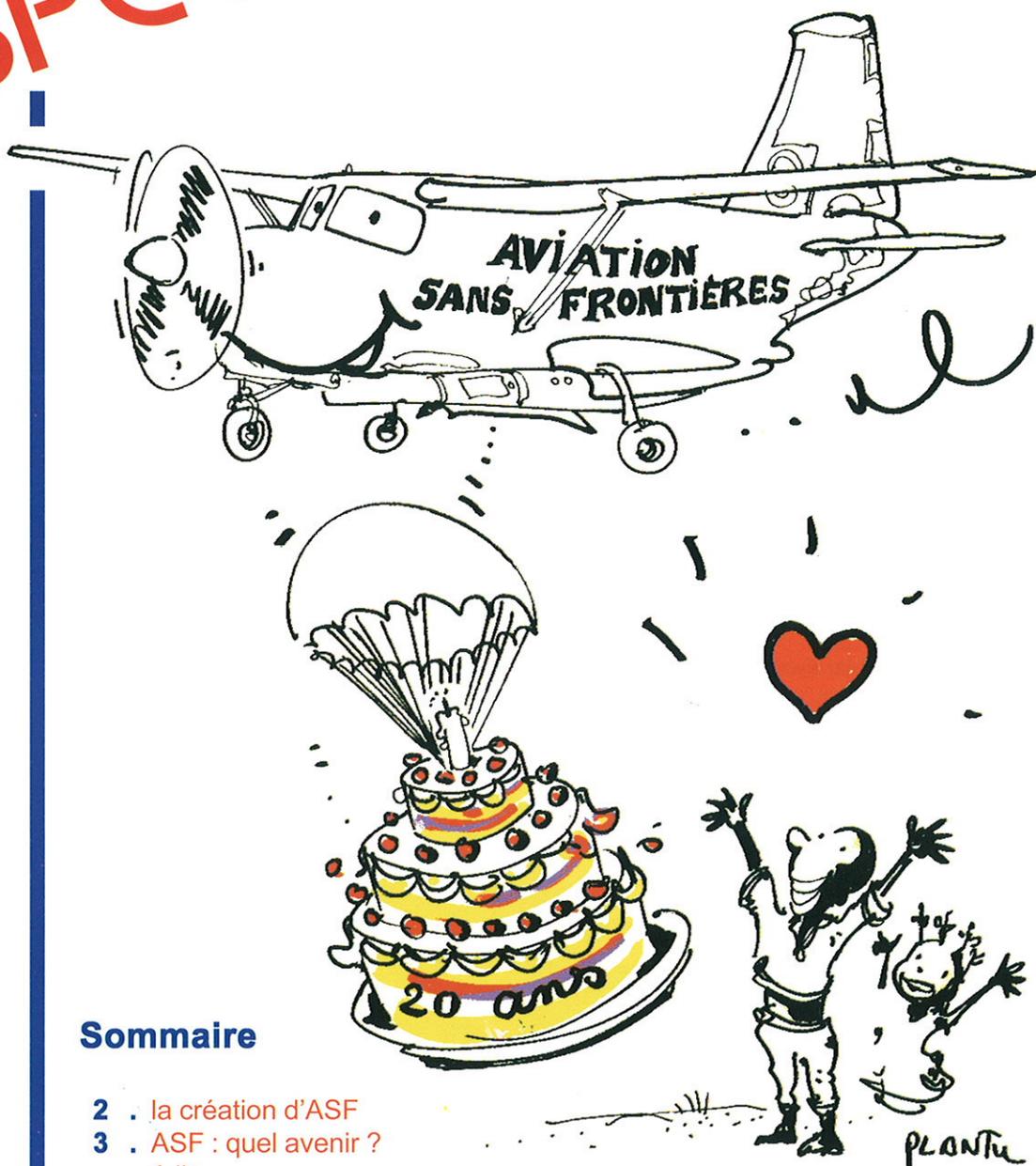




# La lettre d'Aviation Sans Frontières

# SPECIAL 20 ANS



## Sommaire

- 2 . la création d'ASF
- 3 . ASF : quel avenir ?
  - . éditó
- 4 . messagerie médicale
- 5 . les convoyages d'enfants
  - . les partenariats
- 6 . les bons et les mauvais moments
- 9 . les avions d'ASF
- 10 . les missions
  - . les fourmis de Louise
- 11 . les ailes du sourire
  - . le coin des délégations
- 12 . nos brèves

# La création d'ASF

Fac-similé du J.O. du 12 mars 1980

4 mars 1980. Déclaration à la sous-préfecture de l'Essonne. **Aviation sans frontières.** Objet : mettre ses moyens, et notamment les compétences aéronautiques de ses membres, au service des causes humanitaires en dehors de toute considération idéologique, politique, raciale ou religieuse. Siège social : 102, Bois du Cerf, 91450 Etiolles.

**E**n 1968, pendant la guerre du Biafra, des médecins opérant sur place, ressentirent le besoin de disposer d'un support aérien logistique.

La Croix Rouge Française mit à disposition un Constellation et l'Ordre de Malte un DC3. Une vingtaine de pilotes et mécaniciens navigants se portèrent volontaires pour faire voler ces avions.

En quelques mois, grâce à ce pont aérien, de nombreuses vies humaines furent sauvées.

En 1971, ces mêmes médecins donnaient naissance à l'ONG : «Médecins Sans Frontières».

Fin 1979, quelques navigants d'AIR FRANCE émus et touchés par cette «opération Biafra» et par d'autres actions isolées, comme celles menées par Georges CLERC, commencèrent à imaginer une association qui permettrait au monde de l'aéronautique d'exprimer sa générosité face à la détresse des hommes. Ils adressent alors 12.000 questionnaires au personnel des compagnies aériennes françaises, pour évaluer la volonté d'engagement des uns et des autres. Les réponses affluent, plus de 900. Les volontaires se déclarent prêts à participer à cet élan de solidarité.

Mars 1980 les statuts sont déposés.

AVIATION SANS FRONTIERES existe désormais grâce au dévouement et à la pugnacité de trois hommes qui, par un brassage heureux et voulu de générations, vont devenir les pères fondateurs de l'association: André GREARD (59ans), Gérald SIMILOWSKI (47ans) et Alain YOUT (32ans).

