

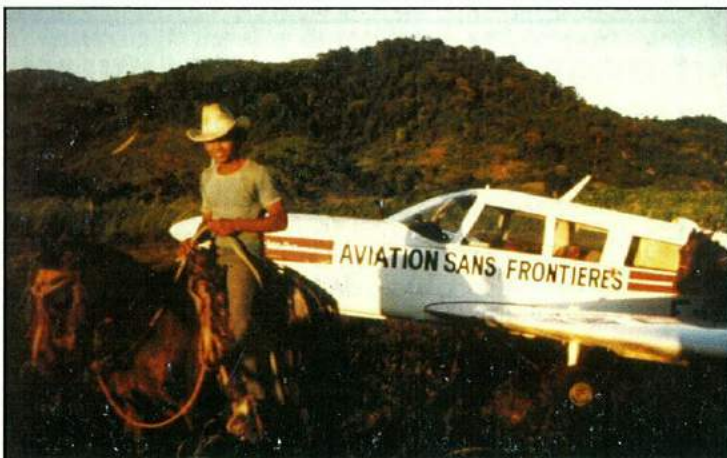
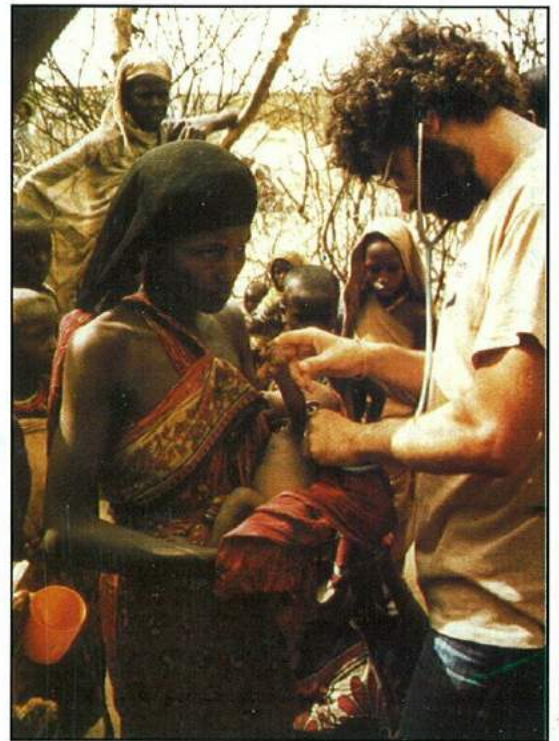
# AVIATION SANS FRONTIERES

M A G A Z I N E



# ASF

15 ans  
15 ans  
15 ans





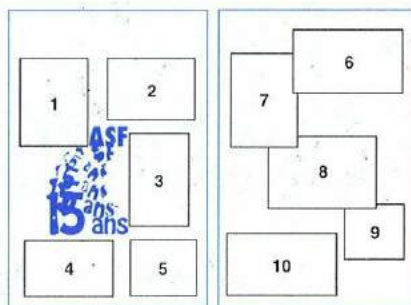
## AU SOMMAIRE

les articles de :

- 3 Marcel Poulet, André Gréard
- 5 Gérard Similowski
- 8 Gisèle Mages
- 9 Zoltan Kovacs
- 10 Danielle Tibéri
- 11 Lucien Vervialle
- 15 André Fournerat, Kristina Orfali
- 16 Noël Bidault
- 17 Thierry Oriol
- 18 Sophie
- 19 Jean Clozier
- 20 Christian Hervé
- 21 Gérard Pocheron
- 22 Louis Gainard
- 23 Primo Biason, bilan et manifestations

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

PAO J. J. Bouin



- 1 Messagerie Médicale en Inde,
- 2 Mission au Soudan,
- 3 Mission en Ouganda,
- 4 Mission au Honduras,
- 5 Jacques Guerrier, notre Secrétaire Général présente l'action d'ASF au Prince Rainier et à Albert de Monaco,
- 6 Avitaillement à la Soudanaise,
- 7 Mission en Angola,
- 8 Toute l'Equipe de la «Mécanique» lors de la Grande Visite du Caravan, d'octobre à décembre 1995,
- 9 Le délicat convoyage d'un petit cardiopathe,
- 10 «Ils viennent de faire leur baptêmes de l'air».

Ce bulletin d'information est volontairement différent des autres, il ne relate pas le détail des diverses activités d'Aviation sans Frontières.

A l'occasion de ce 15ème Anniversaire, nous avons sollicité les témoignages de nombreuses personnes. Les récits publiés illustrent comment ont été balisées les pistes de notre commune aventure.

Nous aurions aimé citer tous ceux qui, fidèles parmi les fidèles, merveilleuse armée de l'ombre, nous ont permis de fêter dans l'enthousiasme la réussite de notre association.

l'Equipe Communication

**AVIATION SANS FRONTIERES**  
M A G A Z I N E

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

**Responsable de la publication :**  
Marcel Poulet

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Catherine Louis - Danièle Tibéri - Arlette Blum  
- Christiane Biason - Kristina Orfali - Primo Biason



## Hommage à ASF

Aviation Sans Frontières engagée depuis quinze ans dans le mouvement caritatif a gagné, par les moyens mis en œuvre et les effets obtenus, un rôle d'opérateur majeur dans le combat humanitaire.

