



Aviation Sans Frontières

La lettre

N°51 Hiver 2002-2003

800 enfants du monde vous disent Merci

p. 2



et aussi... | p. 3 Parcours d'un colis de médicaments | p. 4 Méprises et surprises à la messagerie médicale | p. 5-8 Parlez-nous d'ASF | p. 9 Accompagnements d'enfants | p. 10 Les Ailes du sourire dans le Sud-Ouest | p. 11-12 Brèves

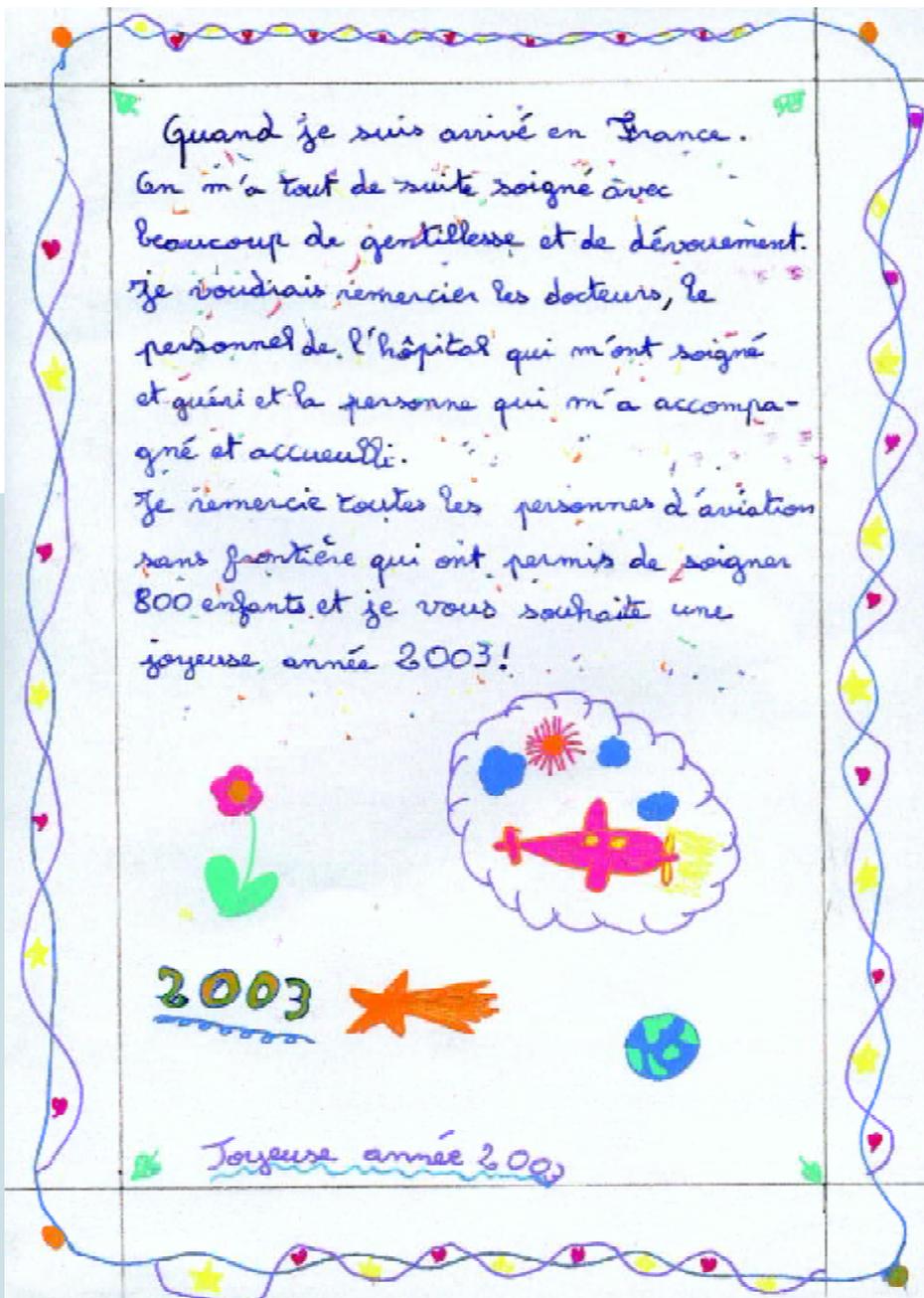
La lettre

Bulletin d'information d'Aviation Sans Frontières

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

Responsable de la publication : Jacques Guerrier
Responsable de rédaction : Jean-Claude Gérin
Conception et réalisation technique : Jean-Pierre Simon



Lettre d'un enfant du monde

Nous remercions tous les élèves de CM2 de l'école primaire de Caveirac (Gard) et M. Le Poder, leur instituteur, qui leur a fait imaginer cette «Lettre d'un enfant du monde».

Nos félicitations à Florie Garcia-Lidon (10 ans) qui a réalisé cette jolie présentation.

Si un carton parlait...

Le parcours, sans faute, d'un colis de médicaments

Carton je suis, carton je resterai jusqu'à la fin de mon périple. Ma vie, si courte soit-elle, est riche en événements et sert une cause humanitaire dont Aviation Sans Frontières est un maillon indispensable.