Un an plus tard, réunis en assemblée générale, le 24 juin 1981, le Président Gérald SIMILOWSKI, faisait en ces termes un premier bilan :

*«Parti d'une idée un peu utopique cherchant à regrouper les professionnels de l'Aéronautique, pour participer à la lutte contre la misère et apporter leur soutien aux déshérités du monde, Aviation Sans frontières est devenue réalité.*

*(...) Il a été prouvé que l'on pouvait mobiliser des moyens, des fonds, des hommes et des femmes appartenant au monde de l'Aéronautique.*

*(...) L'équipe d'amis qui anime la vie de l'association, en se mobilisant sans compter et moi-même, avons souvent été touchés, au plus profond de nous-mêmes par la chaleur des lettres d'encouragement, par la création d'œuvres d'art inspirées par notre symbole, par la spontanéité d'aides inattendues, par l'acceptation inespérée de certaines de nos*

*demandes, par des gestes dont la discrétion égale la générosité». (...)*

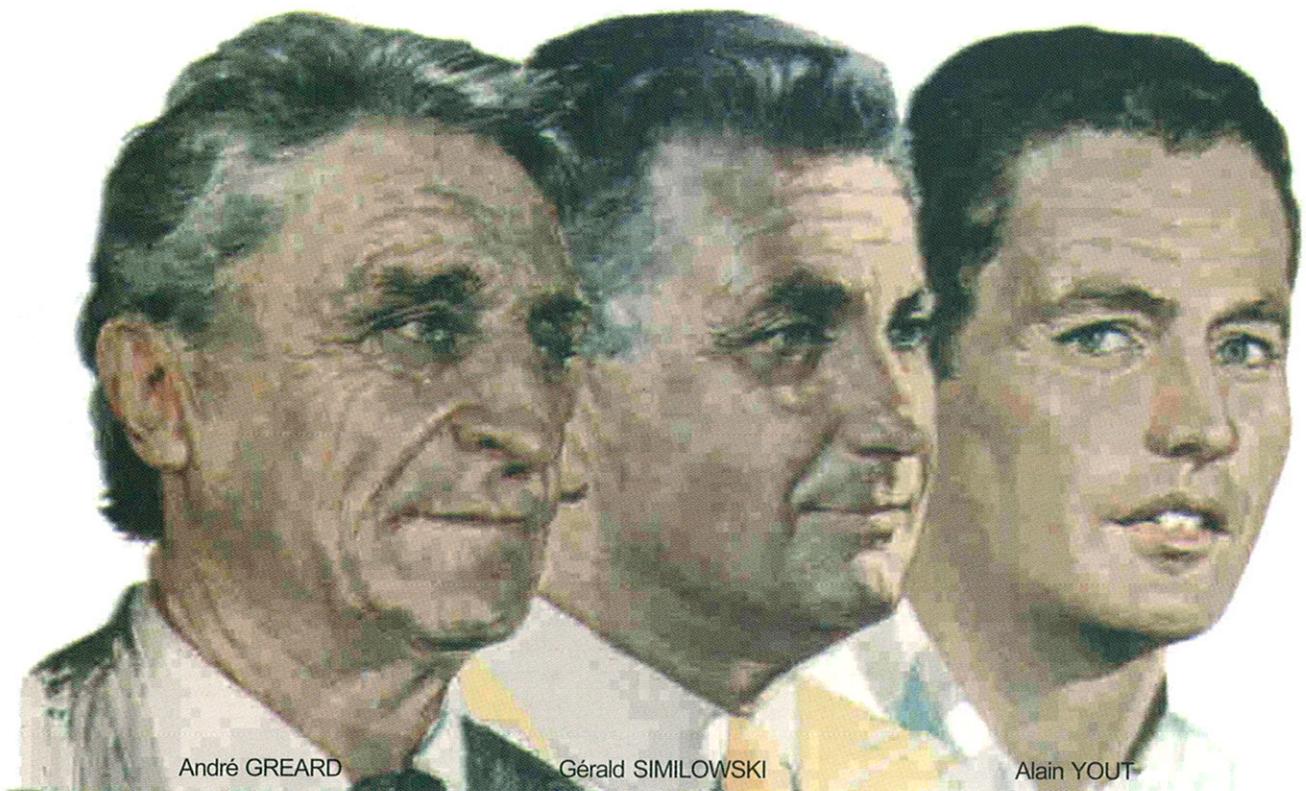
AVIATION SANS FRONTIERES était définitivement lancée. L'association portée par tant de dynamisme ne pouvait, au fil des ans, que développer ses différentes activités (messagerie médicale, accompagnements d'enfants, vols «découverte» pour des personnes handicapées).

Citons pour conclure, les conseils qu'André GREARD donnait dès 1980, aux premiers adhérents :

*(...) «On peut être un acteur important d'ASF sans piloter un avion vers l'Ouganda. Ceux et celles qui permettent cette action d'envol sont aussi importants pour la vie de l'association que celui qui pilote l'avion. Qu'ils recherchent parmi leurs amis et leurs relations de nouvelles idées et de nouvelles ressources, qu'ils parlent d'ASF et de ce qu'elle entreprend et ils seront aussi valables pour le développement et l'accomplissement d'autres réalisations.»*

Vingt ans après, on a encore envie de dire :

*«Message reçu cinq sur cinq».*



André GREARD

Gérald SIMILOWSKI

Alain YOUT

# ASF : quel avenir ?

Le 20<sup>ème</sup> anniversaire de notre association, nous a donné l'envie de nous pencher sur le passé. De nombreux témoignages vont faire renaître de nos mémoires des événements qui furent heureux et porteurs d'espoirs, d'autres plus tristes et émouvants.

Ils mettront en valeur le travail de tous

indifférentes. Là où les Etats ne sont plus directement en charge de ces situations, les ONG prennent un relais parfaitement reconnu. C'est la raison pour laquelle, grand nombre d'entre-elles, ont dû s'adapter. En taille d'abord, pour faire face à la croissance, en matériel, en logistique et en ressources humaines enfin. Il leur a fallu lever des fonds, de plus en plus importants, publics et privés.

Notre position est certes un peu décalée. En effet, nous n'intervenons quasiment jamais en direct sur le terrain. Nous nous inscrivons plutôt dans le cadre d'une aide logistique apportée à ceux qui doivent intervenir.

Ainsi en est-il de nos missions «Avions légers» au service d'autres ONG, de nos «Accompagnements d'enfants», répondant à la demande d'associations caritatives ou encore de notre «Messagerie médicale».

Mais, pour ne pas nous laisser «décrocher», nous devons, à notre tour, prendre le chemin de la modernité. Les structures basées uniquement sur le bénévolat, si elles sont admirables de générosité et d'abnégation, ont aussi leurs limites. Il faut les professionnaliser par le suivi quotidien de «permanents», l'apport de quelques cadres jeunes, rompus aux techniques nouvelles.

J'avais déjà évoqué, dans la précédente lettre d'ASF, l'esquisse d'un mouvement que nous devons poursuivre sans renoncer à l'apport généreux du bénévolat, qui a fait jusqu'ici notre force et sur lequel sera toujours basée notre association. Notre réflexion s'est déjà tournée vers l'étude de solutions nouvelles.

Nous avons besoin d'une plus grande autonomie financière. Nous devons pouvoir répondre à toutes les situations par une aide bien ciblée. Nous devons définir nous-mêmes où apporter notre aide et par quels moyens appropriés.

Notre service «Communication» se mobilise dans cette voie nouvelle. Un comité d'éthique, déjà en place, guidera cette action.

Cette volonté de modernisation ne pourra, en outre, que satisfaire nos partenaires ou donateurs traditionnels. Elle pourrait même en convaincre de nouveaux à soutenir notre cause, et plus particulièrement au sein du monde

aéronautique qui est, avant tout, le nôtre. Elle pourrait même séduire un public plus large, intéressé par nos actions et prêt à les soutenir.

C'est là le chemin à parcourir. Il nous appartient tout à la fois de faire preuve de patience, de prudence, mais aussi de détermination.

