



La lettre d'Aviation Sans Frontières

N° 47 - Septembre 2001

SPECIAL MISSION NIGER



Editorial

Depuis le début de l'année, nous avons ouvert une nouvelle mission en Afrique, plus précisément au Niger. Lors de nos différents passages dans la région d'Agadez, nous avons pris conscience que la topographie des lieux (zone désertique, massifs montagneux) et les distances à parcourir devaient poser quelques problèmes de logistique aux ONG en place.

Par ailleurs, les contacts que nous avons pris avec les différentes autorités de l'Etat se révélaient positifs. Chacun, du Président de la République du Niger à l'Ambassadeur de France à Niamey en passant par les différents ministres concernés, soutenait et encourageait notre projet.

Nous avons donc profité de la disponibilité de notre Maule - remplacé au Tchad par un Cessna 182 - pour lancer, sur nos fonds propres, une mission exploratoire dans la région d'Agadez et de l'Aïr.

Le bilan que l'on peut tirer de cette action est globalement positif. Cinq ONG, parmi les plus importantes, ont déjà décidé d'utiliser nos services pour faire des visites de dispensaires, effectuer des campagnes de vaccinations mais aussi accroître leur efficacité dans le développement de micro-projets réalisés dans les domaines de l'agriculture, de l'élevage.

N'allez pas croire cependant que les dirigeants de ces ONG choisissent l'avion pour *plus de confort* pour leurs déplacements. Voler sur un appareil léger, dans des conditions climatiques difficiles, n'est pas toujours une promenade. Ces hommes et ces femmes, investis de responsabilités de gestionnaires ont opté plus simplement pour l'efficacité, pour une plus grande sécurité de leurs équipes et pour une meilleure maîtrise de leurs coûts.

Quelques heures d'avion contre plusieurs jours de voyage à plusieurs véhicules !

Les médecins locaux ont, quant à eux, découvert tous les avantages d'une évacuation sanitaire rapidement effectuée par la voie des airs.

Avec ce numéro « Spécial mission Niger », vous comprendrez mieux ce qui pousse nos bénévoles à mettre leur disponibilité, leur expérience, leur savoir-faire, au service de la cause humanitaire. L'envie de participer à une aventure utile et généreuse.

Aider ceux qui aident est notre credo, mais c'est aussi le vôtre puisque, depuis plus de vingt ans, grâce à votre générosité sans cesse renouvelée, nous volons pour donner un peu d'espoir à ceux qui n'en ont plus. Soyez-en chaleureusement remerciés.

Jean-Claude Gérin

Sommaire

1. Editorial
2. Pilote bénévole au Niger
6. **nos activités :**
Les ailes du sourire
7. Parlez-nous d'ASF
10. 9^{ème} trophée golf
11. **nos brèves**

La mosquée d'Agadez construite en torchis, s'élève fièrement au-dessus de la ville

encart : Assemblée générale.

Pilote bénévole au Niger

Alain CALLIER, originaire de Montluçon, 53 ans, marié, père de trois enfants, a rejoint assez récemment l'équipe des pilotes bénévoles d'ASF qui se relaient sur tous nos terrains d'action.

Depuis 1978 - ses débuts dans l'aviation privée - il a accumulé plus de 2000 heures de vol. L'année dernière, il a effectué deux séjours au Tchad et a participé, dès avril 2001, au lancement de notre première mission au Niger.

Son journal relate mille détails sur son travail, ses conditions de vie, ses rencontres avec les représentants des ONG, les villageois et les nomades...

Extraits :

Les Touaregs et l'Aïr

« Les Touaregs étant monogames, il n'y a qu'une maison par famille. Ce sont des gens fiers, gentils, accueillants. Et beaux. C'est un peuple uni par ses coutumes, ses habitudes vestimentaires, son mode de vie, sa langue et son implantation géographique, mais c'est un peuple métissé. Il est donc pratiquement impossible de reconnaître un touareg à un seul visage. Les habits ne sont pas du tout aussi colorés qu'au Tchad, les seules couleurs étant le noir, le bleu et le blanc. Le noir leur va bien car en harmonie avec la couleur de leurs montagnes. L'Aïr est un massif granitique d'à peu près 350 km sur 150 dont l'origine remonte à la nuit des temps. Les sommets peuvent atteindre 2.000 m. Par endroits, sur des kilomètres et des kilomètres, le sol est tapissé de blocs de lave, et comme il ne pleut jamais en dehors des mois d'août et septembre, il n'y pousse aucune végétation, pas plus que sur le versant des montagnes : le paysage est noir, aride, minéral... »

Image d'un autre âge : la caravane

« ... une caravane de plus de 100 chameaux est passée, les chamelons sur le dos de leur mère, marchant d'un pas lent et régulier, remontant du Nigeria et se dirigeant vers Bilma. Ils apportent des marchandises en tout genre, en particulier du mil et redescendent avec du sel. L'aller retour dure plusieurs mois. Beaucoup de chameaux mais peu

d'hommes, une personne s'occupant de sept animaux. S'il y a trop d'hommes, il faudra plus de nourriture et s'il y en a moins, il y aura plus de fatigue à la halte, vers 23 heures. Il faut en effet, chaque soir, décharger les bêtes, les nourrir et les soigner. Et le matin, manœuvre inverse vers 5 heures ! »

Reconnaissance des terrains

« Départ 7h30, direct sur Krib-Krib, 50 minutes de vol ; ciel clair, température (presque) clémente, 30° seulement. Arrivée verticale du terrain, personne en vue. Que se passe-t-il ? Nous devrions pourtant être attendus comme le Messie par tous les gens du village et en particulier « les amis



... une caravane de plus de 100 chameaux est passée, d'un pas lent et régulier.