De taille modeste -dimension maximum 40 cm, la somme des 3 côtés ne dépassant pas un mètre- je suis rempli de médicaments non périmés et de petit matériel médical ou chirurgical. Poids maximum 8 kg car j'ai le privilège de voyager avec les bagages des équipages de compagnies aériennes.

Ah, attention ! on s'agite autour de moi. Un appel téléphonique de Douala au Cameroun retient toute l'attention d'une association humanitaire située dans l'Est de la France : un besoin urgent et important de collecte de médicaments est nécessaire pour enrayer une épidémie touchant des enfants.

A peine le téléphone raccroché, la machine se met en marche. Détermination des quantités, poids, volume, analyse des médicaments en stock, recherche des médicaments manquants, préparation des documents d'accompagnement, coordination des délais.

Les tâches sont réparties entre les bénévoles de l'association qui expédie environ 500 colis chaque année. Destinations : le continent africain, Madagascar parfois l'Amérique du Sud.

Contact téléphonique avec ASF pour demander l'accord d'expédier les colis à Orly.

Mise en forme du carton pour faire un colis pratique, remplissage en prenant soin au calage, je suis scotché de toute part. La liste des médicaments est collée sur une de mes faces, une attestation de donation sur une autre avec indication des coordonnées de l'association expéditrice ainsi que celles du destinataire et n° de téléphone du correspondant sur une autre.

Je suis expédié à Orly aux bons soins de TAT Express avec 4 compagnons qui partageront mon voyage. Jamais plus de 5 colis, sauf exception, c'est une question de poids !

Le lendemain matin, le magasinier d'ASF nous récupère à la zone de fret d'Orly. Nous sommes regroupés dans le magasin pour l'enregistrement et le contrôle du poids et du volume. Les bordereaux sont remplis ainsi que tous les documents douaniers nécessaires.

Depuis Orly, tous les colis sont emmenés à Roissy-CDG, où le bénévole du planning d'ASF a positionné le départ des colis sur le vol AF 940 du samedi, destination Douala.



Photo : ASF

(de g. à d.) Louis Lionnet, Claude Giraud et Jean Clozier, acteurs infatigables de la messagerie médicale.

Samedi matin, réveil de bonne heure pour le décollage à 10h30. Un bénévole complète les documents, prépare les étiquettes à apposer. J'ai le privilège d'être le colis n°1, je porterai l'accusé de réception qui devra être retourné à ASF par le destinataire.

Après contrôle aux rayons X, un autocollant «Sûreté ADP» est posé sur chaque colis. C'est la garantie que nous avons été contrôlés et que nous répondons aux critères de sécurité imposés par les compagnies aériennes. A partir de cet instant, nous sommes sous douane, et embarquons dans la navette équipage, pendant que le bénévole ASF se rend à la salle de préparation des vols pour obtenir l'accord à H-2 du commandant de bord : présentation d'ASF, des documents et confirmation du passage en douane. Accord obtenu du CDB, on nous ajoute une étiquette «équipage» sur laquelle sont notés les n° de vol, date, destination et coordonnées d'ASF. Ainsi à l'autre bout de la chaîne, le destinataire pourra nous récupérer sans problème.

Au parking, un bel Airbus A340 nous attend. Je suis ému, moi petit carton, quel honneur !

Au revoir ASF, merci de vous être bien occupé de nous.

F

Si un carton parlait... (suite)

A bord, nous sommes accueillis avec beaucoup de gentillesse par l'équipage qui nous héberge avec leurs valises dans la soute équipage où nous nous faisons tout petit, nous cohabitons avec bagages, sacs, et raquettes de tennis.

Le voyage est sans histoire. Arrivée à Douala, à 17h10 locales, où le chef d'escale nous récupère et nous remet au destinataire présent à l'arrivée de l'avion.

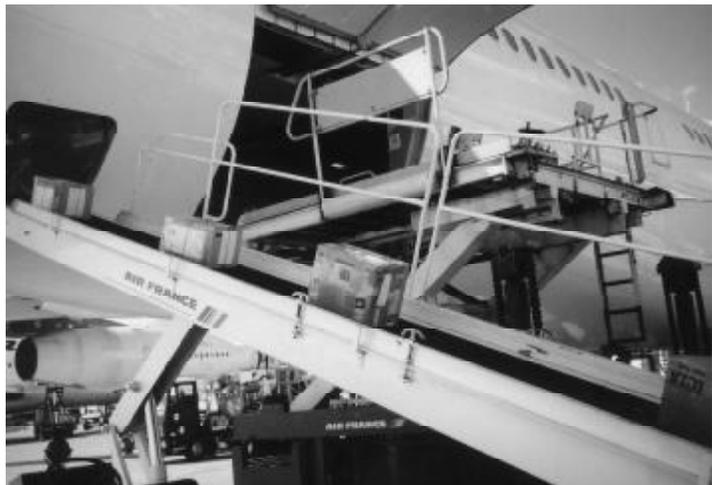


Photo : ASF

Embarquement de nos colis sur un vol AF

Le passage en douane est facilité par les documents récupérés sur un de mes flancs.

Bonjour ma Sœur, comme vous avez l'air impatiente ! A l'arrivée au dispensaire, je comprends pourquoi tant d'empressement. De nombreux enfants sont assis sur des bancs et attendent des soins. Enfin, me voilà ouvert ! Les médicaments sont triés, répertoriés et sans perdre de temps, les sœurs administrent les premiers soins.