Que notre ambition pour l'avenir soit à la hauteur de celle de nos prédécesseurs qui imaginèrent, il y a 20 ans, le rôle d'Aviation Sans Frontières dans notre société.

Jean RITTER

## Edito

*Amis lecteurs,*

*Comment résumer en douze pages, vingt ans d'action continue d'Aviation Sans Frontières?*

*Un gros livre suffirait à peine pour raconter ces multiples missions entreprises sous la bannière de l'humanitaire, en Afrique, en Asie, en Amérique Centrale ou encore en Europe de l'Est. Tant d'événements, scellés par tant de joies et de peines, ont marqué, parfois jusque dans leur chair, l'ensemble de nos bénévoles.*

*Notre but, au travers de ce numéro spécial 20 ans, est donc avant tout de faire revivre les moments forts d'ASF et de rendre un hommage appuyé, à celles et à ceux qui ont développé cette association et qui la font vivre au quotidien. Ils sont si nombreux, qu'ils nous excusent de ne pas tous les citer.*

*Enfin, nos remerciements s'adresseront aussi et surtout à vous amis lecteurs. Grâce à votre générosité, constamment renouvelée, vous nous permettez d'entreprendre chaque jour un peu plus.*

*Nous devons à Plantu la couverture de ce numéro. Est-il besoin de présenter ce dessinateur humoriste qui exprime régulièrement son talent dans «Le Monde»? Un grand merci pour son soutien.*

La rédaction



Photo : G. DUBOIS

Devant le «CARAVAN» d'ASF  
(de g. à d.) Jean RITTER Christian GRENOUILLEAU  
et Roger BLATRIX (mécaniciens)

ceux qui, dans l'ombre ou la lumière, ont bâti pendant toutes ces années «Aviation Sans Frontières» et lui ont donné cette place qu'elle occupe dans le monde de l'humanitaire. C'était l'ambition visionnaire de nos fondateurs.

Il serait cependant vain de rester sur cette évocation du passé, aussi légitime soit-elle.

Nous devons aujourd'hui tendre toutes nos énergies vers l'avenir. Ce monde de l'humanitaire a beaucoup évolué au cours de ces deux décennies. Les maîtres mots étant désormais *professionnalisme et efficacité*.

Nos regards découvrent sans cesse de nouvelles misères profondes, auxquelles nos consciences ne peuvent rester

# Messagerie médicale



Le PN, un des maillons du "colisage"  
Gérald SEVIGNAC en fait la preuve.

Photo: ASF

en 1997. Depuis, nous avons rationalisé nos méthodes de traitement» et Henri de préciser dans la foulée : «Nous nous sommes organisés pour mieux adapter la demande de transport aux possibilités de chargement qu'offrent les compagnies qui acceptent nos colis.»

Pourtant le lancement de cette activité, au début d'ASF, n'était pas forcément évident pour tout le monde. En effet, en 1981, les transports importants, volumineux avaient la préférence des responsables de l'association. Il y avait urgence à intervenir aux quatre coins du monde : Sécheresse ici, guerre là-bas ou encore tremblement de terre. Les envois de médicaments, de vivres, de vêtements se faisaient par avion cargo entier. L'humanitaire, au sens général du terme, n'était pas encore organisé et les Transall des P.T.T étaient souvent mis à contribution pour assurer une logistique défailante. Grand merci à la Poste !

Avec une vision quasi prémonitoire, notre ami Gérald SIMLOWKI, décrivait ainsi, dans le bulletin d'information de 1981, le premier bilan du «co-

lisage» (nom donné précédemment à cette activité) : «Cette aide est bien modeste et semble être dérisoire. Détrompez-vous, elle a plus d'importance qu'on ne le croit, par le réconfort moral qu'elle apporte aux destinataires.»

Et de rajouter, un an plus tard lors de l'assemblée générale :

«Les activités de la section colisage se poursuivent sans relâche et sans bruit. Ponctuelles mais essentielles.»

Que de chemin parcouru en quelques années ! De quelques colis en 1982, on passa rapidement à 2.950 envois en 1990 pour atteindre les 3.523 en 1995.

Pour 1999, le bilan est brillant : 6.800 colis - de 8 kg maximum - acheminés vers une cinquantaine d'escales réparties essentiellement dans l'ensemble des pays d'Afrique (Madagascar compris).

Henri DESENFANTS ajoute en guise de conclusion «Bien entendu, ces résultats sont l'œuvre d'une immense chaîne de solidarité, d'un dévouement à toute épreuve de nombreux bénévoles.

Que tous ceux qui contribuent à l'acheminement des médicaments soient vivement remerciés. Chaque colis passe, en moyenne, par une dizaine de personnes avant d'être chargé dans la soute des avions. Sans l'accord et la participation des navigants, tout cela serait encore plus difficile et plus coûteux à réaliser. Enfin, il y a les mains et les bras nécessaires à l'arrivée, au déchargement et à la remise des paquets à leurs destinataires...»

Une belle chaîne de solidarité, dont ASF peut être fière !

## Un dessin venu du cœur

Merci à Johannie, 9 ans et demi, de l'école Saint-Germain d'Amiens qui nous a adressé ce beau dessin.



# Les convoys d'enfants

Dans les locaux d'ASF on les appelle «les cigognes». Peut-être parce que leur activité rappelle à chacun, une vieille légende alsacienne qui faisait croire aux enfants, que les bébés attendus par les mamans, étaient transportés dans un linge

l'organisation des convoys des enfants, à Gisèle MAGES et à ses collaboratrices : Jade, Danielle, Jacqueline et Jany.

Cette équipe solidaire fait avec beaucoup de modestie le constat suivant :



Edith GUITTON - Ninon SOGLO - Diaby KARAMBA

Photo : ASF

par des cigognes, puis déposés par la cheminée.

La réalité on s'en doute est tout autre, mais l'image est belle et s'applique bien à cette activité qui débuta, dès 1981, sous l'impulsion de mesdames Geneviève FLEURY et Dominique VANDENWIELLE. Cette année là, un seul convoi de deux enfants fut effectué pour le compte de l'association «Enfance et Partage».

Depuis, près de 650 enfants du tiers monde, en urgence de soins, ont été accompagnés en 1999 par des bénévoles d'ASF, pour bénéficier d'interventions chirurgicales impossibles à réaliser dans leur pays d'origine. Les opérations ont lieu dans différents hôpitaux en France, en Suisse, en Espagne ou encore au Royaume Uni, sur l'initiative d'une douzaine d'associations humanitaires telles que «Terre des hommes», «La chaîne de l'espoir», «Sentinelles», «Espoir pour un enfant», «Mécénat chirurgie cardiaque», etc.

Pour réduire les coûts de chaque prise en charge, ces associations font appel, pour

*«Le travail ne manque pas quand on achemine près de deux enfants par jour ! Nous traitons aujourd'hui trois fois plus de dossiers qu'en 1990.»*

Gisèle ajoute dans un élan venu du cœur *«Voyez-vous quand il s'agit de sauver un enfant, nul ici ne compte sa peine et son temps».*

Il faut en effet rechercher le convoyeur disponible à la date fixée, organiser le déplacement, téléphoner, envoyer des fax et éventuellement trouver un hébergement à moindre coût lorsque les horaires des vols l'imposent.