Pilotes, mécaniciens, logisticiens, accompagnateurs d'enfants ou de médicaments, et ceux qui œuvrent dans les coulisses, ont été présents sur tous les fronts humanitaires pour combattre la misère et la maladie. Ils sont intervenus sans discontinuer avec courage et abnégation sur les lieux des catastrophes politiques ou naturelles.

L'habileté et l'expérience de ces hommes et de ces femmes en font des auxiliaires indispensables de ceux qui portent secours aux populations sinistrées, durement touchées par l'adversité.

Cette citation est l'hommage au courage et au dévouement des bénévoles d'Aviation Sans Frontières qui acceptent l'engagement jusqu'au sacrifice de leur vie. ■

*Marcel Poulet*  
Président actuel

*André Gréard, co-fondateur d'ASF,  
ex-pilote de ligne, ex-syndicaliste navigant,  
retraité de presque tout sauf de la peinture.  
Revenu dans son Far West natal où il fait de l'ULM.*

### DU BIAFRA AU PARKING «AUTO» DE NANTES

A la demande d'ASF et afin d'entretenir les souvenirs des actions passées, Primo Biason ancien président, m'a demandé un point du passé, le voici !

De passage à Nantes à l'automne dernier, j'ai découvert sur le parking devant l'aérogare un L 1049 Super Constellation ayant très belle allure. Je ne sais pas comment sont les moteurs, les instruments et les circuits mais il est probable qu'il faudrait beaucoup de travail et de monnaie pour le rendre à sa destination initiale. L'immatriculation F.BRAD m'a fait battre le cœur car c'était bel et bien l'avion du Biafra celui qui portait une Croix Rouge et transportait vivres, médicaments et enfants alors que les autres étaient remplis de «sulfateuses». C'était l'ancien F.BGNE qui avait fait partie du parc aérien d'Air France entre 1954 et 1960 (le temps des Dakar-Rio direct). Il avait été récupéré par Air Fret pour être utilisé comme avion cargo. C'est ainsi qu'il est devenu le courrier de nuit vers le Biafra en Automne 1968.

L'histoire mérite d'être contée.

Pendant l'été 1968, la révolte biafraise avait finalement éveillé l'intérêt du monde occidental et la Croix Rouge Française avait lancé un appel au secours. Les dons affluèrent vivres et médicaments furent acheminés vers Libreville au Gabon à destination du Biafra.

Mais le Biafra venait de perdre Port Harcourt et n'était plus qu'une poche d'environ 7 à 8 000 km<sup>2</sup> sans aucun moyen de communication autre que l'avion.

Le pays était soutenu par Français et Chinois. Le Nigéria recevait des armes de différents pays dont l'URSS.

La Croix Rouge Française, mandatée par le gouvernement français, demanda alors aux compagnies de l'époque, Air France et UTA, de lui donner un moyen pour transporter ses vivres et ses médica-



André Gréard en Mission

ments mais c'était la saison d'été. Air France répondit qu'elle n'avait pas d'équipages disponibles et UTA pas d'équipages qualifiés sur 1049. Aussi la Croix Rouge qui avait trouvé un avion à Air Fret mais sans équipage recherchait-elle un équipage mercenaire étranger pour mener à bien une tâche que l'on souhaitait garder secrète.

Jean-Marie Chauve, au fait des problèmes «Croix Rouge», fit une démarche auprès du Ministère des Affaires Etrangères, souligna que, puisque l'Etat était propriétaire d'Air France et qu'il y avait



# 15 ans

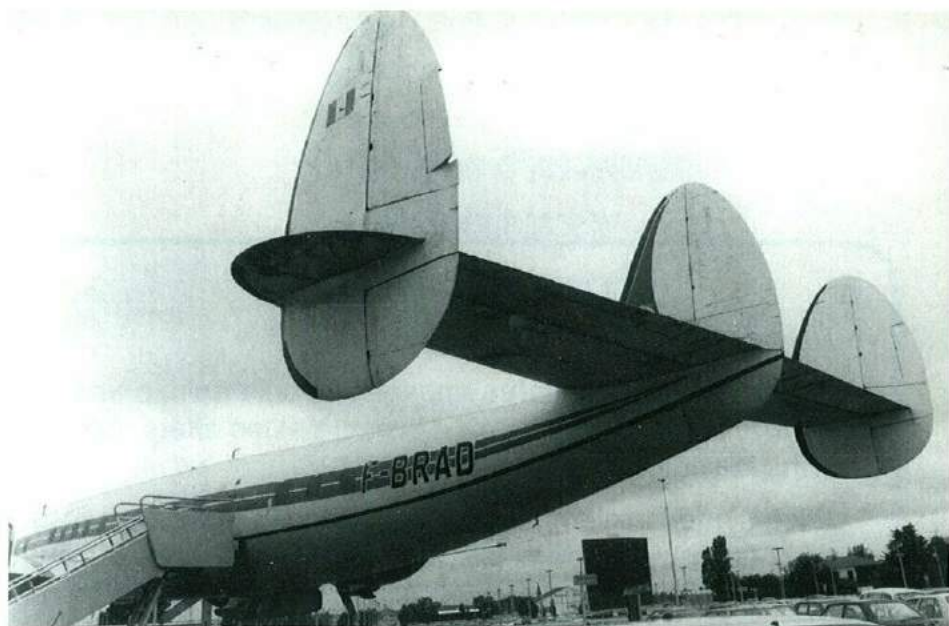
des volontaires pour cette mission, il suffisait d'un ordre direct à la Compagnie Nationale pour déclencher les opérations humanitaires. Il ne comprenait pas les réticences de ce Ministère. Son intervention fut efficace, Air France reçut l'ordre de mettre à la disposition d'Air Fret en la personne de M. Colin, un équipage pour son Super Constel.