Vidé de mon contenu, on me jette dans un coin...

Je me livre à un petit calcul : j'ai été manipulé 30 fois avant d'arriver ici (8 fois par l'association expéditrice, 15 fois par ASF et 7 fois par la compagnie aérienne et le destinataire).

Un enfant vient d'être soigné, il vient vers moi, me ramasse et demande à la Sœur s'il peut me récupérer. Me voilà dans les mains de mon nouvel ami. Que va-t-il faire de moi ?

Deux bouts de bois seront collés sur mon fond, deux couvercles de pots de confiture serviront de roues, un bout de ficelle pour me tirer... me voilà transformé en avion à roulettes avec, aux commandes, un commandant de bord guéri et heureux.

Le plus heureux des deux, c'est moi car je peux continuer d'apporter à cet enfant joie et bonheur.

Claude GIRAUD

Méprises et surprises à la Messagerie Médicale

Mépriser : verbe que la Messagerie Médicale n'a jamais su conjuguer ni au présent ni au passé, quant au futur, il garde son mystère.

Par contre, depuis sa naissance il y a environ 22 ans, la Messagerie Médicale a parfois rencontré la méprise et la surprise.

Ainsi méprise de cette dame qui, convaincue qu'Aviation Sans Frontières était une agence de tourisme, offrant des facilités tarifaires aux membres du corps médical, insistait pour que nous lui délivrions un billet d'avion à tarif réduit pour un voyage Paris / Venise, aller-retour. Découvrant par nos explications sa méprise, cette dame fort déçue fit sans doute ses adieux à Venise, ses palais et ses gondoles !

Surprise de notre part lorsqu'un beau jour un monsieur à notre bureau vint nous rendre visite. Il était question de la demande d'expédition d'un colis à destination de Delhi. Les questions préalables à toute acceptation furent alors posées.

A.S.F. - Expéditeur du colis ?

Le visiteur - *L'association (le nom s'est effacé de nos mémoires) dont grand-père était président.*

A.S.F. - Où est votre grand père maintenant ?

Le visiteur - *Il est en bas, dans la voiture.*

A.S.F. - Pouvez-vous le faire monter au bureau ?

Le monsieur s'exécuta de bonne grâce et revint avec le colis.

A.S.F. - Votre grand père a refusé de monter ?

Le visiteur - *Non, il est là !*

Le visiteur désigna le colis qui contenait les cendres de son grand-père qui, venant d'être incinéré, devait retourner au pays natal ! Nouvelle méprise, nouvelle déception mais le monsieur dut repartir avec grand-père sous le bras !

Surprise encore de notre part à la lecture des statuts d'une association qui sollicitait notre concours pour l'expédition de colis médicaux à destination de l'Afrique.

Article 4 : Tout membre de l'association qui se présentera aux Assemblées en état d'ébriété sera passible d'une amende.

Article 5 : Si le Président se présente dans un état identique à celui prévu à l'article 4 au cours de deux assemblées, il sera automatiquement déchu de ses fonctions.

A ce jour et à moins que le Beaujolais ne devienne une médication reconnue, cette association n'a pas été admise dans nos rangs.

Rappelons que la Messagerie Médicale n'est habilitée qu'au transport - gratuit - de médicaments et de petits matériels médical ou chirurgical.

Jean CLOZIER

Trois voix, trois vies, un même aboutissement

*Louis Gainard, René Hascouet et René Marchand,
trois figures de la mécanique d'ASF*

«Nous sommes au début de l'année 1991, dans un hangar d'Orly Sud mis à la disposition d'ASF par Air Inter... On dirait une veillée précédant un raid des années 30 (...) Jean Bordet, chef de mission, assisté de René Marchand comme mécanicien, décolait à destination (...) de Luanda en Angola, situé à 7.000 km de Paris...»

Quand je pense à René comme à Louis... impossible de ne pas évoquer les doigts magiques d'un Prévost de l'Aéropostale, ses gestes précis d'horloger démontant et remontant un moteur entre deux vents de sable, ses astuces de mécano de l'époque héroïque». (1)



Photo : ASF

(de g. à d.) René Hascouet, René Marchand et Louis Gainard

Avec celui de René Hascouet, voici trois parcours différents et de nombreux points communs. D'abord une même discrétion, un sens de l'efficacité et du service.

ENTRE GUERRE ET PAIX : APPRENDRE LA MECANIQUE

Louis Gainard, «l'ancien», avant d'arriver au centre d'essai en vol en 1947, a suivi un itinéraire mêlant une formation de mécanicien et un engagement dans la guerre. Né à Nîmes en 1922, il obtient en montant à Paris, son brevet industriel. En 1939, il s'engage dans l'armée de l'Air pour la durée de la guerre. C'est en qualité d'élève mécanicien sol du Bataillon de l'Air de Rochefort qu'il est breveté en 1940, toutes spécialités confondues. Libéré la même année pour des raisons bien connues, il se rengage en 1941 «pour faire de l'aviation». Affecté au groupe de reconnaissance (GR 14) à côté d'Avignon, il part ensuite en mai 42 pour l'ex AOF. A Bamako au groupe de bombardement 1/63 d'où il sera rapatrié en juin 1945 après avoir pris du galon, travaillé (et volé peu) sur Gleen Martin et Junker 52 pour assurer quelques liaisons Paris Dakar. Son rengagement et son départ en Afrique feront de lui un condamné à mort par contumace... Il devra néanmoins renoncer à son espoir de remonter en France pour se battre, son contingent arrivant en mauvaise position...