Heureusement, nos «cigognes» disposent d'un fichier conséquent de plus de 500 bénévoles (retraités ou actifs d'une compagnie aérienne, qui bénéficient de billets d'avion à tarifs réduits). Parfois lorsque la santé de l'enfant l'exige, il faut trouver un convoyeur qui a des compétences médicales, un médecin ou une infirmière. Un travail sans répit, prenant pour tout dire, qui semble redonner à ces dames «retraitées», un dynamisme que nombre d'actifs pourrait leur envier...

## Les partenariats

En dépit de la fidélité et de la générosité de nos adhérents et donateurs, de l'efficacité des bénévoles et malgré la rigueur de notre gestion, les moyens financiers rassemblés seraient insuffisants pour assurer seuls le fonctionnement et le développement de nos activités au niveau atteint depuis quelques années. C'est pourquoi nous sommes particulièrement reconnaissants envers les nombreux partenaires qui nous offrent un soutien très apprécié.

La liste est longue de tous ceux qui nous ont aidés depuis notre création en 1980.

Pour ne citer que les principaux, nous devons remercier :

- de nombreuses compagnies aériennes et tout particulièrement le groupe Air France, qui nous accorde des facilités dans de nombreux domaines: tarifs réduits, prêt ou location à tarifs préférentiels d'avion et soutiens financiers ponctuels pour certaines opérations comme «l'opération Balkans», etc.
- l'Aéroport de Paris qui nous héberge dans ses locaux depuis 1980.
- le Lion's Club, qui a permis en 1986, l'acquisition du BN2, et par sa revente, après 3 ans de bons et loyaux services en Angola, d'aider au financement du Twin Otter.

L'intérêt d'un bon partenariat se trouve accru s'il s'inscrit dans la durée, permettant ainsi d'installer certaines activités dans une perspective de développement.

C'est dans cet esprit de coopération et d'efficacité qu'a été négociée et souscrite la convention assurant, à partir de 1993 et pour 3 ans, le financement par la Fondation d'Entreprise du groupe Air France des frais liés aux accompagnements d'enfants. En 1996, une convention était signée avec Dassault Aviation qui assurait, généreusement le relais sur cette opération, la Fondation participant encore partiellement au financement durant les années 1996 et 1997. La Fondation signait en 1998 un accord triennal pour l'Envol au profit de jeunes malades, puis a apporté son concours à l'activité des Ailes du Sourire.

Il faut remercier également ceux qui animent tous les ans le Trophée Golf depuis 1995, les Ailes brisées, les différents soutiens artistiques et financiers qui permettent la réalisation des concerts - Unesco 1993, Pleyel 1995, Champs Elysées 2000 - et beaucoup d'autres encore...

Toutes ces initiatives permettent des échanges fréquents, générateurs d'efficacité.

Ces relations, ces contacts, illustrent le souci permanent qui anime ASF, le Monde de l'Aéronautique et d'autres partenaires pour mettre en commun moyens, talents et disponibilités au service de l'action humanitaire.

Primo Biason

# Les bons et les mauvais moments

## L'arrivée du Caravan à ASF

Lorsque début 1991, sur l'aimable insistance d'André FOURNERAT et Marcel POULET, j'ai accepté d'assurer la présidence d'ASF, l'association venait de subir le douloureux traumatisme lié à la perte du pilote et des passagers du BN2, abattu au Soudan (*voir article page 8*). Le souci de la sécurité de nos avions, constamment présent



Barbara Hendricks sous les flashes des photographes lors du baptême du « Caravan »

à ASF, prenait pour chacun de nous un caractère obsessionnel. Aussi, quand après le démarrage de la mission Cambodge, j'ai eu connaissance du contexte difficile dans lequel évoluaient nos pilotes, sur le «Moustique» par temps de mousson, j'ai décidé de tout mettre en œuvre pour favoriser l'évolution de notre flotte, alors composée du Cessna 206 et du BN2, vers des avions plus performants, mieux équipés, en garantissant la régularité d'exploitation et l'efficacité souhaitées par nos partenaires ONG.

## Rustique mais performant

Après une étude approfondie, le choix s'est orienté sur le Cessna 208 Caravan, rustique, performant et bien adapté à nos missions. Inaccessible neuf dans l'état de nos finances, il fallait trouver l'appareil, vendu d'occasion, en bon état et assurer le financement nécessaire. J'ai été assisté et soutenu dans ces démarches par Jean BORDET et Jacques GUERRIER.

La faillite d'une petite compagnie aérienne en Alaska, offrait sur le marché 4 Cessna 208, proposés à des tarifs d'autant plus alléchants que le taux du dollar était, à l'époque proche de 4,80 francs. Quelques négociations menées avec mon ami SIM, avec le Haut Commissariat aux Réfugiés à Genève, nous ont permis de signer avec le HCR un bon accord de partenariat, nous accordant un prêt d'un million de dollars remboursable en heures de vol.

Accompagné de Jean-Claude TORNIER et d'Henri MONPERT dont la compétence me fut d'un précieux secours, je suis parti pour Kodiak – Alaska – choisir sur place l'avion adéquat et élaborer un protocole d'accord très détaillé qui nous apportait les garanties de qualité nécessaires.

Après un voyage mouvementé - déroutement sur Seattle, pluie de cendres liée à une éruption volcanique à Anchorage - nous avons finalement atteint Kodiak, où nous avons consacré deux jours et deux nuits à examiner une foule de documents techniques pour choisir l'appareil le plus adapté à nos souhaits.

Essayé, négocié, restauré au Texas, convoyé par nos pilotes des Etats-Unis vers la France, à nouveau contrôlé à Paris, notre Caravan, immatriculé F-OHLG, en l'honneur de notre chef mécanicien Louis GAINARD, fut acheminé par nos soins à Phnom Penh, où il arriva avec une ponctualité digne d'un avion de ligne pour y être aussitôt mis à la disposition des ONG.

Christiane, mon épouse, eut alors l'idée ambitieuse de faire baptiser notre avion par Barbara HENDRICKS. La célèbre cantatrice, en tournée d'inspection au Cambodge pour le Haut Commissaire aux Réfugiés, donna son accord pour cette cérémonie très sympathique. J'eus ainsi l'honneur de piloter Madame HENDRICKS avec notre ami Bertrand de MALVILLAIN jusqu'à Pursat où elle rendait visite aux personnes amputées, victimes des explosions de mines.

Le jour du baptême de l'avion, un horaire trop restreint fut invoqué devant Barbara HENDRICKS pour l'inviter à supprimer la cérémonie et honorer plutôt une conférence de presse prévue avant son départ vers New York où elle était attendue pour l'investiture du Président CLINTON.

## Priorité à notre mission

Avec une élégance rare, Madame HENDRICKS donna la priorité à notre mission humanitaire. Et c'est ainsi qu'entouré par les enfants orphelins de l'ASPECA, notre bel avion fut baptisé par sa prestigieuse marraine avant d'effectuer de très nombreuses missions pour ASF au Cambodge, en Angola et au Zaïre. Aujourd'hui, toujours solide et performant, il a conservé ses qualités et son potentiel.