Photo : JC Gérin

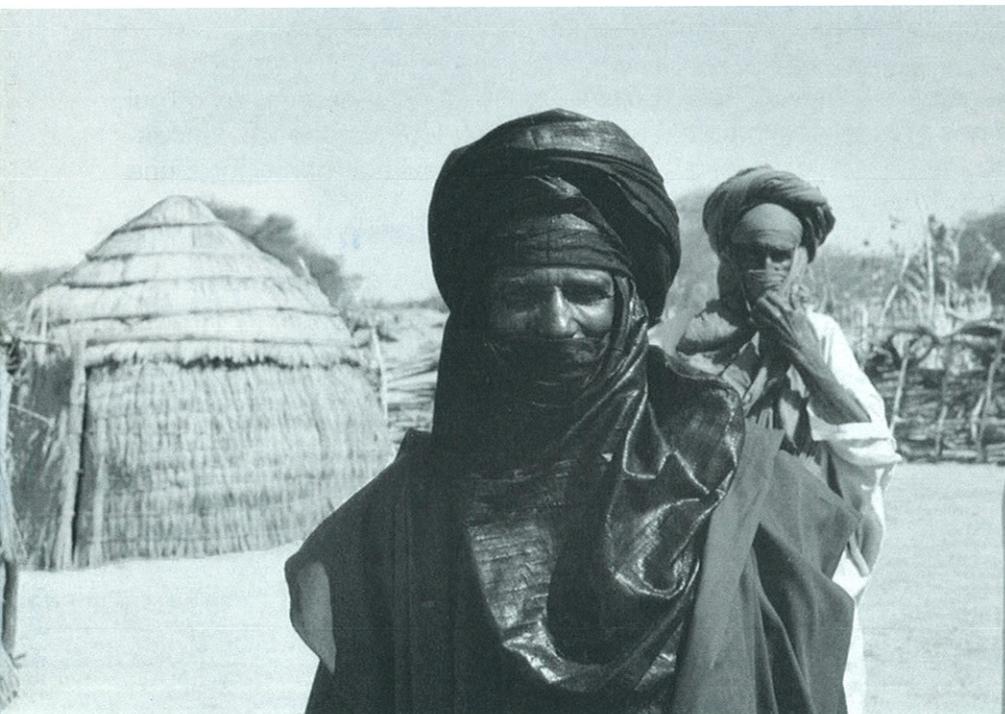


Photo : JC Gérin

de Timia » et leur Président bienfaiteur, Michel Bellevin, car c'est, entre autres, pour eux que nous sommes là. Bref, tant pis on se pose. Le terrain qui aurait dû être préparé ne l'était pas, mais heureusement, dans ces contrées très sèches où rien ne pousse, une piste faite sommairement il y a vingt ans est dans le même état aujourd'hui. Nous sommes seuls avec notre avion dans un désert de pierres. Bientôt, un nuage de poussière à l'horizon nous signale une voiture fonçant vers nous. Ce sont bien nos amis... qui viennent nous informer – mieux vaut tard que jamais – qu'ayant considéré cette piste trop éloignée de chez eux (25 km de très mauvais chemins), ils en avaient construit purement et simplement une autre, la veille, à 5 km de là ! Nous sommes donc allés en voiture avec nos hôtes sur ce nouveau terrain, fort bien fait ma fois. Prise de coordonnées, petit croquis pour les fiches terrain...

... Vers 17 heures, je suis retourné inspecter la première piste construite par les habitants (mais comment font donc les gens pour dépenser autant d'énergie ? Quelle volonté !) que j'avais trouvé dangereuse lors de mes précédents essais. Elle a l'énorme avantage d'être pratiquement dans le village, à 10 minutes à pied, mais l'inconvénient d'être un peu enclavée dans la montagne. Ré-inspection minutieuse de la surface, de son environnement et de ses dégagements. Nous avons 135 kg d'essence. Décision est prise, demain matin, à la fraîche et à deux seulement, je tenterai un atterrissage...

... Dès l'aube nous étions à contempler un paysage d'une beauté exceptionnelle, équilibre parfait de tous les éléments, village, vallée, jardins, reliefs, lumière et couleurs. Bonheur tranquille, volupté épidermique. Je sens que c'est le jour idéal pour ce que nous allons tenter. Les risques ont été pesés, mesurés, la sécurité est assurée.

A 8 heures précises, nous décollons, Michel et moi pour une grande première. Passage au-dessus du village où toute la population, y compris les écoliers en récréation spéciale, avait

les yeux rivés sur ce petit moustique ronronnant au-dessus de leur tête et qui allait peut-être se poser. Vérification de la trajectoire de décollage (toute la difficulté est là) vers le sud, c'est bon, puis touch and go, [NDLR : touché des roues sans se poser réellement] c'est toujours bon, les marges de sécurité sont respectées, on

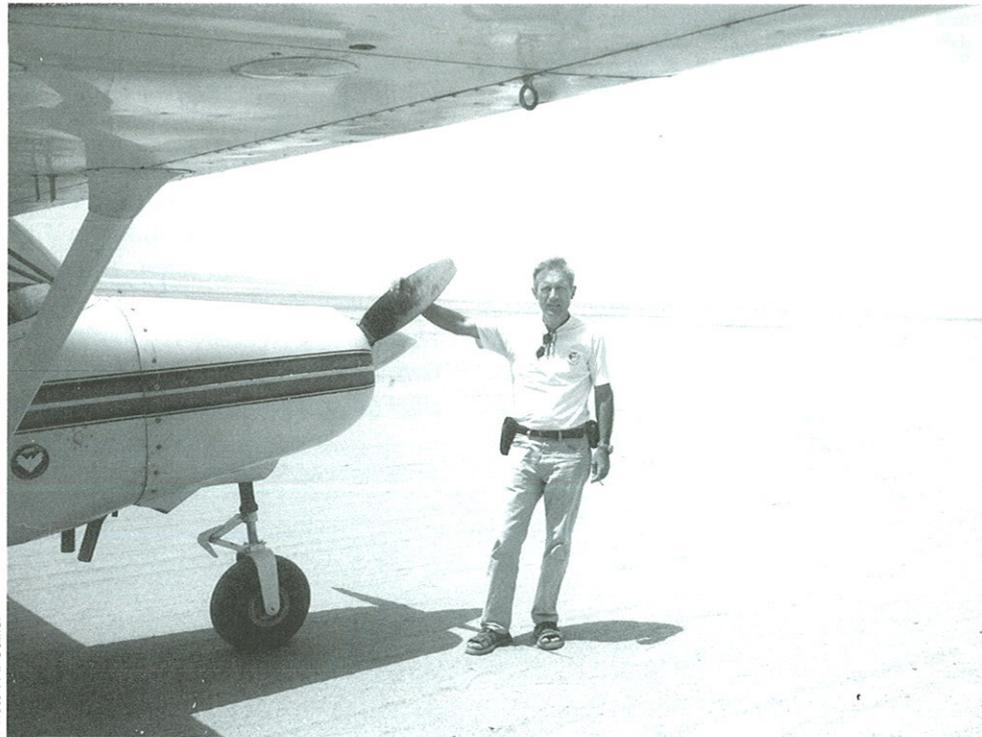


Photo - A. Callier

Alain Callier et le Maule dans le désert

y va . 180°, finale face au Nord, posé des roues, arrêt sur 350 m sans freins. Délire collectif, quelques larmes aussi (surtout Michel, mais ce genre de chose est bien contagieux...), photos par dizaines, congratulations. Tout le monde est là, c'est l'évènement du siècle : un avion s'est posé sur leur piste, dans leur village. Il va, c'est sûr, sauver des vies, faire des miracles (Dieu les entende...).

Une heure plus tard, après avoir serré des millions de mains, embrassé des millions de gens, soulevé des millions d'enfants, nous décollons à nouveau sans problème pour disparaître plein sud dans une atmosphère déjà brumeuse de chaleur.