Sur sa passion pour l'aviation, Louis est discret, comme si elle était allée de soi. Son père, contrôleur à la SNCF, aurait pu l'inciter à voyager, bien que l'aviation au départ pour lui, c'était la technique.

René Hascouet, de quelques années le cadet de Louis, est né à Douarnez, port de pêche de la côte bretonne. Pendant la guerre il prépare un brevet industriel (les événements du 6 juin 40 interrompent les épreuves) et obtient un CAP d'ajusteur. Le débarquement allié puis le soulèvement en août de la région, ont attisé son impatience d'en découdre avec l'occupant. Il fait le coup de feu dans la presqu'île de Crozon à Brest et, faute d'armement, vit l'expérience difficile de brancardier à la Croix-Rouge. Fin septembre, dissolution des FFI. Son commandant – un sous-lieutenant pilote – le place devant ce choix : la démobilisation ou l'engagement dans l'Armée de l'Air. Il opte pour cette dernière. Sans hésitation ! Il est déjà travaillé par le virus de l'aviation. Les raisons ? Une visite au Musée de l'air en 1937, le spectacle des évolutions de modèles réduits ; les histoires d'aviateurs et le ballet des bombardiers alliés au-dessus de la baie de Douarnez. Ses proches, marins de haute mer, son expérience de mousse lui avaient aussi ouvert des horizons et encouragé à prendre le large mais en l'air... plutôt qu'en mer. L'air, il ne le prendra pas comme il voudra. Candidat à une formation de pilote aux Etats-Unis, il contracte une pneumonie au cours du voyage vers Casablanca puis, c'est la suspension des départs. Il bifurquera d'abord vers une formation de mécanicien mitrailleur dans une école de l'Armée de l'Air à Marrakech, puis vers celle de mécano instruments de bord à la base école d'Agadir où il découvre le matériel américain (Marauder, P40...) et les méthodes d'Outre-Atlantique. Amoureux du DC3, il choisira la base de transport d'Orléans pour un bref

F

(1) - In *Pilotes Sans Frontières* - Ed. France Empire - page 111 et suivantes.

passage avant de partir pour Saïgon en Ju 52. Outre quelques opérations de parachutage au Nord-Vietnam, il entretiendra le DC3 d'un certain Général Leclerc et se liera d'amitié avec l'équipage (des bretons...). Il n'était pas question pour lui de retourner en Indochine. C'est donc vers le transport aérien civil qu'il va s'orienter.

René Marchand : Pendant les trois ans qui suivent l'armistice il prépare et obtient à Paris, dont il est originaire, un CAP d'ajusteur et d'électricien et un brevet industriel. Ses études finies, il entre dans la vie active en 1943 chez Alsthom, à côté de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. D'origine modeste il suit parallèlement les cours du Conservatoire National des Arts et Métiers (maths, physique, métallurgie, électricité, organisation du travail) en vue du diplôme de dessinateur. A la fin de 1945, un essai professionnel réussi lui ouvre les portes du Réseau des Lignes Aériennes Françaises (le RLAFF issu des lignes militaires reconstituées au Liban et en Afrique du Nord pendant la guerre et qui redeviendra Air France en 1946). Il travaille au Bourget comme mécanicien électricien dans des conditions précaires et sur une flotte hétérogène (DC 3, Ju 52, Goéland...). Son affectation à Orly au début de 1946, le fera travailler, faute d'avions Air France, sous les ordres des américains dans le cadre du Military Air Transport Service sur B17, DC3... En mai 1946, retour à Air France où arrivent les premiers DC4 puis les fabuleux Constellations pressurisés et dotés de 4 moteurs de plus de 2000 cv. En 1947, il doit



René Marchand (il tient l'hélice) à Orly en 1946 - DC4 Air France.

effectuer son service militaire dans la Marine à Brest où pendant 15 mois il exercera toutes sortes de métiers : de pontonnier à électricien avion. Il fera quelques ronds dans l'eau. Démobilisé en 1948 il regagne Air France. Sa passion pour l'aviation ? C'est celle des techniques du futur. Elle lui est

venue très tôt quand, à l'école, il n'a que 13 ans, on lui fait faire des maquettes volantes d'avion en balsa. Cette passion s'est confirmée avec les bombardements de la guerre et sa fréquentation de la bibliothèque de l'Aéro-Club de France où il dévore la revue suisse Interavia, très prodigue en données techniques.

DES APPAREILS DE POINTE : VAOUTOUR, B 747 ET CONCORDE...

Le haut niveau de professionnalisme de nos trois mécanos les amènera à travailler sur des appareils de pointe : «Vautour», «Boeing 747» et «Con-

corde» en liaison étroite avec les constructeurs (américains et britanniques) et les compagnies. Enchaînant nombre de stages à l'étranger, ils s'ouvriront de grandes fenêtres sur l'aéronautique moderne et sur le monde .