Parmi les décisions que j'ai eu à prendre à ASF, celle d'équiper notre flotte, avec ce type d'appareil me paraît avoir été une des plus importantes. L'avion, piloté à deux, a permis d'assurer une meilleure sécurité pour les équipages tout en favorisant l'utilisation de nombreux jeunes pilotes en recherche d'emploi. Plus performant, plus efficace, le Caravan répondait davantage aux besoins de nos utilisateurs et il a ouvert de nouvelles perspectives de partenariat avec les ONG, préparant l'arrivée du Twin Otter, favorisant ainsi le développement de nos missions avion.

Primo BIASON

## Opération Zaïre

**J**e ne me souviens pas de la date mais je me souviens du jour : c'était un vendredi.

Parti une semaine pour un courrier sur Caracas, je rentrais d'un long vol particulièrement fatigant.

En quittant Roissy j'avais téléphoné à Annie-Claude, ma femme, l'avertissant de mon retour. J'aimais retrouver son sourire en haut de l'escalier du garage. Elle était là comme à l'accoutumée. J'avais ma sacoche de pilote encore à la main, elle me tendait le téléphone, un air intrigué.

«Tiens, ça semble être urgent... un ministère... je n'ai pas compris.»

## L'impuissance de notre civilisation

Été 97 : le monde entier était consterné par un drame humain d'une ampleur sans égal. Le génocide entre Hutu et Tutsi jetait des milliers de fuyards, affamés, désespérés, dans un exode sans destination, dans l'enchevêtrement de la jungle à l'Est du Zaïre. Laurent KABILA, chef de guerre, théâtral jusqu'à la caricature, conduisait la rébellion contre le pouvoir du vieux dictateur MOBUTU et semait la terreur dans la zone des grands lacs, entre le Zaïre et le Burundi.

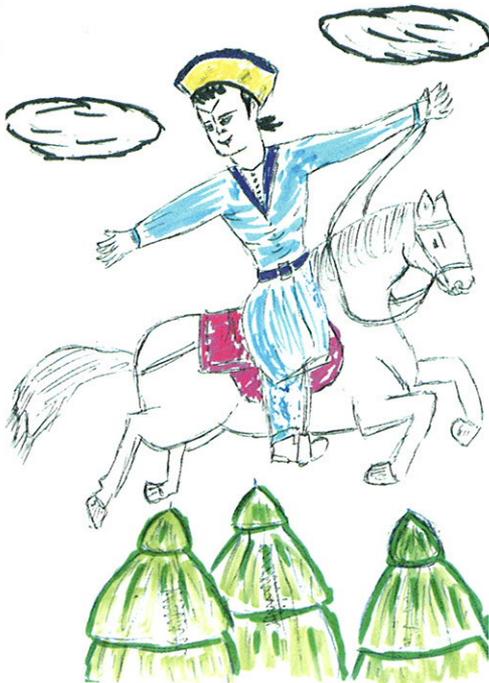
L'opinion internationale, alertée par les médias du monde entier, vivait au jour le jour l'impuissance de notre civilisation dite «avancée» à apporter un terme à cette barbarie. Les déclarations se multipliaient et notre pays comme beaucoup d'autres, assistait impuissant à ce drame immense.

Xavier EMMANUELLI dirigeait alors le Secrétariat d'Etat à l'Action Humanitaire. Son engagement personnel lui donnait un pouvoir d'influence appréciable. Sa générosité et sa sensibilité authentiques dépassaient largement les obligations de prudence diplomatique que sa fonction lui imposait.

C'était donc un vendredi. J'étais encore en uniforme et le Directeur de Cabinet du Secrétariat d'Etat, m'appelaient.

«Je souhaite vous rencontrer à propos de l'affaire des grands lacs».

Après avoir consulté Jacques GUERIER, notre Secrétaire Général, je proposais une rencontre au ministère dès le lendemain. La promptitude de notre réaction l'étonna et je crus deviner sa surprise agréable. Samedi matin dans son bureau, réunion d'état-major. Avec des termes «cartes sur table» mais aussi des «entre les lignes» qu'il faut savoir décoder, il définit le cadre de notre mission : localisation et numération des réfugiés, plus repérage des bases possibles pour les humanitaires.



## Accord pour la mission

Nous sommes une ONG (Organisation Non Gouvernementale) et comme toujours la grande difficulté consiste à mesurer la juste limite entre nos obligations humanitaires et la non-allégeance à un pouvoir politi-

que, fut-il le nôtre. La tergiversation n'était pas de mise mais nous avons clairement fixé les limites matérielles et éthiques de notre possible intervention.

Les cartes distribuées, l'estimation des risques et des chances de réussite débuta alors pour les deux partenaires.

«Je vous rappelle dès la décision prise».

Je venais à peine de quitter les responsables du ministère que je recevais déjà leur accord.

Une réunion exceptionnelle du bureau ASF confirma notre engagement dans cette mission.

Cinq jours plus tard, parti de Luanda (notre base d'opération en Angola) notre «Caravan» se posait à Kisan-gani. Ainsi débutait la mission du premier avion, venu du monde qui ne peut accepter l'impuissance face au désespoir des hommes.

Loin, très loin déjà, au cours de ma première présidence, un petit garçon m'avait pris la main. Ses yeux brillants, ses cheveux noirs crépus, scintillants de poussière, le faisaient ressembler à un prince du désert. C'était en courant derrière une chèvre égarée que sa jambe, déchiquetée par une mine, était restée dans le sable du désert. Des médecins blancs lui avaient redonné ce formidable goût de la vie.

Dans le ciel bleu profond du Tchad, il me montrait une longue traînée d'argent : «C'est par cette route là que tu viendras me revoir ?»

C'est parce qu'avec notre métier, notre savoir-faire, nous pouvons parfois répondre à la détresse d'un peuple, comme à celle d'un enfant, que je suis fier d'avoir un jour, présidé au destin d'ASF.

Zoltàn KOVACS

# Les bons et les mauvais moments (suite)

## Une date, malheureusement inoubliable

Certaines dates laissent des traces dans les esprits. Pour la plupart de nos contemporains, le 21 décembre 1989 marque la fin du règne de CEAUCESCU sur la Roumanie. Pour nous, membres d'Aviation Sans Frontières, l'événement marquant est tout autre.

Ce jour là, le bureau du quatrième étage à l'aérogare d'Orly Sud, était plus animé qu'à l'ordinaire. Quatre représentants d'une association d'entraide au Liban s'y trouvaient. Avec eux nous tentions de résoudre les dernières difficultés posées par l'acheminement d'un groupe d'environ quarante enfants. Initialement, ceux-ci auraient dû arriver de Beyrouth à Orly, pour être ensuite acheminés sur Marseille, où ils allaient passer trois semaines loin du vacarme des canons, et des cauchemars qui l'accompagnent. Le GIE ATR avait très aimablement mis à notre disposition un ATR 42 pour le parcours Paris-Marseille, et un équipage des essais en vol avait accepté cette mission bénévole.