Timia est le seul village du Niger – et peut-être d'Afrique - à posséder trois aérodromes en état !

Nous étions à Agadez à 10h37. il faisait déjà 41° !»

La chaleur...

«Ces deux derniers jours ont été particulièrement éprouvants : la température n'est pas descendue au-dessous de 44°. Les organismes commencent à fatiguer. Je ne sais pas combien de temps il nous faudrait pour nous habituer, mais ce qui est sûr, c'est que deux mois ne sont pas

suffisants. Dès le matin, nous avons l'impression de porter un autobus sur les épaules...»

«...Pour vous dire la canicule, le manche de l'avion était tellement chaud pendant le vol retour que j'ai été contraint d'utiliser une serviette pour éviter la brûlure au deuxième degré ! Sans rire !»

et le vent

«Cette nuit, il a fait un vent épouvantable qui nous a couverts de poussière (je vous rappelle que nous dormons dehors) et rempli le jardin et la maison de sable sale et de bouts de sacs en plastique. Il a fallu se replier à l'intérieur vers le milieu de la nuit et endurer du même coup la chaleur tropicale. La belle moustiquaire toute neuve a pris la triste couleur grisâtre des morceaux de voile de mariée oubliés sur les antennes de voiture...»

Premières évacuations sanitaires d'urgence

«Je vous disais hier que l'activité d'ASF serait bientôt intense, et bien elle l'est, sacrebleu. Ce matin donc, décollage à 9 h (les Allemands sont précis) avec Pistor [Responsable de l'ONG allemande GTZ]. Cet homme que l'on nous avait décrit comme froid et hautain s'est révélé finalement sympathique. 57 minutes de vol assez tranquille dans la brume et nous voilà en finale du fameux terrain. Difficile d'estimer le vent dans cet environnement. J'avais une chance sur deux de me tromper... et je me suis trompé, van de pute ! Arrivée avec 10 bons nœuds arrière, mais la piste est suffisamment longue. Je ne vous

pas le sein, gros comme un ballon de rugby ! Le moindre pas, la moindre secousse lui était insupportable. Je l'imagine chahutée dans une voiture pendant 7 heures. J'ai donc embarqué sans attendre la femme, le sein, le bébé et son accompagnatrice. Décollage direction Arlit. 54 minutes presque calmes contre 7 heures éprouvantes ; preuve est faite s'il en était besoin.

On m'a raconté qu'au décollage tout le monde pleurait. Les miracles existent, la preuve.

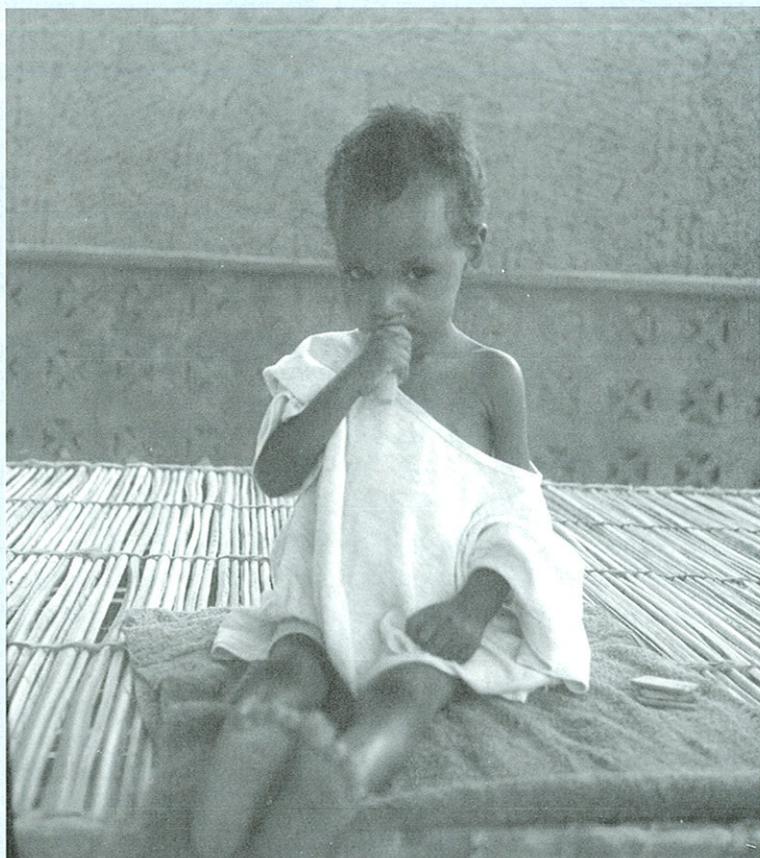
Dépose rapide de mes malades et retour sur Timia avec atterro, cette fois dans le bon sens, une manche à air ayant été installée illico. Déjeuner d'une simple et excellente salade chez Michel [Président de l'association les Amis de Timia] pendant lequel on nous amène une fillette de 2

de 50 minutes sans histoire. A peine débarqués, nous étions sollicités pour évacuer deux femmes, l'une ayant une cicatrice de césarienne salement infectée, l'autre ayant les classiques gravissimes problèmes d'accouchement difficile.

...Sans le secours de l'avion et les six heures gagnées, la jeune femme et son bébé auraient trépassé. C'était à 1/4 d'heure près, d'après les doctresses cubaines (que nous avons dérangées pendant la sieste). Le bébé – dont la tête n'aurait pas pu passer sans leur intervention, par le petit bassin de la jeune maman - un beau garçon que nous irons voir demain se porte bien.

Ce genre de satisfaction n'a pas de prix, est-ce besoin de le préciser ?»

«... mais l'évacuation sanitaire d'urgence n'est pas encore entrée dans les mœurs : lundi dernier, une fillette de 8 ans, tombée dans un coma diabétique aurait bien eu besoin de nos services. Le toubib a considéré que l'on ne faisait pas appel à un avion pour une enfant pauvre. Résultat, le transport a eu lieu en voiture, privant l'hôpital d'ambulance pendant 3 jours. Et moi, j'étais complètement disponible !»



Hadé, fillette du Niger

Photo : A. Callier

raconte pas l'accueil, notre ami Pistor en est resté comme deux ronds de flan. Foudroyé. Cet homme cache bien sa sensibilité. Je crois que d'un coup, il a pris conscience de l'utilité d'ASF et de la construction des pistes, surtout que nous attendait une femme atteinte d'une maladie (cancer?) d'un sein. Je ne vous raconte

ans et demi (Hadé) terriblement affaiblie par la malnutrition et la déshydratation. Un sac d'os. Il faut l'hospitaliser d'urgence à Agadez.