Louis Gainard obtient début 1947 sa licence de mécanicien navigant au CEV, à Brétigny. Il vole sur des machines ordinaires à hélice (Languedoc, MD 315, SO Bretagne...) ou à réacteur (Camberra, Gloster Météor...) pour des essais moteurs ou

d'instruments. Au total 18 avions... Puis qualifié mécanicien d'essai en 1950, il vole sur des prototypes prestigieux : ceux de la Caravelle et du Fouga Magister. Celui du Vautour : un avion qui l'a beaucoup marqué et sur lequel il a franchi le mur du son en piqué en 1952. Mécanicien d'essai, il recevra une formation au pilotage pour suivre au plus près le pilote d'essai et l'aider éventuellement dans sa tâche.

Novembre 1956 : il quitte le CEV pour la TAI (Transport Aériens Internationaux, devenue UTA, absorbée en 1991 par Air France) pour découvrir d'autres méthodes. De stages en lâchers, il balaiera une bonne partie de la gamme des avions Douglas (DC 6, DC 7, DC 8 et DC 10 sur lequel il terminera sa carrière) et deviendra instructeur. Participant à la réception de DC 8 et de DC 10 il fera des stages de qualification avions à Montréal et aux Etats-Unis. En 1981 quand il part à la retraite son carnet de vol est bien garni : 2300 heures en vols d'essai, 13.500 heures en ligne, et quelques autres milliers. Pour 42 années d'activité, avec 2 expériences d'équipage : en essai et en ligne.

René Hascouet commencera sa carrière civile à Casablanca, à Air Maroc. Il y restera jusqu'à l'indépendance, en 1956. De retour en France il entre à UAT (devenue UTA en 1964) pour s'occuper, jusqu'en 1968, de la maintenance des instruments de bord en piste. Un côté opérationnel qui lui fait vivre l'aviation en temps réel. Il connaîtra lui aussi la gamme des avions Douglas d'après guerre (DC4, DC6 et le réacteur DC8). Devenu contrôleur, il supervise le travail des mécanos chargés des contrôles et des essais en piste (éclairage, pilote automatique...) qui permettent de livrer l'avion à son équipage. C'est dans ce contexte qu'il rencontrera Louis.

F

Puis, c'est «l'assurance qualité» avec des séjours chez Douglas à Long Beach pour la réception des DC 10. En 1980 il est à Seattle chez Boeing pour le suivi sur les chaînes de montage des B747. Premier contact avec ASF puisque son premier avion (un Cessna 206) sera acheminé par un B747 d'UTA. Cette dernière étape de sa carrière est riche en contacts: avec Air France (pour des questions de toboggans, d'oxygène), avec KLM, Swissair, UTA du groupe KSSU. Riche en travail acharné - jour et nuit - pour parer à des incidents techniques, et en enquêtes, qui le mettent au contact de la DGAC, de Veritas, de la FAA américaine et lui font découvrir les premières réalisations européennes (ateliers agréés ISO 9002, Joint Aviation Authorities).

Son départ d'UTA en octobre 1984 met un terme à 40 ans d'activités aéronautiques (par le Directeur technique d'Air Maroc Air Atlas, ancien de la postale qui fut en poste à Cap Juby avec Saint-Exupéry, il a connu quelques histoires cocasses sur l'aviateur écrivain et sur l'aviation de l'époque...). Après un bref passage aux Ailes Anciennes où il retape des moteurs, il répond avec enthousiasme à Louis qui lui demande de le rejoindre à ASF, car à ASF les avions volent !

René Marchand a fait carrière à Air France d'abord comme contrôleur électricien sur Constellation. Alors que ses deux camarades ont parcouru la gamme des Douglas, lui parcoura celle des Constellations et des Super Constellations de Lockheed, puis celle des Boeing quand Air France en fera l'ossature de sa flotte, puis de quelques Airbus. Et Concorde sur lequel il a beaucoup travaillé et un peu volé. Son groupe c'est ATLAS (Air France, Lufthansa, Alitalia...) le concurrent de KSSU. Comme ses deux camarades il fera de nombreux stages à l'étranger. Déjà lors de son passage sur «Comet» du britannique De Havilland où il fera un stage, puis à Los Angeles chez Lockheed pendant 6 mois, à l'école Boeing pendant 2 mois et demi. Lui aussi appréciera le professionnalisme américain, la liberté et le sérieux de l'expression, le climat détendu des «debriefings». Electricien, il élargit ses compétences et, très tôt, il rejoint le bureau d'études au conditionnement d'air. Parallèlement il sera instructeur instruments de bord. Devenu chef de groupe des études électriques, il étoffe ses contacts avec ses homologues des constructeurs et des compagnies. En étroite liaison avec British Airways, il participera à l'épopée de la mise en service de Concorde. Pour les Airbus, il parcoura l'Europe. Comme l'autre René il aura la «chance» de se former lui même, sur le tas, dans une spécialité nouvelle, en toute autonomie. En 1985, son départ à la retraite met un terme à une carrière très riche. Elle lui aura donné l'occasion en 1949-1950, de côtoyer Didier Daurat alors en fin de carrière à Air France.



PARLEZ-NOUS D'ASF

La Lettre d'ASF : «Vous allez nous parler tous les trois de votre venue à ASF et de ces nombreuses années au service de la technique et de l'humanitaire».