Le B 707 de la Middle East, allant directement de Beyrouth à Londres, au

Alors que je venais de raccrocher le téléphone, celui-ci sonna. Une personne de MSF Paris se présenta, avant de m'annoncer : «Le BN2 vient d'être abattu à Aweil (Soudan). Votre pilote, deux membres de MSF et un représentant du Programme d'Aide Alimentaire Mondiale étaient à bord. Il n'y a pas de survivant.»

J'en restais initialement sans voix, décomposé, choqué. Ne pouvant tout traiter simultanément, je transmis cette information à un autre membre d'ASF qui se trouvait là puis, malgré l'abattement, je repris les échanges avec Toulouse et Londres. Le soir même, j'accueillais pendant leur transit à Orly, les enfants libanais avant qu'ils rejoignent Marseille.

Par une étrange coïncidence, le jour même où ces enfants venaient chez nous chercher un peu de paix et d'amour, notre ami Yvon FELIOT, dix ans après la création d'Aviation Sans Frontières, ouvrait son martyrologe. Est-ce l'effet de mon incorrigible optimisme ? Toujours est-il que je ne peux m'empêcher de voir, au-delà de la peine provoquée par la perte d'un ami, une lueur d'espoir dans la simultanéité de ces deux événements.

André FOURNERAT

France et le Cambodge, que l'activité de notre Caravan 206 F-OARS avait déjà commencé alors qu'à Paris nous étions en pleine nuit.

Ce n'est pas que cette activité nécessitait une liaison quotidienne entre pilote et mécaniciens, chargés de la mission à Phnom Penh et le président, mais quelques ennuis majeurs pouvaient toujours survenir. Je ne peux dire que cette attention était prémonitrice mais ce 9 septembre 1994, à 5 heures du matin, la sonnerie du téléphone retentit dans mon sommeil. Le temps de rassembler mes forces et mes esprits, la sonnerie avait cessé. Si ce n'est une erreur, le téléphone à pareille heure est une urgence. Nouvelle sonnerie. «Allo, Marcel, c'est Jean GAY qui t'appelle de Phnom Penh. Notre Cessna 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 les passagers. Il se sera posé d'ici une demi-heure à Phnom Penh.» Une heure plus tard, Jean-Marie HOMMEY lui-même me relate les circonstances du mitraillage et m'apprend que le passager, assis à sa droite a été tué.

Nous savons tous à ASF les dangers 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 voir se renouveler la triste catastrophe du Soudan de décembre 1989.

Qui fut l'auteur de cette agression ? Et pour quel motif ? Le tireur était-il un Khmer rouge ou bien un soldat gouvernemental non contrôlé, voire un garde forestier en peine de distraction ? Quel que soit le motif, fallait-il s'acharner à vouloir aider des hommes qui nous rejetaient au point de menacer la vie de leurs bienfaiteurs ?

Fort heureusement notre foi dans cette mission résistait à une telle interrogation. Ce n'est que plus déterminés à lutter contre la misère, que nous poursuivrons notre tâche de solidarité.

Marcel POULET



Le BN2 qui fut abattu au Soudan

Photo ASF

lieu de Paris prévu à l'origine, nous obligeait à faire poser l'ATR 42 à Londres pour y prendre les enfants, mais comme rien n'est jamais simple dans nos activités, les britanniques réclamaient un ultime document pour autoriser cet avion d'essai à se poser chez eux.

## Mitraillage au Cambodge

En ce temps de présidence, je crois bien que je n'ai jamais dormi que d'un œil, attentif à la sonnerie du téléphone. Il décalait du décalage horaire de 7 heures entre la

# Les avions d'ASF

**A**u cours de ces 20 dernières années, ASF a introduit dans sa flotte cinq types d'avion, toujours bien adaptés aux missions projetées. Revue de détail :

Le premier des trois appareils de ce type était un **Cessna 206 Turbo** (photo ci-contre), équipé d'un moteur de 300 CV. Il a été immatriculé F-OAGE, en hommage à André GRÉARD (l'un des pères fondateurs de l'association). Acheté en mars 1981, grâce à l'aide financière de l'association «Les amis des hommes», cet avion fut acheminé en France, depuis Seattle, par un 747 d'UTA, puis revendu en 1989. Il a effectué sa première mission en Ouganda en 1981.

Puis vint le **Britten Norman BN2**, équipé de 2 moteurs Lycoming de 260 CV chacun. Avec 9 places offertes ou 700 Kg de charge marchande, les trois

GAIGNARD, chef technicien) cet appareil est toujours en service. Barbara HENDRICKS en est la marraine. Deux missions importantes dans la vie



Réparation du Cessna 206

Photo : M. Grenouilleau

de cet avion : le Cambodge en 1993 et 1994 et l'Angola de 1995 à 1999.

Autre bi-turbopropulseur à ailes hautes, le **Twin Otter DHC6-200**. L'unique appareil de ce type fut acheté en avril 1994 et

revendu en janvier 1999. Cet avion a surtout été utilisé en Angola et en Centrafrique, pour ses capacités STOL (Avion à décollage et atterrissage courts). Imma-

triculé F-OHKF c'est-à-dire aux initiales de HENRIET (Président de l'Arès), KOVACS et FOURNERAT (anciens présidents d'ASF).

Enfin, plus rustique mais toujours en service à Goz Beïda (Tchad), le **Maule MXT**. Monomoteur Lycoming de 180 CV et de 4 places ou 300 Kg de charge. Atterrissage et décollage en moins de 300 mètres. Immatriculé F-OHCV, en hommage à Jean-Marie CHAUVE, pilote et initiateur de la mission Tchad et Lucien VERVIALLE, ancien secrétaire général. Bien entendu, selon les circonstances et les besoins, de nombreux autres appareils de capacités bien différentes ont été affrétés : du Jodel D140 au Vanguard, du Beech 200 au Transall, de l'ATR 42 à l'A300 ou au B 747 !



Cessna 208

Photo : ASF

BN2 d'ASF sillonnèrent le ciel du Tchad, du Soudan et de l'Angola de 1985 à 1992. Le premier appareil de ce type (acheté en mai 1984) a été immatriculé F-OGSM, en hommage à Gérard SIMILOWSKI (un autre de nos pères fondateurs).

C'est ensuite le **Cessna 208** (photo ci-dessus) qui a marqué un tournant dans la vie de l'association. Plus gros, plus puissant (monoturbine de 600 CV) bien qu'assez lent (280 km), il est équipé d'une soute importante (1 tonne de charge marchande) et d'une porte cargo qui facilite les chargements. Immatriculé F-OHLG (initiales de Louis



Le Twin Otter en Ouganda

Photo : ASF

# Les missions

**D**epuis 1981, ASF tisse le lien entre ceux qui donnent et ceux qui reçoivent.

Nos hommes, pilotes et mécaniciens, sont partout en Afrique et souvent ailleurs dans le monde.