...Ce matin comme prévu, nous avons ramené Hadé à Timia avec seulement une petite heure de retard car l'enfant a eu besoin de soins. Vol

Tegguida, village déshérité

«Avec Xavier Lehimas, médecin coopérant rattaché auprès du ministère de la santé Nigérien et le Directeur régional de la santé, le vol d'aujourd'hui était prévu et préparé dans les moindres détails. Il s'agissait de trouver et de compter les nomades vivant au Nord-Ouest d'Agadez, en direction du Mali, en vue des Journées nationales de vaccinations, programmées pour le mois prochain.

Nous avons donc, ensemble, repéré sur des cartes détaillées, les positions des puits autour desquels se rassemblent les nomades à cette saison. Je les ai rentrées sur le GPS [Système de guidage par satellite] et le trajet fut décidé en commun. Pas loin de 500 nautiques ! [environ 900 km] . C'est beaucoup de temps et d'argent.

Je me suis arrangé pour que le circuit puisse être – si nécessaire – raccourci car j'ai pensé que mes passagers ne se rendaient peut-être pas compte ce que représentaient pour la vessie, pour les estomacs et pour les jambes, cinq heures à être cha-
huté par 45° !

Au bout de 3h50 à tourner autour des puits, noter les positions, les concentrations de population et d'animaux, compter les tentes, observer l'absence totale de végétation, je me suis précipité, au grand soulagement de tous, sur la seule et unique piste encore en état dans le secteur à 300 km à la ronde, celle de Tegguida-in-Tessoum, construite par les japonais à l'époque de la grande ruée vers l'uranium et abandonnée depuis une bonne vingtaine d'années, après n'avoir jamais servie.

Déjeuner d'une salade de riz à l'ombre de l'aile de l'avion, par 47° au thermomètre. Rapidement nous eûmes la visite des gens du village, intrigués – on s'en serait douté – de voir un avion tomber du ciel dans le coin le plus désolé de la planète

Et quand je dis «désolé», je suis gentil. J'avais vu Fachi [village à l'Est de l'Air] et déjà il m'avait semblé impossible d'y vivre humainement, mais finalement il y avait pire. Bien pire. Là, c'est l'enfer sur terre.

Comment vous dire ? Il ne fait jamais en dessous de 45° à l'ombre, mais ce mot est absent du dictionnaire local. Du feu sur la tête, du feu dans la tête, du feu partout. La peau cloque immédiatement, les yeux vous brûlent malgré vos lunettes

hyper protectrices, la gorge est desséchée en permanence, les poumons «appellent au secours».

Le village est posé sur un océan de vide. Rien, absolument rien à l'horizon. D'ailleurs il n'y a même pas d'horizon. Au fond, tout au fond, il y a les mirages, comme s'il y avait de l'eau. C'est l'air surchauffé qui donne cette illusion.

Le village ? Cinquante maisons dé-

labrées, recroquevillées les unes sur les autres où vivent, je ne sais pas comment, des gens qui ont tiré, dès leur naissance, la plus mauvaise carte du panier.

Pour vous dire, l'eau elle-même est salée et pas qu'un peu : 2 grammes par litre ! Rien d'autre à boire, sauf à aller à dos d'âne au puits d'eau douce le plus proche, 25 km, presque une journée de marche. Dingue. C'est à devenir dingue, je vous dis.

Et pourquoi ces gens restent-ils là ? Pourquoi ne fuient-ils pas dès qu'ils sont en âge de courir ? Parce qu'ils sont nés ici, que personne ne les attend nulle part, qu'ils ne sauraient pas où aller, qu'ils n'ont pas le premier kopeck pour commencer quoi que ce soit. Ils n'ont ni vêtements ni chaussures. Que du sel à vendre, mais les clients sont de plus en plus rares et le prix s'effondre : 25 francs CFA (vingt cinq centimes français !) les 500 grammes. Une famille arrive pé-

profondeur. Ensuite, il faut façonner des cuvettes dans le sol argileux, lisser les bords et le fond et laisser sécher. Après quoi, les enfants à partir de 7 ans, les femmes et les hommes jeunes, c'est à dire toute la population valide, grattent le sol alentour à l'aide d'un petit outil genre raclette et apportent dans les cuvettes cette terre salée en poudre qu'ils mélangent avec de l'eau du puits pour en faire une sorte de soupe. On laisse décanter une semaine en aspergeant régulièrement la surface pour que des cristaux se forment que l'on récupère ensuite. Enfin, on enlève la terre rincée, vidée de son sel et on la jette sur un tas qui fait comme un crassier. C'est le seul relief de toute la région. C'est là que les vieux interviennent. Quand une vie de travail accroupie, penchée, courbée, à baigner dans l'eau salée leur a complètement ruiné la santé, rongé les membres et détruit les dents et les yeux, ils grattent



Photo : A. Callier

Les salines de Tegguida

niblement à se faire un revenu annuel de cent mille francs CFA. Comptez ce que cela fait par mois...

Et pour avoir 500 grammes de sel, le travail est titanesque. La méthode d'extraction n'est pas la même qu'ailleurs où l'eau remontant à la surface par capillarité se charge en sel. Ici, c'est presque l'inverse : il faut commencer par creuser un puits d'environ 80cm de diamètre et de 2m de

les flancs de cette colline de terre dans laquelle il reste peut-être un peu de sel récupérable et on recommence une deuxième fois le processus, ce qui leur permet de travailler encore et toujours, jusqu'au bout, jusqu'à la fin, mais presque debout. Le sel est ensuite pressé, séché et empilé dans l'attente de clients. Mais ce sel, un peu terreux, est de moins bonne qualité, paraît-il, que celui de Teguedine,

Quand Icare se fait sourire

Dans le cadre de l'activité «Les ailes du sourire», notre ami **Lucien Lavorel** a partagé, le temps d'une journée, le bonheur que ressentent de jeunes handicapés ou en difficulté lorsqu'ils découvrent le monde de l'aéronautique. Ces instants privilégiés ont inspiré sa plume...

«Le rire est le propre de l'homme. Et le sourire ? Un «sous-rire» ? Sûrement pas ! Sans doute une alchimie subtile faite d'intention, de proposition et de résultat en retour. (Don et contre don diraient certains).

Des visages qui s'épanouissent après une journée de découverte – dûment préparée et donnée dans un climat très humain – en sont la preuve.

Sourire d'ASF fait aussi naître à des milliers de kilomètres sur les lèvres de l'enfant qui savoure son bol de lait, chez l'enfant guéri qui

rentre chez lui, chez la parturiente qui doit sa vie et celle de son enfant aux ailes généreuses qui l'ont transportée d'urgence à l'hôpital quelque part au cœur de l'Afrique. Les mille et mille histoires où des hommes et des femmes rejoignent avec générosité, lucidité et compétence d'autres hommes et d'autres femmes dans leur dénuement et leur souffrance – phy-

sique et morale – pour y retrouver l'humain et le faire émerger en disent plus sur l'humanitaire que de longs discours. L'humanitaire aérien : un geste simplement mais pleinement humain posé sans bruit avec l'intelligence du cœur à travers une activité encore hautement symbolique. Icare n'est pas mort...»