C'était le jeudi et Jean-Marie Chauve me téléphona pour me demander si j'étais volontaire, il avait un mécanicien 1049, M. Diou. Je lui répondis ok mais ma qualification 1049 était périmée (huit ans que j'étais sur B 707). Pas de problèmes me dit-il, j'ai ma qualification d'instructeur et tu referas ta qualification en vol, on part après-demain. J'avais fait environ 5 000 heures de Super entre 1954 et 1960 sur l'Afrique et l'Amérique du Sud. M. Colin me dit : «Vous êtes chef de mission, vous vous mettez au service du Dr Moinette de la Croix Rouge Française à Libreville et vous dépendrez du Colonel Merle à l'Ambassade de France». La DGAC me donna un ordre de mission me couvrant sur toutes les opérations à venir et M. Colin un paquet de dollars pour régler les dépenses de fonctionnement.

Le samedi, nous nous retrouvâmes à Orly avec M. Robert Louis, délégué de la Croix Rouge Française, M. Colin d'Air Fret et M. de Farcy de l'Ordre de Malte qui sera notre unique passager.

A Orly, l'avion était plein de lait en poudre (environ 10 tonnes). Mais il y avait le problème de l'essence (115/145) car avec l'arrivée des Jets, il n'y avait plus, sur beaucoup d'aérodromes, que de l'essence 100/130 et du kérosène. Et si les moteurs du L 1049 acceptaient le 100/130, il fallait faire des réglages, il y avait des lueurs d'échappement beaucoup plus fortes (gare aux chasseurs de nuit nigériens). Les culasses n'aimaient pas ça non plus. Nous étions lourds. et «Douala en direct» c'était tangent, surtout à la saison des pluies. Jean-Marie Chauve préféra deux étapes, ne connaissant pas bien l'état de cet avion destocké, décida de passer par la Lybie. Et nous voilà partis : dix tonnes de fret et M. de Farcy.

Au cours de l'approche vers Tripoli, après contact avec la Tour de Contrôle, on nous annonce qu'il n'y a pas d'essence 115/145 mais que Malte est encore approvisionnée. Nous rebroussons chemin et finalement allons acheter notre plein à Luqa. Nous continuons vers Douala où



Le Super Constellation au repos

nous trouvons du 115/145 et arrivons à bon port à Libreville.

Pendant un mois, chaque nuit, nous volons d'abord vers Obilago puis lorsque la poche se fut encore rétrécie, vers Uli. Il y avait juste deux portions de route droite jalonnées de «goose necks»(1) et parfois, interdiction d'atterrissage pour cause d'appareils nigériens. Il y avait aussi, un beacon(2) intermittent et des parkings improvisés car des avions de Sao Tomé apportaient armes et munitions. Nous nous appelions Alpha Golf One mais la Tour de Contrôle s'avéra rapidement hors service.

Nous transportions vivres et médicaments à l'aller et, au retour, des enfants qui étaient pris en charge à Libreville par l'Hôpital de Campagne ou par M. Kaiser de «Terre des Hommes». Après une dizaine de jours, Diou rentra et fut remplacé par Rivière et Lamy. Son équipage renonça à faire voler le DC3 envoyé par l'Ordre de Malte, sa charge utile était ridicule. Dubois-Matra et Yves Marchais se joignirent à nous pour faire fonctionner le L 1049 malgré nos déboires coté essence et la belle machine transporta ceux qui étaient en souffrance à Libreville.

Un mois plus tard, nous ramenâmes l'avion à Châteauroux et devant les difficultés d'exploitation de notre avion, Colin décida d'affecter au Biafra, un DC4 fonctionnant à l'essence 100/130.

Le trafic nocturne continua donc jusqu'à la fin du conflit en avril 1969 avec des équipages d'Air Fret et des pilotes d'Air France :

Morançais, aujourd'hui décédé, fit le plus grand nombre de missions, Chappel, Oliva, Reybal et d'Herbès se succédèrent. D'Herbès fit le plus long séjour.

Ce fut véritablement la première action

d'Aviation Sans Frontières quoique menée sous l'étiquette du Syndicat National des Pilotes de ligne, avec environ 50 volontaires.

Le L 1049 disparut de la circulation aérienne pour terminer sur le parking «Auto» de Nantes Atlantique, où il est d'ailleurs très beau quand le soleil luit.

Il mériterait bien une décoration ASF indiquant cette activité sous la bannière de la Croix Rouge Française. Malgré toutes les embûches et grâce aux attentions prodiguées par Rivière, notre mécano navigant, il se comporta parfaitement.

Il y eut bien sûr beaucoup d'aventures, ce fut l'improvisation constante car Douala (où se trouvait l'essence appropriée) était hostile au Biafra et la Guinée Espagnole (Bata) aussi. Le Nigeria était en guerre avec les Biafrais et le ciel n'était valable que la nuit, et encore n'était pas toujours favorable car y sévissaient les restes orageux du «Front Intertropical»

C'est là que les pilotes (Syndicat National des Pilotes de Ligne) ont accompli une action efficace (déjà dans l'optique ASF) avec la Croix Rouge Française, M. Colin et Terre des Hommes Suisse (M. Kaiser).