Louis G : En 1981, peu après mon départ à la retraite je suis venu à ASF sous la pression amicale d'un commandant de Bord d'UTA que j'estimais beaucoup. Je voulais seulement aider et comme ce CDB était au colisage je me suis retrouvé au colisage (1). Pour 6 mois à peu près, car Sim m'a orienté ensuite vers la mécanique. Il y avait alors un seul avion, 4 ou 5 mécaniciens et un responsable mécanique. En 1984 avec René Marchand on a structuré la mécanique. On a monté un atelier dans une ancienne salle de bains d'un hôtel où ASF avait son siège social. Et on a eu jusqu'à 5 avions, des petits Cessna, un Britten Norman et même un Twin-Otter qu'on a complètement retapé. L'équipe des mécanos est montée jusqu'à une quarantaine, de toutes spécialités. Elle était formidable et m'a énormément épaulée. C'était un plaisir de les encadrer. Ils allaient à tour de rôle en Afrique. C'est d'ailleurs comme cela que j'ai commencé, en allant en Afrique et en «apprenant» les petites machines. Puis, j'ai emmené des jeunes au chômage ou en compagnie pour leur montrer le travail là-bas. On a même fait des formations type école. A Orly il y avait autour de moi une



Photo : ASF

R. Hascouet devant le DC10 d'UTA sur lequel L. Gainard a volé comme OMN

équipe au bureau pour assurer la gestion des avions. Avec les pilotes il y avait une vraie coopération. J'ai été responsable technique pendant 12 ans de 1981 à 1993, occupé tous les jours de la semaine 8 heures par jour. Mais quand on fait quelque chose, il faut bien la faire...

René H : Louis m'a fait signe en 1984. J'avais envie de retrouver le climat d'une compagnie avec des avions qui s'envolent, des mécanos qui travaillent le jour et la nuit s'il le faut. Et puis j'avais découvert la misère en Afrique, en Inde, au Mexique. J'ai travaillé avec René Marchand sur les

F

(1) - Service appelé aujourd'hui Messagerie Médicale

instruments de bord, la documentation avion. Au début je venais 2 ou 3 jours par semaine pour remplacer Louis pour qu'il y ait toujours un responsable au bureau. Je me suis occupé du magasin pour son organisation et les achats. Maintenant je m'occupe de la pesée des avions. Je dois dire que mes contacts antérieurs avec la DGAC et Veritas m'ont bien aidé.

René M : C'est la lecture d'un article publié par un instructeur Officier Mécanicien Navigant (OMN) de Vilgénis dans une revue de la Direction du matériel d'Air France qui m'a orienté vers ASF. J'ai su que cet OMN avait équipé un camion atelier pour ASF. Quand je suis parti à la retraite je me suis dit : pourquoi pas ASF ? Et ça été une belle reconversion de passer d'électro-mécanicien sur Concorde à une pratique de généraliste sur des Cessna 206 ou 208....

« Comment voyez-vous la mécanique à ASF et son avenir ? »

Louis G : il y a un problème de relève pour l'encadrement d'ensemble. Pour l'assurer il faut un plein temps et un profil de généraliste qui puisse superviser de bout en bout les opérations, toutes spécialités confondues. En dépit des efforts actuels on n'en est pas là.



Photo : ASF

(de g. à d.) L. Gainard, R. Ruet, R. Marchand et M. Le Mignon dans les hangars d'Air Inter

René H : Quand ASF achète un avion le choix est fonction du budget et de ses capacités opérationnelles compte tenu des pays où il volera (décollage et atterrissage courts,...). Les mécanos interviennent pour examiner l'état mécanique de la machine. Bien sûr une flotte plus homogène permettrait une meilleure gestion de la documentation et des pièces de rechange... Quand je suis arrivé à ASF j'ai trouvé une cohésion pilotes-mécaniciens qui n'est plus. Elle a existé à une époque et pendant plusieurs mois, dans l'équipe pilotes-mécaniciens de Bamako. Elle n'est pas facile à réaliser mais elle est indispensable.

René M : Comme mes camarades, je crois qu'il y a un problème de relève et de coordination. On ne voit pas beaucoup de jeunes à l'horizon, ou bien on ne sait pas faire une bonne publicité ou bien les motivations ont changé. La DGAC a tendance à nous imposer les contraintes des grandes compagnies alors que nos moyens sont réduits.

Comme René je constate que les mécaniciens n'étant que partiellement dans la boucle, ça complique l'entretien (documentation, pièces de rechange...). On ne peut pas - sauf exception - attendre une aide des pilotes qui sont rarement mécaniciens. L'activité des mécanos n'étant pas toujours visible on a du mal à en prendre toute la dimension.

« Qu'est-ce que l'humanitaire pour les responsables de la technique ? »

Louis G : A la retraite on ne souhaite pas rester chez soi. Les propositions en vue d'une reconversion lucrative ne m'intéressaient pas. J'ai donc opté pour l'humanitaire afin de rendre mes compétences utiles. Côté ONG il fallait de la diplomatie pour faire respecter la sécurité.

René H : On sauve des vies et ce n'est déjà pas si mal. Mais il y a des coups durs. En particulier celui du BN 2 abattu au Soudan en décembre 1989. Cet accident m'a beaucoup marqué. J'avais vu Yvon, le pilote, juste avant son départ : il était heureux que l'on installe un radar météo sur l'avion.