Photo : P. Biason

Les ailes du sourire à Chambéry

Mission NIGER (suite)

de Bilma ou de Fachi. La consommation baissant suite, entre autres, à la diminution du nombre de chameaux, la production a de plus en

plus de mal à s'écouler et la population s'enfonce doucement, inéluctablement, dans les abîmes de la misère.

A quel moment rend-on les armes ? A quel stade de souffrance et d'épuisement abandonne-t-on la lutte ? Quand décide-t-on de s'allonger pour se laisser mourir ? A les voir, et sachant que c'est comme cela depuis la nuit des temps, j'aurais tendance à répondre « jamais ».

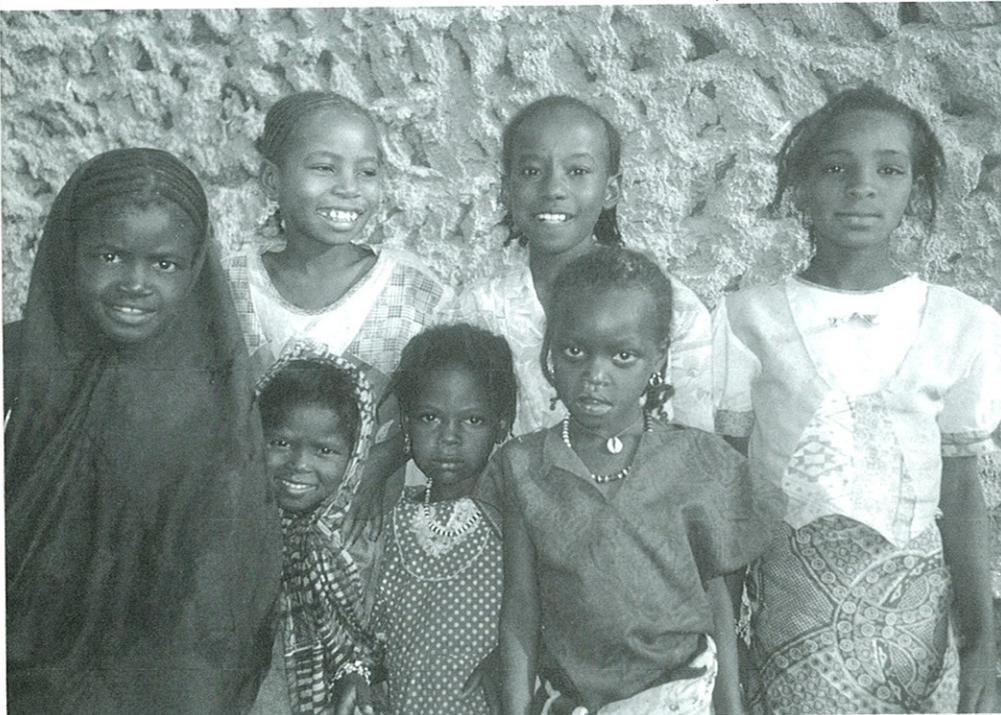
Pleurer ne sert à rien, ne soulage en rien, n'aide en rien et pourtant, comment s'en empêcher ? La prise de conscience est tellement douloureuse, le spectacle tellement insupportable...

Et n'oubliez pas ce soleil qui n'est d'aucune pitié. Jamais. Pas un seul jour de l'année.

Le retour fut un peu silencieux, probablement chacun dans ses pensées.

A. Callier

Photo : A. Callier



Sourires d'enfants de Timia

Parlez-nous d'Aviation Sans Frontières ...

C'est en compagnie de **Gérald Similowski** cofondateur d'Aviation Sans Frontières et son Président de 1980 à 1984 puis en 1987 - 1988, que **La lettre d'ASF** inaugure une série de portraits des «pères fondateurs», des figures connues - et moins connues - de notre Association.

Il s'agit de rien moins que d'en écrire une certaine histoire à travers leurs témoignages.

Sim c'est ainsi qu'affectueusement à ASF on nomme cet homme au regard clair - est né à Paris le 15 novembre 1932. Rencontre de sang béarnais par sa mère, veuve dès 1935 «femme remarquable par son ouverture, sa sagesse et son courage ayant eu une conduite exemplaire pendant la guerre» tient-il à souligner ; de sang polonais et turc par ses grands-pères. Son enfance baigne dans la couture. Aussi, après son brevet commercial on le retrouve apprenti couturier. Mais la couture ne l'intéresse que médiocrement et n'offre guère de débouchés. Il devient donc représentant de l'entreprise familiale puis exerce des petits boulots avant de s'engager en 1953 dans l'Armée de l'Air pour 5 ans (dont une première année au Texas pour y passer son brevet et tâter du T-6, du T-28, du T-33). Pilote de chasse à Luxeuil, il vole sur F-84G. Mais son objectif, c'est la ligne. Aussi fera t-il tout pour passer dans le transport, au grand dam de la hiérarchie qui y voit une dévalorisation, tant la classification chasse, puis transport, préfère sans doute, ce qui relie les hommes aux hommes à ce qui les oppose, fut-ce de façon prestigieuse. Alors, à coup de cours du soir, notre pilote militaire se met à niveau pour postuler à Air France où il entrera en stage en 1960 pour deux ans. Puis ce sera un passage à Air Algérie à la fin de la guerre. Retour à Air France où

il fera carrière jusqu'en 1992 avec la «fabuleuse» parenthèse de la postale de nuit. A lire son carnet de vol on retrouverait des noms d'avions prestigieux : Caravelle, B-727, B-747 (avion qu'il a adoré), Airbus-300 et 310. Seconde par-



G. Similowski co-fondateur d'ASF

ticularité (et bizarrerie pour la profession) Sim terminera sa carrière comme CDB sur ces deux avions et non sur 747. Il n'est pas homme du long courrier et préfère sans doute plus de contact et de proximité. Cette proximité, il la vivra au syndicat mais surtout dans ses fonctions d'instructeur où il transmet, à travers un compagnonnage inter génération, son savoir, et nourrit son désir de donner et de recevoir. Et puis il y a ASF, qu'il fonde en 1980 avec quelques autres et où il s'engage à fond. En 1992 son départ à la retraite marque le retour à l'avion léger pour les besoins d'ASF, (C-206 C-208, et DR 400 pour les vols de personnes handicapées) avec un départ par l'ULM avec son ami Gé-

rard Feldzer aux «Ailes de la Ville». Une remise en question pour l'habitué des gros porteurs qui va maintenant être mis à la question.

La lettre d'ASF : Sim, peux-tu nous dire ce qui t'a conduit, toi et d'autres, à l'humanitaire et spécialement à Aviation Sans Frontières?