C'est là aussi où je me suis rendu vraiment compte que dans ce genre d'opération, il est nécessaire pour atteindre une réelle efficacité, de persuader les âmes généreuses de ne pas reculer devant les gestes importants, physiques ou financiers.

Pour moi, le F/BRAD fut un bon passage dans ma vie et le F/BGNE aussi...

Je passerai le voir à Nantes de temps en temps ! ■

André Gréard

(1) Goose necks : balise au pétrole.  
(2) Beacon : Balise radio-électrique.



## SOUVENIRS, SOUVENIRS...

### Quel beau Bilan que ce 15ème.

Bravo à Marcel et à ses prédécesseurs, Zoltan, André, Primo pour la progression continue qu'ils ont orchestrée.

Je me dois pour ces 15 ans de faire une petite rétrospective. J'espère ne pas être trop long, ne pas vous lasser. Etant un homme du présent plus que du passé, je risque d'oublier des gens et des faits, pardonnez-moi d'avance.

Faut-il être buté, têtu, obtus ou simplement bêta pour persister dans la même voie, dans la même association depuis 15 ans ! Je m'y trouve bien par sa convivialité, sa simplicité, son immense dévouement et l'absence de polémique.

J'y ai trouvé, mises en application, et c'est surtout cela l'important :

- **LA FRATERNITE** : non celle des discours mais celle toute simple de savoir se supporter, s'accepter mutuellement.

- **L'EGALITE** : pas celle de l'égalitarisme mais celle d'être pris en considération quel que soit le niveau de ses responsabilités, de ses antécédents ou de son âge.

- **LA LIBERTE** : pas celle de tout dire, mais celle de savoir être discret pour ne pas nuire aux autres, celle d'assumer plus de devoirs et de responsabilités que de droits.

Dans les débuts, que de doutes, que d'angoisses.

Trouverait-on des femmes et des hommes y croyant suffisamment pour un engagement durable ?

L'exemple de ceux qui avaient fait le Biafra en 1968, les Lami, Gréard, Chauve, Dubois-Matra, d'Herbès, Chappel, avait ouvert la voie.

Georges Clerc et Roger Descamp, associant aviateurs et paysans dans une même foi pour venir en aide au Tiers Monde, ont montré le chemin.

Le projet, piloté par Tony Degraaf, de créer une section transport au sein d'Hôpital Sans Frontières avec un DC3, avait illustré l'âpreté des problèmes.

Enfin, le cheminement personnel au gré des lectures, des influences culturelles

et philosophiques, m'a fait conclure que la pensée risquait de rester stérile si elle ne débouchait pas sur l'action.

Tous ces ingrédients m'ont amené à concevoir l'idée d'une structure permanente pouvant facilement susciter et canaliser les initiatives généreuses du Monde de l'Aéronautique.

Je me souviens l'avoir soumise à André Gréard, à qui je voue une admiration et un respect sans limite. Elle avait suscité de sa part un : «Ça peut marcher ton truc» qui me remplit de joie certes, mais aussi de frayeur par la responsabilité qui m'incombait tout à coup.

Partant de là, un questionnaire distribué dans tous les casiers des Compagnies aériennes a donné des résultats inespérés avec 800 réponses enthousiastes, dépouillées et classées par Pierre Maréchal.

Ainsi est née Aviation Sans Frontières en mars 1980, association devant réunir dans un même élan toutes les personnes de bonne volonté quels que soient leur spécialité, leur niveau hiérarchique, voulant mettre leur outil de travail qu'est l'avion au service des causes humanitaires.

Ils voulaient tous que leurs dons financiers soient valorisés, décuplés par leur compétence et leur travail.

Pour bien montrer l'esprit de rassemblement, les 3 premiers de la toute nouvelle association, représentaient trois générations :

André Gréard, finissant une belle carrière, Alain Yout au début de la sienne, sortant de l'ENAC, et moi-même, me situant à mi-parcours.

Alors a commencé le chapelet des incertitudes et des angoisses : que faire pour satisfaire l'attente de tous ces noms qui garnissaient notre nouveau fichier tenu par Catherine Robe puis

ensuite par Henri Roux.

Heureusement, toutes les fois où ne sachant que faire, où le néant et l'échec nous guettaient, une idée, un événement, une initiative, arrivait de je sais où.

Ainsi, mois après mois, année après année, ce fut la succession des premières «quelque chose».

- La première mission en Afrique avec un Nord 262 de Saint-Yan en juillet 1980 au Burkina Faso, fief des amis de l'Homme de Georges Clerc, pour un pont aérien céréalier.

- Une évaluation en Ouganda du temps d'Amin Dada, en août 1981 par Pierre Gaud, jeune pilote et Carlo Silva, jeune retraité, a débouché sur notre première collaboration avec Médecins Sans Frontières.

- Jean-Claude Duval puis Christian Siméoni se sont chargés du convoyage vers Entebbé d'un Jodel Mousquetaire en bois toilé.

Que de soucis, que d'inconnues, que de péripéties pour les premiers dépannages conduits par Georges Mazars, tête de liste de fidèles et dévoués mécaniciens.

Ont suivi 18 missions d'Avions Légers,

*Sim, le Commandant Laclavetine et son équipage, Mission Garoua au Cameroun*





# 15 ans

chacune de plusieurs années, en majorité en Afrique mais aussi au Honduras et au Cambodge.