Retour sur le passé de quelques missions, celles réalisées notamment avec les avions appartenant à notre association :



*Le Cessna 206 affronte une tempête de sable en Ouganda*

Photo : ASF

- 1981** - **OUGANDA**, Entebbe. Pour lutter contre la famine du Karamoja, ASF met à la disposition de ses partenaires avion et pilotes, pour assurer le ravitaillement en vivres et médicaments des centres de «feeding». (497 h de vol effectuées). Une deuxième mission est lancée au **ZAIRE** pour assurer la logistique des ONG en place.
- 1982** - Mission de plusieurs mois en **REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE** pour assurer la coordination des actions des ONG. Transport de vivres et médicaments
- 1983** - **TCHAD**, N'djamena. Une mission qui va durer jusqu'en 1985. Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes : 2750 h de vol, 180.000 Km parcourus. Des dizaines d'évacuations sanitaires réalisées.
- 1984** - **MALI**, Bamako. Là encore une mission de longue haleine (lutte contre le choléra) qui s'étirera jusqu'en **1989**. Nos actions s'étendent aussi au **MOZAMBIQUE**.
- 1985** - **ETHIOPIE**, Addis-Abeba où la sécheresse fait des milliers de victimes.
- 1986** - **SOUDAN**, Khartoum. Mission de trois années en coopération avec les ONG et la Communauté Européenne pour secourir les victimes de la famine du sud du pays. Notre action se prolonge également sur Djibouti et sur l'**OUGANDA** pour venir en aide aux réfugiés.
- 1987** - **COTE D'IVOIRE**, Abidjan. Support logistique aux médecins qui font des recherches sur le sida en coopération avec l'Association Médicale Internationale (AMI).
- 1988** - **GUINEE-BISSAU** avec l'AMI Portugaise pour le transport de 150 tonnes de vivres et médicaments. Plusieurs opérations auront lieu encore en **ARMENIE** et au **MALI**.
- 1989** - **SOUDAN** et **MALI** avec l'Unicef jusqu'en **1990**.
- 1990** - **ANGOLA**, Luanda, Benguela. Début d'une très longue mission. ASF participe avec MSF France à la remise en état d'un hôpital. Jusqu'à trois avions simultanément sur le terrain. ASF présente dans ce pays jusqu'en avril **1999** où malheureusement, en raison de la dégradation de la situation politique, nous avons dû cesser nos activités.
- 1991** - **CAMBODGE**, Phnom Penh. Evacuations sanitaires et missions de transport des médecins et des ONG (HCR) en place jusqu'en fin **1994**.
- 1995** - **BURUNDI** et **ZAIRE** où seront effectuées de nombreuses opérations pour le compte du Haut Commissariat aux Réfugiés. Ces missions se poursuivront en **1996** et **1997**.
- 1999** - **TCHAD**, Goiz Beïda. Reprise de notre ancienne mission pour soutenir l'action de réhabilitation d'un hôpital situé dans le Nord-Est du pays. Cette mission se poursuit en **2000**.

Les couleurs d'ASF ont bien entendu flotté dans de multiples autres pays, du **HONDURAS** au **BANGLADESH**, de **MADAGASCAR** aux **BALKANS**...

## Les fourmis de Louise

«La lettre d'Aviation Sans Frontières» a demandé à Louise LEFRANC, responsable de tout ce qui touche à l'administratif, de nous parler des personnes qui viennent régulièrement lui prêter main forte pour que cette association puisse vivre au quotidien.

Je citerai volontiers André GREARD pour rendre hommage à toutes «mes fourmis» qui se dévouent sans compter pour des tâches ingrates, mais tellement indispensables, pour faire réaliser des économies

à ASF : «*Ceux qui permettent [ces actions], sont aussi importants pour la vie de l'association que celui qui pilote l'avion*».

Combien je trouve cette pensée vraie, car les travaux «de l'ombre» sont légions : plier des cartes de vœux (60.000 une année !), les conditionner par pochettes; préparer et tenir les stands pour assurer la vente de ces cartes et de tous nos objets publicitaires.

Voilà bientôt 12 ans que «j'œuvre» à ASF. Avec Sophie, notre première secrétaire, nous avons commencé par jeter les bases d'un secrétariat, inexistant jus-

qu'alors. Nous avons répertorié toutes les tâches administratives, attribué les responsabilités aux unes et aux autres, comme celles de recevoir les adhésions et les dons, envoyer les reçus fiscaux aux donateurs, expédier le bulletin d'information trimestriel, etc.

A toutes celles qui m'ont aidée et à celles qui m'aident encore, je dis un grand MERCI.

Je souhaite que ce dévouement se perpétue, car il y a un jour où il faut bien laisser la place...

Louise LEFRANC

# Les ailes du sourire

Les frontières peuvent aussi être sociales, psychologiques, humaines. Aviation Sans Frontières est donc bien dans son rôle en essayant de donner un moment de bonheur et de gaieté aux personnes handicapées.

Depuis 1995, à l'initiative de Gérard SIMIŁOWSKI, se déroulent des journées de découverte aéronautique, offertes gracieuse-

ment télécommandé ;

- visite de la fabuleuse collection d'avions du musée J-B SALIS ;
- baptême de l'air avec survol des châteaux de la région pendant une trentaine de minutes.

Ces journées «découverte» permettent à chaque participant de puiser dans la vie ce qu'il peut en recevoir. Si l'avion peut tracer un seul sourire sur ces visages graves d'en-



La Ferté Alais, démonstration d'aéromodélisme «les ailes du sourire» Photo : ASF

ment à des jeunes et moins jeunes qui, par leur mobilité restreinte et/ou leur isolement, ne pourraient accéder à la joie et aux sensations de baptême de l'air. Elles ont lieu à la Ferté Alais, Bayonne, Aix-en-Provence, Toulouse, Chambéry et St Omer.

A la Ferté Alais, quarante bénévoles d'ASF, par petites équipes, animent ces journées en donnant sans compter leur enthousiasme et leur générosité pour permettre à leurs invités, de marier leur imaginaire à une expérience vécue.

Plusieurs fois par semaine, de fin avril à la mi-octobre (avec une interruption en août) des groupes, d'une petite dizaine d'handicapés, sont accueillis avec leurs accompagnateurs. C'est ainsi qu'en 1999, sur ce seul terrain de la région parisienne, 280 jeunes adolescents et adultes ont connu les sensations exaltantes d'un premier envol. Plus de 1.000 sur toute la France !

Les journées se déroulent dans une chaude convivialité. Diverses activités leur sont proposées :

- exposé technique de vulgarisation devant un avion, schémas et photographies à l'appui ;
- démonstration et pilotage d'un modèle ré-

fants, on peut affirmer que le but recherché est déjà atteint. Alors que la lumière du jour décline, les mains se serrent avec effusion. Dans les regards s'est allumée une flamme de bonheur qui nous enrichit d'une leçon de courage et d'optimisme.

De nombreux témoignages, dessins, lettres et photos nous sont adressés dans les jours qui suivent, comme ce mot de Véronique :

*«Là-haut j'ai oublié mon fauteuil,  
Là-haut j'ai vu la vie en rose.»*

Nous avons besoin de générosité pour prendre de l'altitude et les «Ailes du Sourire» ne pourraient exister sans l'aide financière de la Fondation du groupe Air France, sans la généreuse participation de M. Jean SALIS, de «Brin d'aile» et du «Jonathan Club». A tous un très grand merci.

Jean-Claude SILLON

## Le coin des délégations

### ASF au pays des cigales

La planète ASF fête ses 20 ans et le satellite «Délégation Régionale Sud-

Est» tourne sur orbite depuis 3 ans. Mais au fait, comment cette création a-t-elle commencé ?