Sim : Dans mes motivations, il y a des éléments qui relèvent de mon caractère. Par nature j'ai conscience du bien-être que nous avons et du mal-être qui existe autour de nous et ceci de façon collective. D'autres éléments tiennent à des personnalités qui m'ont profondément marqué et puis il y eut le climat moral, philosophique des années 60 et 70 en France. Une grande figure de l'aéronautique m'a énormément marqué. C'est André Gréard, syndicaliste et phare de la profession (il a été un des créateurs de l'IFALPA), véritable leader qui a su garder la cohésion de la profession à des moments difficiles. A titre personnel il a conduit en 1968, avec des collègues syndicalistes d'Air France, l'opération du Biafra à la demande de la Croix Rouge avec un Constellation. Pour venir en aide à des populations encerclées à travers des vols humanitaires qui voisinaient, sans jamais s'y mêler, avec des trafics d'armes. Cela a fait résonance en moi. Il a par la suite affrété un Boeing 707 pour le Bangladesh inondé.

Un autre pilote, Georges Clerc, rencontré en Algérie, m'a aussi beaucoup impressionné. A 50 ans il prend sa retraite et se retire dans une communauté religieuse du Lot «les Amis de l'homme» dont les principes étaient le partage des biens selon les besoins de chacun, l'aide aux petits paysans - sous réserve de monter des coopératives. Et cette solidarité devait être reportée au-delà, sur des paysans d'ailleurs.

C'est pourquoi au moment d'une sécheresse au Burkina Faso, Georges a mis des copains pilotes dans le coup pour monter une mission et affréter un avion. L'idée de solidarité était très forte. Tout cela m'a beaucoup influencé. Et puis il y a eu la rencontre avec «Hôpital Sans Frontières». On avait proposé de transporter un hôpital démontable en DC3. Cela n'a pas marché mais

marcher ton truc». Alors, ça été le déclic et c'est parti à fond.

N'oublions pas non plus 1968 qui a marqué pour longtemps les esprits. J'avais 36 ans, je passais CDB à la Postale. J'ai fréquenté des clubs philosophiques. Il y avait le tiers-mondisme - mauvaise conscience du colonialisme - et les médias qui faisaient découvrir les horreurs de la famine, de la guerre. C'était une marmite et ça m'a transporté. On n' imagine pas aujourd'hui en ces temps d'individualisme tout ce mouvement collectif tourné vers l'aide aux autres, vers les problèmes humanitaires.

La lettre d'ASF : on en arrive à la création d'Aviation Sans Frontières, à ses missions.

Sim : l'acte fondateur d'Aviation Sans Frontières dans ce contexte

tuts, établir des cartes d'adhésions et des cotisations et, comme on le verra, se mettre au clair sur la philosophie. Les vagues projets de départ ou même les idées fausses étaient derrière nous...

La première mission - elle m'a alors souvent empêché de dormir, comme beaucoup d'autres par la suite - a été effectuée en ex-Haute Volta (Burkina Faso) avec Clerc pour aider les paysans à faire la «soudure» en leur expédiant des semences par delà des pistes inondées. Grâce à ma proximité avec Saint-Yan on a pu affréter en juillet 80 un Nord 262. Des équipages mêlant des instructeurs, leurs ex-élèves devenus copi ou CDB en compagnie, ont fait un pont aérien pendant 5 semaines. Symboliquement, c'était très intéressant ce mélange de générations, de fonctions, d'instructeurs qui deviennent élèves...

Il y a eu ensuite le drame de l'Ouganda. On est allé voir «Médecins Sans Frontières» qui était encore une petite organisation avec ses purs du début. Il nous ont eu à la bonne et bien que nous voyant comme des petits aristos sans véritable projet pérenne, ils nous ont fait confiance. Aviation Sans Frontières est partie sans avion pendant trois semaines pour reconnaître en voiture les lieux, en la personne d'un «ancien», Carlos Oliva, un personnage, (je conseille son livre «Un autre monde») et d'un jeune pilote (en somme une association de la fougue et de l'expérience à travers deux générations). MSF a pris au sérieux leurs conclusions et nous a garanti 200 heures de vol sur un Mousquetaire loué (à un prix dérisoire) au Club de Saint-Yan et acheminé dans des conditions incroyables ! Il a fait des vols pendant un an pour MSF et 15 autres organisations. C'était parti. Par la suite il y a eu des missions sur gros porteurs, sans compter la Postale dont je parlerai plus loin. Sur Phnom Penh avec un 707 sorti de la flotte d'Air France que l'on a «décoconné» dans des conditions invraisemblables mais avec succès



Photo : ASF

Sim se mobilise pour «les Ailes du sourire»

a eu des conséquences. Le responsable d'Hôpital Sans Frontières a conclu que mon projet ne correspondait pas à ses besoins et m'a conseillé de monter ma propre association. Moi, je voyais alors l'action humanitaire à travers des avions de ligne sanitaires avec du PNC, une vingtaine de pilotes et de mécanos. J'ai présenté un projet à Gréard qui m'intimidait beaucoup à l'époque et que je vénérerais - jusqu'à 50 ans j'étais un grand timide...(sic). Il m'a dit «ça peut

porteur a été un questionnaire distribué à tous les PNT et PNC. On leur disait à peu près ceci «Pourquoi ne pas donner quelques jours de vos vacances pour la bonne cause ?» Il y a eu 800 réponses. Il fallait trouver un débouché à cette volonté d'action. D'où l'idée d'une structure permanente regroupant des moyens, capable de se tenir au fait des réalités car les missions ponctuelles supposaient un travail considérable à recommencer chaque fois. Il a fallu rédiger des sta-

tant les bonnes volontés étaient fortes. Avec un 747 à un prix très très bas pour convoier 110 tonnes de farine en Ethiopie à la demande d'un journaliste d'Ouest-France rencontré alors qu'ASF avait un monomoteur là-bas et travaillait avec MSF. Avec un A-300 piloté par Primo Biason au moment de la catastrophe d'Erevan. Aujourd'hui, pour répondre à sa spécificité, ASF intervient sur avions légers (Caravan, C-182, Maule) au Tchad, au Niger, au Congo ... et en France à travers cette activité particulière que sont «les Ailes du Sourire».

La lettre d'ASF : Au départ Aviation Sans Frontières a d'abord été une affaire d'hommes, de pilotes et de copains...

Sim : C'est vrai. Au départ d'Aviation Sans Frontières il y a eu trois pilotes de générations différentes et en situation de compagnonnage. Gréard puis moi avec mes 48 ans et Yout avec ses 25 ans. Gréard - grande figure du milieu navigant - a drainé la plupart des adhésions dans la génération de nos instructeurs à nous qui avions 45 ans. A cette époque on volait moins que maintenant ce qui laissait du temps libre et, comme je l'ai dit, la sensibilité sociale portait à l'engagement dans le Tiers-Monde. Pour les pilotes bénévoles, qui étaient très nombreux à être en activité, l'engagement était fou. D'où un brassage énorme de gens qui partageaient une semaine avec l'esprit blue-jean et tee-shirt. Pendant plusieurs années on a eu plusieurs missions en même temps sur avions légers (4 ou 5 au plus fort). C'était l'essentiel de l'action.