Parmi les 600 personnes, pilotes, mécaniciens, logisticiens qui sont partis là-bas, loin, je ne peux m'empêcher de faire un petit clin d'œil à Jean Jaunin, Louis Michel Cès, Luc Mailly, Francis Gaigeot, Jean-Michel Proust, Claude Simart, Yves Sutter, François Miquel, Jean Bordet et à notre premier recruteur, celui aux milliers de coups de téléphone et aux dizaines de crayons qu'il piquait, Michel Bouchareine.

Un souvenir ému pour le chef de mission si dévoué et particulièrement humain qu'a été Patrick Moreau. Il a insufflé un esprit de «compagnonnage» dans la formation de premier jeune pilote à ASF, notre «ab initio» à nous en quelque sorte, Dorian Lutter.

Dans le domaine du transport lourd, le premier vol pour ASF d'un Transaal de la mythique Postale, a été le début d'une belle série avec cet avion.

Quel coup au cœur de voir le premier décollage de ces détenteurs de la légende, porteurs d'espoir et d'un peu de vie.

Un Boeing 707 cargo d'Air France, remis en service pour un vol vers Phnom Penh a été le plus épique de la dizaine de très gros transports que nous avons organisés : Salvador, Erevan, Naples, Alger, Addis-Abbeba, etc.

Pour ces vols, quelle satisfaction de voir mobilisés les contrôleurs, les compagnies, les pétroliers, l'Aéroport De Paris comme tous les services aéroportuaires.

6 Cette floraison d'émotions opérationnelles, de réussites, et de loupés parfois, a été également assortie de joies profondes, d'éblouissements entraînés par des aides considérables, des marques de confiance qui ont entretenu notre flamme. Des dons aussi généreux que spontanés des Amis de l'Homme, de l'Arès et de la Sogesta, grâce à l'inébranlable soutien de Marcel Henriët, nous ont permis un vrai démarrage pour le financement de notre première mission et l'achat de notre premier avion.

La création d'ASF Belgique, par Michel Bourgeois, a donné une dimension



Sim affichant nos couleurs

européenne à nos idées. Son intégration dans notre mission du Mali puis du Tchad a créé une véritable «Camaraderie du Terrain» qui a permis au personnel au sol expérimenté et compétent de rester soudé au fil des ans malgré les petits déboires inévitables qu'entraîne l'action.

L'adhésion et surtout l'engagement du Personnel au Sol tels que Jacques Duntze, Lucien Vervialle, René Garrivier, Roland Francois, sans oublier les mécaniciens d'entretien comme Aymé Bergerot, ont bien montré que notre association est une chaîne très complémentaire.

Médecins Sans Frontières nous a servi de modèle. Notre collaboration originelle n'a jamais faibli. Depuis 15 ans, nous partageons dans la discrétion les difficultés, les réussites et les chagrins. Cette très grande association humanitaire, d'inspiration typiquement française, a été et reste pour nous un partenaire privilégié par son dynamisme et son indépendance.

Le soutien généreux du Lion's Club a été précieux. Nous avons collaboré plusieurs années, une compréhension mutuelle s'est établie, des amitiés se sont nouées. Etre reconnu comme un interlocuteur de ce milieu a fortifié notre propre identité.

Le Haut Commissariat aux Réfugiés, organisation internationale dépendant de l'ONU, ne peut être classé parmi les Organisations Non Gouvernementales. Pourtant, son éthique et une décentralisation propice donnant à ses délégués une certaine autonomie, le HCR a été

pour nous un partenaire de choix.

Pendant tous ces débuts, j'ai été Président. Passionné certes, déterminé aussi, mais heureusement plus flexible qu'il n'y paraît. Mon caractère qui semble fort me pousse à l'écoute de mes partenaires et à leur faire confiance. Heureusement donc, certaines choses se sont faites malgré moi : voyez Louis Gainard : quand il s'est présenté en 1981, je me demandais ce que l'on allait bien pouvoir faire de ce beau et jeune retraité, tiré à quatre épingles. Le colisage semblait sa destinée ! Vous avez vu ce qu'il est devenu. c'est le plus fidèle, le plus assidu, le plus ancien des opérationnels, il a créé une section exceptionnelle de mécaniciens dont la compétence n'a d'égal que le dévouement. C'est celui grâce à qui l'activité Avions Légers a pu exister, dans la plus parfaite courtoisie et amitié. Nous ne pourrions l'oublier puisque notre avion le plus moderne est immatriculé de ses initiales Fox Oscar Hôtel Louis Gainard.

Plus tard, nous avons mis Jacques Guerrier (maintenant Secrétaire Général de l'Association) au colisage ! Cette section mineure, ingrate et probablement sans avenir, et bien j'étais content de la refiler à André Fleury. Il a su la structurer, Roger Boullaut, la rendre crédible. Ensuite, aux mains de Jean Clozier, c'est la section qui a permis de propager le mieux notre message de solidarité parmi les escales et les équipages.

Un truc auquel je ne croyais pas mais alors pas du tout, ...une idée de Paulette Bell... les cartes de vœux...



Elle est devenue un des meilleurs véhicules de promotion... n'est ce pas Louise ?

Quant à l'accompagnement d'enfants, en bon bonhomme, «les enfants, c'est une affaire de femmes alors, que Geneviève Fleury et Lucette Gabrielli s'en débrouillent». Développée par Dominique Vandewiele, c'est la section où l'émotion humaine est la plus directe, la plus forte ; où les cœurs et les yeux se parlent intensément.