Tout simplement par une petite annonce de «l'info du pilote» qui m'a fait rencontrer notre «parrain» SIM. Et quand on croise la «Comète SIM», on ne peut être qu'inspiré par la diffusion de ses idées humanitaires.

Une réunion dans le local d'aéro-club à Aix les Milles, a donné naissance aux «Ailes du sourire» sous le soleil de Provence. Pour ce début, nous n'étions que 3 mousquetaires, Maguy, ma femme Marie-Christine et moi. Pour inaugurer cette première journée, nous avons reçu un groupe de l'AFP Marseille. Nous avons comme partenaires le Model Air Club d'Aix-en-Provence et le restaurant l'Arc-en-Ciel.

A l'image de la Ferté Alais, nous avons recrée la magie et l'émotion des Ailes du Sourire et très vite ces ailes ont pris l'envergure d'une délégation. Il a fallu rapidement innover pour concrétiser l'idéal d'ASF dans des actions de proximité de la région.

Notre désir était de prouver qu'une décentralisation de notre organisation était possible, tout en gardant une note régionale particulière. Conscients d'être la 1<sup>o</sup> délégation régionale, nous nous sentions encouragés dans notre volonté de réussir et d'ouvrir la voie à d'autres décentralisations. Dans notre phase de décollage, nous avons eu la chance de rencontrer quelques «sponsors» qui ont permis de réaliser notre pari d'autofinancement, et de créer aussi un stand d'information (panneaux, vidéo...)

De ce fait, notre présence lors de manifestations associatives, humanitaires ou aéronautiques a été remarquée.

De fil en aiguille, la Messagerie médicale, au départ occasionnelle, s'imposera comme une nécessité répondant à une demande pressante.

A notre stupéfaction, nous sommes de plus en plus sollicités pour diffuser le message d'ASF pour des émissions de radio, conférences, articles de presse...

Au fil du temps notre cercle de bénévoles s'élargit et c'est toujours avec plaisir que nous nous réunissons.

Il est temps pour nous d'avoir un toit pour abriter nos activités grandissantes. Le cadeau que nous fait l'An 2000 sera l'installation de nos locaux sur l'aérodrome d'Aix les Milles. A l'abri du Mistral, nous pourrions y échafauder de nouveaux projets et aider à la création d'autres délégations.

Jean-Michel DELFOSSE

# Nos brèves

## Un beau geste du Rotary club de Tricastin

Suite à une conférence donnée en 1999 par Marcel POULET aux membres du Rotary Club de Tricastin dans la Drôme ; ces rotariens ont organisé le 10 mars à Grignan, un concert lyrique au bénéfice d'ASF. A l'issue de cette soirée, le Président du club nous a remis un chèque de 7.000 F. Un beau geste de soutien à nos actions.

## Journée de baptêmes de l'air à Metz

L'association ATS Astier favorise et développe des actions à but humanitaire au cours de la formation des étudiants du centre d'apprentis de Metz.

Fruit d'un de leurs nombreux projets, des baptêmes de l'air offerts à 23 jeunes du foyer de Vilcey sur Trey. A l'issue de leur premier vol ; les jeunes (enthousiastes) et les organisateurs (heureux) se sont retrouvés au foyer de l'aéro-club «les Ailes Mosellanes» pour offrir à ASF un chèque de 1000 francs. Un grand merci à la présidente de l'association Mlle Aurore LORI et à ses collaboratrices.

## Hommage

«Terre des Hommes» et «Sentinelles», deux organisations suisses d'aide à l'enfance, sont orphelines de leur fondateur Edmond KAISER, mort en mission dans le sud de l'Inde, à l'âge de 86 ans. Figure de proue du mouvement humanitaire et du droit d'ingérence, Edmond KAISER a toujours été pour ASF un modèle, un exemple à suivre. Nous partageons la peine de ceux qui ont eu le bonheur de cheminer avec lui durant sa longue vie.

### La Lettre d'Aviation Sans Frontières

Bulletin d'information d'ASF

ORLY Fret 768 - 94398 ORLY Aérogare Cedex  
Tél: 01.49.75.74.37 Fax : 01.49.75.74.33  
E-mail : asfparis@asf-fr.org  
Internet : www.asf-fr.org

Responsable de la publication : Jean Ritter  
Responsable de rédaction : Jean-Claude Gérin  
Conception et réalisation graphique : Jean-Pierre Simon

Un grand merci à toute l'équipe d'ASF qui a rendu possible la réalisation de ce numéro spécial.

## THÉÂTRE DES CHAMPS ÉLYSÉES - PARIS

Le concert

### “Un avion pour la vie”

prévu le 19 juin 2000,  
au profit d'Aviation Sans Frontières,  
connaît déjà un beau succès à la réservation !

Nous tenons à remercier pour leur précieux concours, les artistes :  
Patrice FONTANAROSA, Christian BERNARD, Stéphane CARDON,  
Sylvie PORTAL, les Chœurs Air France, Patrick MARCO,  
les Chœurs Arpeggione et Frédéric LODEON

Toute notre gratitude pour leur généreux soutien à :  
AIR FRANCE, Association Lucien FONTANAROSA, ARIT, BATI Conseil,  
CAISSE des DEPOTS et CONSIGNATIONS, CARREFOUR,  
DASSAULT AVIATION, DEGRIFTOUR, FRANCE INTER  
et la MAIRIE DE PARIS.

Merci également, aux nombreuses personnes qui nous ont apporté un soutien financier pour concourir à la réussite de cette manifestation et à l'équipe de bénévoles d'ASF en charge de ce projet.

**Réservation au théâtre : 01.49.52.50.50**

## Poème d'enfants

En fouillant dans nos archives, pour redonner vie à notre passé, nous avons retrouvé quelques beaux poèmes d'écoliers, qui nous avaient été adressés en 1993 par une enseignante de l'école primaire de Saix dans le Tarn.

Yohan GONZALES et Guillaume SERENI nous avaient ainsi parlé d'ASF :

Aviation Sans Frontières  
S'envole dans les airs  
A chaque instant  
Tu sauves un petit enfant.

---

Et en ces pays de guerre  
Où règne la misère  
Les médecins et hôtesse  
Les pilotes et les mécaniciens  
Sont les mains de l'amitié.

---

Les avions petits et gros  
Qui se posent sur les routes minées  
Les champs dévastés  
Sont les ailes de l'espoir  
Dans le monde du pouvoir.

---

Sept ans plus tard, l'histoire peut encore  
(hélas) s'écrire ainsi !

Bulletin à retourner à : **AVIATION SANS FRONTIERES**

Orly Fret 768 - 94398 ORLY Aérogare Cedex

Je souhaite adhérer à votre association. J'adresse un chèque de 230 francs à l'ordre d'ASF, en règlement de ma cotisation pour l'année 2000.

faire un don pour vous aider à développer vos différentes activités.

Je vous adresse un chèque d'un montant de ..... émis à l'ordre d'ASF.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code Postal : ..... Ville : ..... Tél. : .....

Un reçu fiscal vous sera adressé par courrier. Association reconnue d'utilité publique.