Après il y a eu la messagerie. Cela a commencé petit, avec un colis de temps en temps. La toute première expédition a été une voiturette pour handicapé à pédalier manuel énorme, bien difficilement logeable dans la soute équipage, avec mon copi d'alors, Pierre Maréchal, qui me servait de secrétaire. Ensuite André Fleury (CDB, ex-navigateur) a structuré ce «colisage». Tandis

que sa femme, Geneviève, a contribué à lancer le convoi d'enfants (quelques-uns par an au début) à une époque où l'engouement était à l'adoption. On allait chercher les enfants. Les parents adoptifs

ailleurs, donnent «en plus» à ASF. Aviation Sans Frontières hésite à rechercher des fonds hors du milieu de l'aéronautique pour ne pas manger le gâteau des autres et pour éviter d'entrer dans le jeu de



Sim et Xavier Emmanuelli - ex. secrétaire d'Etat à l'action humanitaire

qui avaient été en reconnaissance ne pouvant pas se payer un second voyage. Puis ça évolué, ça c'est amélioré et étoffé avec Eliane, Dominique... et aujourd'hui avec Gisèle et son équipe.

La lettre d'ASF : Sim dis-nous comment pour toi, Aviation Sans Frontières, doit envisager l'action humanitaire, autrement dit sa philosophie de l'action?

Sim : Ne sachant ni soigner, ni construire, ni enseigner, mais seulement transporter, notre vocation était toute tracée: «aider ceux qui aident». L'engagement humanitaire à ASF c'est la volonté d'un groupe qui ne voulait pas faire une association humanitaire généraliste mais qui voulait se pencher sur le malheur d'autrui en se servant de l'aérien, en utilisant ses compétences spécifiques. Mon souhait est qu'ASF soit soutenu principalement par le monde de l'aéronautique grâce à son potentiel matériel et la compétence formidable de ses personnels et que ceux qui donnent

la compétition face à une masse de donateurs, pour être celui qui se vend le mieux. Ainsi Aviation Sans Frontières pourrait être un véritable porte-drapeau et véritablement «exprimer la générosité du monde de l'aéronautique». Cette vocation de vecteur aérien peut certes avoir des adaptations et des exceptions comme l'opération «lait» où notre sérieux logistique a été mis en valeur et les Ailes du sourire où nous pouvons donner directement un petit bonheur à ceux qui en manquent tant. D'une façon générale, nous avons choisi de répondre à la «crise» plutôt que de faire du développement. Le choix de la crise veut dire agir dans un pays déstructuré, n'avoir à rendre compte qu'à soi-même et aux autres associations. C'est plus simple, ça n'implique pas une collaboration avec les pouvoirs locaux. Ces conditions sont plus propices à l'action des bénévoles disponibles seulement pour des périodes relativement réduites. Le développement implique un engagement de longue durée, une collaboration avec les gouver-

nements, une compréhension des populations. Autant de conditions qu'il nous est difficile d'appréhender. Un autre grand choix a été de décider de ne s'attacher qu'aux conséquences des drames et catastrophes et non à leur cause. Aider sans aller jusqu'à dénoncer les causes politiques et économiques qui les génèrent n'est moralement pas facile car on a un sentiment d'abandon, de baisser les bras devant l'injustice. Mais souvent s'engager à fond pour lutter politiquement fait perdre de vue le drame individuel. C'est un dilemme. Mais par essence nous sommes plus opérationnels qu'idéologues.

Sauver «un Homme par un Homme», tendre la main à celui qui est à terre, échanger un regard, nous semble aussi primordial que naturellement humain. Ne pouvant pas tout faire, ni refaire le monde, nous avons une satisfaction en pensant que nous avons permis à Yasmin de ne pas mourir à 10 ans, donné une chance de survie

à Tang en approvisionnant un camp, sauvé Manuella en l'évacuant, guéri Abou en livrant le médicament attendu, donné un sourire à Pierre et Marie. Il y a des gestes, des paroles, des rencontres qui sont autant de clés qui illuminent une vie, qui la font tourner.

La lettre d'ASF : Si on disait un mot de la postale de nuit ?

Sim : Si Saint-Yan a joué un rôle important en liant l'école, la ligne et les navigants à Aviation Sans Frontières, la Postale, où il régnait encore un peu l'esprit de «pionner» donnant une ambiance cordiale et chaleureuse, a aussi eu un rôle important. Pendant plusieurs années elle nous a offert ses Transall (jusqu'à treize) et ses équipages pendant les périodes inoccupées des week-end. C'était contraignant car les avions devaient être disponibles à temps. On sait que la Poste ne plaisante pas sur le chapitre de la régularité à 100%. Il a fallu convaincre et ne pas se plan-

ter au bout du monde.

La lettre d'ASF : Et si c'était à refaire ?

Sim : D'abord, mon bonheur c'est qu'ASF a gardé son esprit d'origine fait de bénévolat éclairé, d'indépendance ouverte et a su impliquer - comme cela a été fortement voulu dès le départ - les différents acteurs de l'aviation et pas seulement des pilotes, même si ceux-ci ont été à son origine (d'où Aviation et non Pilotes Sans Frontières).

Oui, si c'était à refaire et malgré les difficultés, je m'y engagerais de la même façon. Aujourd'hui en essayant de pratiquer «l'Art d'être Grand-Père» avec mes nombreux petits enfants, je lève un peu le pied, mais mon regard sur l'aviation et l'humanitaire reste le même.

Lucien Lavorel

¹ - On trouvera des compléments éclairants dans «Pilotes Sans Frontières» de Bernard Chauveau Editions France Empire aux pages 18-19 et 197.

21 juin 2001

9ème Trophée Golf A S F de La Vaucouleurs

Le parcours de La Vaucouleurs aux accents irlandais, un temps de rêve avec cette petite brise idéale pour jouer et qui faisait déjà penser aux vacances, les 104 donateurs-joueurs qui s'élançèrent au coup de canon (shot-gun) à 13h30 partageaient un moment fort de détente au profit d'une noble cause.

Les résultats sportifs furent d'un niveau encore supérieur à l'année précédente, la meilleure équipe en classement brut - ainsi que les trois premières équipes en classement net - reçurent leur prix. Lors du tirage au sort, le hasard permit de récompenser tous les donateurs-joueurs ou non-joueurs grâce à la générosité de nos nombreux sponsors. Un concours de précision organisé sur le trou n°2, permit de remettre à l'auteur de la balle, la plus proche du trou, le Trophée James MILHAUD, en mémoire de celui qui fut un grand spécialiste des approches de précision.