Le lait, c'est comme les enfants, il fallait bien que quelqu'un m'en débarasse. Seul Jean-Jacques Laudet, ancien Stewart, régisseur d'exploitation forestière, aux allures de diplomate, pouvait réunir éleveurs, marins, bonnes sœurs, aviateurs et vaches pour le résultat que vous savez.

Que de persuasion et de discussions pour que Zoltan Kovacs arrive à nous convaincre de la nécessité de support audio-visuel digne de ce nom.

Dans 2 magnifiques films, il a su faire passer toute sa sensibilité et tout son cœur. «L'Espoir Venu du Ciel» garde toujours son actualité et son impact.

Quant à notre très symbolique Logo, il a été choisi par Geneviève Fleury dans le cadre d'un concours d'une école de publicité. Et nous aimons que le cœur, les mains et les ailes y soient ainsi représentés.

Pour tous les tourments d'esprit qui me tiraillaient, comme les monarques ont leur bouffon, il me fallait bien avoir quelques confidents et conseillers rassurants : Pierre Bernard, Alain Cateslnau et Lucien Vervialle ont été de ceux-là.

Toutes ces années n'ont pas été sans déchirements, doutes, cas de conscience.

La mort d'Yvon Féliot le 21 décembre 1989 à Aweil au Soudan, aux commandes de notre BN2, avec celle de ses 3 passagers de MSF et du Programme Alimentaire Mondial nous a bouleversés car il s'agissait d'un meurtre délibéré, qui visait directement notre action. Devions-nous laisser risquer la vie des nôtres et celles dont nous prenons la responsabilité en les transportant ?

Nos consciences en furent ébranlées. La nature même, le principe de notre engagement engendrent un certain risque. A condition d'adopter des règles de sécurité, de prudence maximale, je crois que nous n'avons pas à douter d'avoir à prendre ou à faire prendre des risques pour participer au sauvetage de

centaines de vies anonymes. Mais Yvon a perdu la vie, sa famille a été privée de son soutien et de son affection, il a montré l'aboutissement extrême de notre ligne de conduite.

Au cours des années notre but n'a jamais varié : soulager les conséquences des désastres naturels et humains, grâce à notre savoir-faire aéronautique, en faisant abstraction des causes politiques, des luttes sur le terrain.

Au sein de notre association, quoique sans être jamais clairement énoncés, certains débats ont toujours été sous-jacents.

Sans s'affronter vraiment, l'éthique de conviction s'est opposée parfois à celle de résultat.

Par exemple :

La médiatisation qui engendre une reconnaissance publique élargie mais éphémère, s'oppose au bouche à oreille durable, efficace mais restreint.

L'utilisation directe des dons, s'oppose à leur emploi dans des systèmes sophistiqués de recherche de fonds bien que ceux-ci permettraient de décupler les moyens d'action.

Ces prises de positions intellectuelles n'ont jamais constitué des sujets de crise car nous avons toujours su adopter un consensus pour prendre le meilleur de chaque théorie.

D'autres problèmes de fond existent mais ils ont été moins abordés parmi nous car, notre activité de transporteur, de lien logistique avec l'arrière, ne nous confronte pas directement à certains cas de conscience :

- Le dilemme d'avoir à dénoncer au risque de ne pouvoir s'impliquer.

- Le débat de l'ingérence qui peut nous faire perdre une stricte neutralité.

- Le silence respectant les souverainetés qui peut rendre complice.

Autant de confrontations qui ont amené dans bon nombre d'associations des schismes et des scissions.

Notre force est aussi que sans appétit de pouvoir, avec un sens aigu des responsabilités, cinq présidents ont pu se succéder sans cesser de s'entraider.

Notre sagesse est d'avoir l'humilité, de ne pas vouloir refaire le Monde, de savoir que les équilibres sont précaires et qu'il suffit de très peu pour faire pencher le plateau de la balance vers la haine et l'égoïsme plutôt que vers l'amour et l'altruisme.

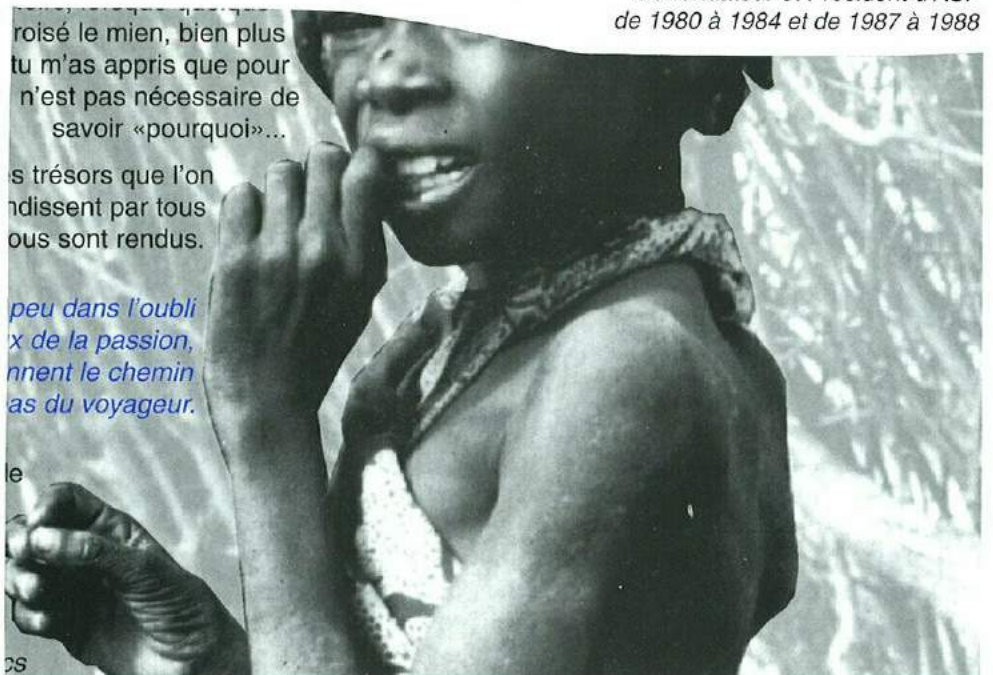
La beauté de notre action est de vouloir que l'avion, merveille de notre siècle, soit un lien de fraternité et de paix.