René M : J'ai eu l'occasion d'entrer dans un camp de réfugiés en Angola, où les enfants mouraient d'un jour à l'autre et de participer à une évacuation sanitaire. J'ai été totalement bouleversé. Ce que l'on fait est bien limité. Mais on sauve quand même des vies. Au Soudan et au Cambodge j'ai eu de bons rapports avec Médecins Sans Frontières et Médecins du Monde. Mais c'était pour des séjours de quelques jours où on n'a pas à négocier des horaires ou une participation. Toutefois ça concrétise ce que l'on fait à Orly. L'humanitaire est aussi une affaire de bénévoles qu'il ne faut pas traiter comme des salariés soumis, sinon on met une équipe en difficulté. Les pilotes eux se réalisent tandis que les mécaniciens à 70 ans... L'humanitaire est une somme d'idées généreuses. Mais on doit s'assurer qu'elles pourront déboucher sur des projets réalisables.

« Si c'était à refaire ? »

Louis G : absolument ! J'ai été heureux que ça se passe comme ça. Et je suis encore dans le coup.

René H : Je suis à ASF depuis 18 ans et je ne me suis pas vu vieillir !

René M : Pour toute ces bonnes rencontres faites à ASF, je ne regrette rien.

Propos recueillis par Lucien LAVOREL

Un maillon de plus à notre chaîne

Médecins et infirmiers du groupe AXA se mobilisent.

Une équipe de médecins et infirmiers du groupe AXA s'est portée volontaire pour aider les «Accompagnements d'enfants». En urgence, le 19 octobre dernier (en 48 heures à peine), vite aller chercher une petite fille de 7 ans, cardiopathie lourde, un billet avec un tarif préférentiel (merci Air France), un visa par leur service habilité. Un docteur part et amène à Genève la petite Bouanau. Quelques inquiétudes durant le voyage : oxygène, soins et, à l'arrivée, hospitalisation avec peu d'espoir (50 % pour les plus optimistes...).



Photo : ASF

Fin Novembre, nous apprenons que l'enfant n'est plus en soins intensifs et, grosse émotion, va le mieux possible.

Merci à nos amis d'AXA et bonne chance à Bouanau.

Gisèle MAGES

Mots à penser

L'enfant noir, l'enfant blanc
et tous les deux ont le sang rouge.

Pierre OSENET

Nos lecteurs nous l'ont dit

L'article de Mona Levavasseur paru dans notre précédent numéro, intitulé avec humour et malice «Vacances lituaniennes», nous a valu une remarque que nous relayons ici bien volontiers afin de dissiper tout malentendu.

«Il serait regrettable que vos lecteurs pensent que tous les accompagnements d'enfants sont des «vacances» même si convoier vingt orphelins lituaniens, dynamisés à la seule idée de retrouver pour quelques semaines la chaleur d'une famille d'accueil, ne doit pas être une sinécure.

Les convoyages d'enfants en urgence de soins sont souvent source de tension, voire de stress. Ils exigent d'avoir la tête bien sur les épaules et le cœur solidement accroché.

Accompagner un enfant dont le visage est rongé par le noma ou dont le cœur donne en cours de vol des signes évidents de faiblesse, n'est pas à proprement parler une partie de plaisir».

M.G.

Preuve apportée avec le convoyage de Casimir, enfant atteint du Noma.

«Je ne vous cache pas que cette mission m'a particulièrement touchée sans même être au courant de sa vie car il s'agit d'un enfant très attachant parlant bien le français, avec qui j'ai pu discuter. Il est plein de joie et très à l'aise partout et cela fait chaud au cœur de voir cet enfant retourner près des siens après tout ce qu'il a subi. Il a beaucoup saigné du nez durant le voyage et m'a demandé une attention particulière.

Nous nous sommes quittés en nous serrant très fort et durant le vol de retour j'ai beaucoup pensé à lui. J'ai eu un peu de mal surtout que j'avais vu la photo de son passeport avant qu'il soit opéré et me demandais qu'est-ce qui avait pu ravager son visage comme ça.

Néanmoins je suis prête à repartir pour un nouveau voyage...»

Agnès BOURNET - Air lib

Peut-on rappeler pour conclure ce qui unit tous les convoyeurs, quelles que soient les circonstances, les difficultés rencontrées, les pays d'origine ou les maladies des enfants ? Le sentiment inoubliable que chacun éprouve à l'arrivée : celui d'avoir œuvré utilement.

Les Ailes du sourire se déploient dans le grand Sud-Ouest

Petit tour d'horizon

à Biarritz...

Depuis plusieurs années, ASF Pays Basque et Landes organise avec l'aéro-club Bréguet - Dassault et le Lion's Club de Biarritz des opérations «Ailes du Sourire».

Marcel Tenenbaum atteste que *«ces journées sont incontestablement pour tous les participants sources de joie et d'enthousiasme.*

A leur descente d'avion, les regards sont différents, les démarches plus légères, les visages illuminés par de larges sourires. Le rêve inaccessible est devenu réalité : voler».

mais aussi à Toulouse.

«Journées bien remplies» nous dit Alain GAUDUIN qui se dévoue sans compter, avec toute son équipe, pour multiplier ces opérations dans la région berceau de l'aéronautique française.

«Visite de Montaudran le matin, les jeunes handicapés ont apprécié la gentillesse de l'équipe d'accueil. L'après-midi, après un repas très convivial et joyeux, petit tour dans les airs.