Ce fut l'occasion pour le Président Jacques GUERRIER, de présenter les actions d'ASF, en particulier la mission au Niger et les accompagnements d'enfants, que l'organisation de ce Trophée aidera à financer, avec plus de 60.000 F de dons.

Dès que la brise tomba, en fin de soirée, les participants purent profiter pendant le dîner du spectacle toujours extraordinaire de la montgolfière de l'A.A.A.I. et son enveloppe aux couleurs d'Air France, et de nombreux vols captifs proposés par Gislaïne Lacaze et Roland Collion.

L'équipage a eu la gentillesse de faire partager sa passion jusque tard dans la nuit à tous ces terriens, qui ne pensent qu'à pousser une balle dans un trou, et qui sont aussi de merveilleux généreux donateurs. Nous leur donnons rendez-vous pour la 10ème édition du Trophée ASF le jeudi 27 juin 2002 (date à confirmer).

A tous, nos chaleureux remerciements !

Josée CLEUDIC, Brigitte et Jacques BONTE

Résultats :

1 ^{er} brut	Aymeric DANO	&	Flavien REVEN	48
1 ^{er} net	Alain BUGNET	&	Rémi BUGNET	48
2 ^{ème} net	Eric RINGALLE	&	Diane PRINGALLE	45
3 ^{ème} net	Pierre PECHINE	&	Philippe LARROUTIS	43

Concours de précision « Trophée James MILHAUD » : Alain FIGEAT



Photo DR

Vol de la mongolfière de l'A.A.A.I.

Convention Air France - ASF

Le 11 mai dernier, Jean Cyril Spinetta et Jean Ritter signaient une convention qui fixait les conditions du soutien apporté par la Compagnie nationale aux actions humanitaires d'Aviation Sans Frontières.

Air France contribuera, chaque année, au fonctionnement de notre association par le versement d'une subvention de 500.000 francs et par la mise à disposition de diverses facilités (transport, maintenance, édition, etc.).

Aviation Sans Frontières veillera, pour sa part, à l'utilisation parcimonieuse de ces aides et s'engage à poursuivre la politique de transparence de sa comptabilité, vérifiée annuellement par un commissaire aux comptes.

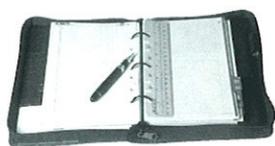
Cette convention marque l'aboutissement d'une volonté commune de coopérer au succès des actions d'ASF. Un accord exemplaire qui ne peut faire que des heureux !



Photo : Air France

(de g. à d.) pour ASF, P. Biason, J. Guerrier, J. Ritter, reçus par le Président d'Air France J.C. Spinetta

Sur vos agendas



Trois rendez-vous à retenir :

Le tournoi du **Polo Masters de Saint Tropez** se déroulera les 7, 8 et 9 septembre à Gassin (83). Cette année encore, les organisateurs de cette compétition internationale nous donnent l'occasion de vous accueillir sous la tente d'ASF.

Exposition photos sur les missions et activités d'ASF à l'Hôtel de ville d'**Aix en Provence** du 19 au 30 novembre 2001.

Le 18 janvier 2002, notre délégation Sud-Est renouvelle son opération «**Loto à Eguilles**». Gageons qu vous serez nombreux à retenir vos tables et vos cartons... gagnants !

Le mot du nouveau Président

Le joli mois de mai a vu apparaître un nouveau Président. Dans les associations, cela veut souvent dire un certain changement. Chez nous, l'édifice bâti par ses prédécesseurs est suffisamment solide pour que nous n'ayons pas l'idée de provoquer des bouleversements.

Cependant, des améliorations, dans la continuité, sont à entrevoir en ce qui concerne principalement :

- la motivation des jeunes afin

que la relève des équipes soit assurée dans l'avenir ;

- le développement des délégations régionales pour nous faire mieux connaître en province et donner envie aux femmes et aux hommes sensibilisés par nos messages, de nous rencontrer. En un mot, mieux nous connaître pour gagner en notoriété.

Voilà quelques thèmes de réflexion pour chacune et chacun engagés dans l'action ASF.

Jacques GUERRIER



(de g. à d.) J. Guerrier, nouveau Président, P. Biason et Sim

Les Coulisses de Livré

Cette association (15 membres dont 10 acteurs amateurs) installée à Mécé nous écrit :

«Notre saison théâtrale est maintenant terminée. Nous avons monté cette année une pièce en 2 actes de Francis Joffo «Vacances de rêve». Nous avons essayé, grâce à vos documents et affiches, de sensibiliser notre public au cours de nos différentes représentations à vos nombreuses

actions à travers le monde. Nous espérons que notre don de 4.000 francs fera le bonheur d'un enfant malade.»

Nous sommes très touchés par ce geste de générosité, d'autant que les jeunes comédiens sont souvent à la recherche de subsides sonnants et trébuchants, pour leur permettre de distraire des gens ! Merci à toute la troupe et beaucoup de succès en pays Rennais et ailleurs...



La troupe des «Coulisses de Livré» au grand complet

Salon de l'Aéronautique et de l'Espace 2001

En juin dernier, ASF a tenu salon au Bourget.

De nombreux visiteurs se sont rendus sur notre stand, animé pendant 9 jours par une équipe renforcée de bénévoles.

Plus de 14.000 francs ont été récoltés, représentant le montant des ventes d'objets promotionnels (briquets, casquettes, tee-shirts...).

Un très grand merci à toutes celles et à tous ceux qui ont donné temps et énergie pour faire flotter nos couleurs pendant cette manifestation internationale.



Soutenez notre action au Niger

35 Euros

Tel est le montant que vous aurez à payer pour la cotisation 2002. Pour éviter les décimales – qui ne manqueront pas de compliquer notre vie quotidienne – le Conseil d'administration d'ASF a opté pour un arrondi à l'euro inférieur. Quelques centimes en moins pour nos finances mais une simplification pour vous !

La Lettre d'Aviation Sans Frontières Bulletin d'information d'ASF

ORLY Fret 768 – 94398 ORLY Aéroport 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 : Jacques Guerrier
Responsable de rédaction : Jean-Claude Gérin
Conception et réalisation graphique : Jean-Pierre Simon

Un grand merci à toute l'équipe d'ASF et à Air France qui ont rendu possible la réalisation de ce numéro.

Bulletin à retourner à : **AVIATION SANS FRONTIÈRES**

Orly Fret 768 - 94398 ORLY Aéroport Cedex

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

faire un don pour vous aider à développer vos différentes activités et vous envoi un chèque d'un montant de émis à l'ordre d'ASF.

Nom : Prénom :

Adresse : Profession :

Code Postal : Ville : Tél. :

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