J'ai foi en l'avenir de notre association, je sais que toujours, d'une façon ou d'une autre, le défi sera relevé pour que le monde de l'Aéronautique puisse exprimer sa solidarité par :

Les mains de l'Amitié,  
Le Cœur de la Générosité,  
Les Ailes de l'Espoir. ■

Gérald Similowski

Co-fondateur et Président d'ASF  
de 1980 à 1984 et de 1987 à 1988



roisé le mien, bien plus  
tu m'as appris que pour  
n'est pas nécessaire de  
savoir «pourquoi»...

is trésors que l'on  
ndissent par tous  
ous sont rendus.

peu dans l'oubli  
x de la passion,  
nnent le chemin  
as du voyageur.

auteur du 1er film sur ASF «Par les Sentiers du Ciel», Président d'ASF en 1985 et 1986



# 15 ans

## COUPS DE CŒUR

Rappelez-vous 1968... Les murs de nos villes étaient couverts de grandes affiches, hantés par les regards des enfants du Biafra, ventres gonflés qui nous appelaient au secours...

L'Ordre de Malte, par l'intermédiaire de M. Tourangin a contacté le Syndicat National des Pilotes de Ligne afin d'obtenir un équipage volontaire pour emmener des médicaments. Les pilotes et les mécaniciens d'Air France ont répondu favorablement. Un équipage comprenant Messieurs Gréard/Chauve/Diou s'est envolé, l'Ordre de Malte s'étant mis d'accord avec la Croix Rouge Française pour transporter 10 tonnes de médicaments sur Libreville. Yves de Pont-Farcy représentant l'Ordre de Malte, est resté toute la durée de la mission du Constellation.

Le Biafra a été le point de non-retour de l'indifférence des pays riches vis-à-vis des pays pauvres. Ce peuple famélique a enclenché un processus irréversible et les médias ont fait en sorte que l'on ne puisse plus dire : «on ne savait pas». Les actions humanitaires se sont développées à la suite de cet appel déchirant des Biafrais.

Le Constellation allait-il repartir à vide ? C'était sans compter avec Terre des Hommes, dirigée par Edmond Kaiser, qui était sur place et essayait par tous les moyens de faire évacuer le maximum de femmes et d'enfants condamnés, en suppliant tous les pilotes et



Gisèle Mages, M. Kaiser, Sim

des détenteurs pour les anesthésies que le trio avait réquisitionnés dans les magasins de plongée sous-marine (avec l'accord d'un ministre ébahi par une telle demande). Imaginez leur joie le lendemain soir de disposer de ce matériel. Ils ont disparu dans la brousse avec leur précieux chargement mais leurs silhouettes restent gravées dans le cœur de tous.

Lors de ces aller-retour, beaucoup d'enfants mouraient. Un jour, Jean-Marie Chauve s'est posé la question : «aurait-il, après avoir amené des vivres, ces femmes et leurs petits, le courage de prendre un enfant dans ses bras ? Il l'a fait, s'est aperçu que cet innocent était mort. Il n'a pas voulu lui fermer les yeux... Il devait arriver vers la liberté les yeux ouverts... Dur après cela de retrouver son cocon familial et ses enfants souvent trop gâtés.

tion, voir Sim embrasser Edmond Kaiser qu'il avait rencontré il y a 15 ans. Bel anniversaire, bilan jamais suffisant pour ces hommes qui veulent toujours faire plus.

Nous avons fait la connaissance d'une équipe dynamique, chaleureuse, efficace, menée également depuis 15 ans par un homme exceptionnel. Nous sommes revenus la tête pleine, conscients d'avoir vécu une journée riche, belle, qui s'est terminée à Massongex où se trouvent les enfants convalescents de Terre des Hommes et Sentinelles.

L'occasion de voir nos «petits Noma»(2) entre 2 opérations et quelques petits diables en train de goûter, couverts de chocolat.

Au beau milieu des montagnes enneigées, un petit coin d'Afrique..., on n'oublie pas le pays. C'est si important de les maintenir dans leur environnement malgré la distance et les différences matérielles de nos vies...

Important aussi pour nous de savoir ce qui se passe après le bref moment du voyage.

Au cours de cette rencontre, nous avons fait l'évocation de nouveaux maux et nous espérons une nouvelle coopération entre nos associations :

Une petite Rosita, en Angola, victime de ces horribles mines, (sa photo en première page du journal local). Aussitôt, mobilisation de Sentinelles. Très vite, une préoccupation dans notre tête, nos pilotes sont basés en Angola, que pouvons-nous faire pour Rosita, sans jambe et pour les autres Rosita qui attendent...