De bons moments sous un soleil radieux, comme les sourires qui nous entouraient».



Photo : ASF

Embarquement pour un rêve



Bordeaux : le pont de pierre

Et à Bordeaux ?

La capitale de l'Aquitaine compte bien réaliser prochainement ce type d'activité.

Premier pas indispensable : créer une représentation locale. C'est Philippe GAILHBAUD qui s'attaque à cette tâche. N'hésitez pas à le contacter si vous résidez dans la région au 05.56.98.58.50 ou par E-mail : gailhbaud@libertysurf.fr

Votre soutien lui sera précieux.

Si un concert m'était conté



Photo : P. BIASON

Bataillon de charme déployé par ASF pour l'accueil des spectateurs (de g. à d.) C. Schoppoff, M.J. Magnol, K. Orfall, C. BIASON et D. Tibéri

Le concert donné le 28 septembre dernier en la Chapelle Royale du Château de Versailles a connu un joli succès. Le programme particulièrement bien adapté au lieu, choisi par Jean COSTA, Patrice FONTANAROSA et Christian BERNARD, a enthousiasmé plus de 500 personnes. A l'issue du spectacle grâce à la société SERVAIR, artistes, organisateurs et participants se sont retrouvés dans la salle des Croisades pour un champagne d'honneur.

Nous adressons toute notre gratitude et notre reconnaissance aux musiciens - pour leur gracieux concours -, aux responsables du Château et à toutes les personnes qui ont contribué à la réussite de cette soirée musicale qui a rapporté plus de 16.500 euros à notre association.

WEI EPL 2002 à Vieux-Boucau

Le week-end d'intégration (WEI, prononcer «Wai» !) de la promotion 2002 des élèves-pilotes de ligne (EPL) de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile s'est déroulé le 9 novembre près de Biarritz.

Aux impétrants fraîchement sélectionnés s'ajoutaient tous les élèves de l'année précédente, disséminés dans les différents centres français pour deux journées de rencontres et d'échanges d'informations.

Leur souci de solidarité s'exprime à travers l'invitation d'ASF appelée, comme en 2001, à faire découvrir aux 150 personnes présentes ses

activités. Les questions ont été nombreuses de la part de ces jeunes qui, dans quelques années dans les cockpits, pourront assurer le transport de nos colis, faciliter les convois ou effectueront des missions.

Plusieurs contacts ont été pris au cours de cette journée, y compris pour un partenariat avec un aéro-club.

Leur chaleureux accueil et leur intérêt rassurent si besoin était sur le futur et la pérennité de notre association.

Marc TRESSIERES

Rendre à César ce qui appartient à...

Dans la série «Missions» des cartes de vœux 2002/2003, nous avons attribué à tort la paternité de la photo de notre Caravan F-OHGL à Zoltan KOVACS. En réalité, l'objectif était tenu par Marc TRESSIERES à qui nous présentons toutes nos excuses pour cette confusion.

Une belle photo qui prend allure de souvenir puisque cet avion a été détruit après l'accident matériel survenu à Pimu en août 2002.

Le nouveau Cessna Caravan C 208 de remplacement est immatriculé F-OGXX. Acheté d'occasion à Air Caraïbes, il rejoindra la flotte opérationnelle d'ASF dans les prochains jours.



Photo : M. Tressières

Le Caravan en RDC (ex. Zaïre)

Pour le prix d'un café

Un bel exemple de générosité

Vous avez été nombreux à répondre à notre opération «Chaque semaine, pour le prix d'un café, donnez des ailes aux activités d'Aviation Sans Frontières».

Près de 300 personnes nous ont d'ores et déjà apporté leur soutien, en nous donnant «symboliquement» un euro par semaine. Les prélèvements automatiques (trimestriels, semestriels ou annuels) sur compte bancaire facilitent la planification de nos actions. Mais pas seulement. Pour le donateur, plusieurs avantages : meilleur étalement, sur la période choisie, de son «budget générosité». Bénéfice des réductions d'impôts prévues dans le cadre de ses versements, tout en conservant la liberté de les interrompre quand il le souhaite.

Une évidence mon cher Watson !

Efficacité, souplesse et liberté. Les maîtres-mots de cette opération à laquelle vous pouvez encore participer. Contactez-nous !

A toutes et à tous, merci pour tant de générosité.



POUR AIDER CEUX QUI AIDENT

Une fois par semaine,
pour le prix d'un café,
donnez des ailes aux actions
d'Aviation Sans Frontières



Opération Une semaine, un euro

DERNIERE MINUTE

Aéroports de Paris qui soutient ASF depuis 21 ans, devrait s'associer prochainement à cette opération en diffusant une information à ses 13.000 agents.

Bulletin à retourner à : **AVIATION SANS FRONTIÈRES**
ORLY FRET 768 - 94398 ORLY AÉROGARE CEDEX

Je souhaite :

- adhérer à votre association et vous adresse un chèque de 35 Euros à l'ordre d'ASF, en règlement de ma cotisation pour l'année en cours.
- faire un don pour vous aider à développer vos différentes activités et vous envoie un chèque d'un montant de, émis à l'ordre d'ASF.

Nom :Prénom :

Adresse :Profession :

Code Postal :Ville :Tél / E-mail :

Comment avez-vous connu ASF :