Une après une, elles se relèveront comme **les 2 408 enfants convoyés depuis 1981...**

**Anecdotes :**

1/ Gwen : le voyage mal commencé, Edgar a pleuré, m'a trempé en répétant «ma mouille». Il ne parlait que le Fon et moi quelques mots de Breton.

Ce n'est qu'en arrivant à Bordeaux que je sus que «ma mouille» veut dire «Je veux ma maman». Il a passé la nuit à arpenter l'allée de l'avion... (moi aussi !).

2/ Froduald a été soigné à Toulouse il repart à KIGALI avec pour héritage un bel accent ensoleillé. Il montre son petit âne à Gérard : «regarde, il a de grrrandes zoreilles !»

### Extrait du compte rendu **Convoyages de Lisiane Blay :**

La grande nouveauté pour moi a été l'hébergement dans la famille de l'enfant. Des gens très pauvres vivant dans une grande précarité mais tellement chaleureux. Imaginez qu'ils ont loué un car (49 personnes) pour accompagner la petite à l'aéroport. Que d'émotions au moment des adieux. J'ai été reçue comme une reine. Ils voulaient me montrer leur façon de vivre. La famille au sens très large était omniprésente. J'ai embrassé au moins 50 visages (les femmes et les enfants) et serré autant de mains (les hommes). J'ai goûté la cuisine locale, délicieuse mais très épicée (on mange sans couverts). J'ai

# 15 ans

dormi dans un grand lit avec la maman et la petite Anutha et surtout j'ai beaucoup discuté avec tous. Ils m'ont parlé de leur religion, leur philosophie de la vie, leur solidarité, leurs problèmes. Bref, j'ai passé des moments inoubliables. Je suis encore toute bouleversée par tant de marques d'amitié. ■

*Gisèle Mages*

*Responsable accompagnement enfants*

(1) Organisation suisse créée en 1980 et qui se consacre à l'enfance meurtrie.

(2) Le Noma : ou cancrum oris, maladie dégénérative entraînant une grave nécrose partielle de la face.

### Rencontres

### Notre «frère lumière» d'ASF

... Si les plus belles choses que savent construire les hommes sont les fruits d'une passion qu'ils ont mis en commun, chaque pierre pour autant est marquée d'une empreinte et la beauté de l'œuvre le doit à chacune d'elle...

Plus que des chiffres qui parlent, plus que des mots qui sonnent, pardonnez-moi de me souvenir simplement :

Il est là, blotti au fond de ma mémoire, dans un coin bleu noyé dans la grisaille, le visage d'un enfant que la tendresse partagée a éclairé un jour.

Petit bonhomme aux grands yeux noirs, lorsque quelque part au fond du Tchad, ton chemin a croisé le mien, bien plus que l'espoir que j'ai pu te donner, toi tu m'as appris que pour tendre la main à celui qui t'appelle, il n'est pas nécessaire de savoir «pourquoi»...

... avec Toi j'ai compris qu'il est des trésors que l'on peut partager et qui pourtant grandissent par tous ceux qui nous sont rendus.

*Au soir, lorsque s'estompent peu à peu dans l'oubli toutes ces heures brûlées aux feux de la passion, Il est des pierres gravées qui jalonnent le chemin et suspendent un instant le pas du voyageur.*

A tous ceux qui m'ont permis de partager avec eux un instant de passion, de doute et de bonheur.

A Aviation Sans Frontières...  
Merci. ■

Zoltan Kovacs

auteur du 1er film sur ASF «Par les Sentiers du Ciel», Président d'ASF en 1985 et 1986



# 15 ans



Danielle Tibéri et Zoltan Kovacs

## Danielle Tibéri, la petite Littré d'ASF

### D'un «BI à un l'autre»

C'est à travers Zoltan Kovacs que je suis tombée amoureuse de notre association, ou plutôt à travers une grande banderole bleu-ciel qu'il apporta un jour à la maison sur laquelle étaient écrit «Aviation Sans Frontières».

En 1983, ces mots n'étaient pas encore galvaudés, les «Sans Frontières» ne pullulaient pas et ces 3 petits mots qui abolissaient pour moi les frontières géographiques, politiques, religieuses me parurent magiques. Un ciel sans Est-Ouest, Sans Nord-Sud, sans gauche-droite ! Quelle liberté !

Je suis prof de Lettres, pire de Lettres Classiques ! «Je ne sais pas ce que je peux faire pour vous mais je serai heureuse d'être utile à quelque chose». Huit jours après, Zoltan me téléphonait «on fonde une équipe presse, veux-tu en faire partie ?»

10 Et ce furent les premiers articles (le tout 1er dans Icare), les rendez-vous au «Bar des Ondes» près de la Maison de la Radio avec Pierre Gaud, Patrick Moreau, Patricia Kuhn etc. pour des émissions à RFI, FRANCE 3 et FRANCE INTER (avec un Jacques Pradel qui a beaucoup changé depuis !).

Un jour, lors d'une réunion, on me dit «On te confie le Bulletin d'Information». Drôle de corvée sous couvert d'une promotion ! Le BI était jusqu'alors un simple et rébarbatif rapport et ce fut un travail passionnant d'essayer d'en faire un petit journal. M. Le Prince me présenta un ami imprimeur «Barbelion» et le BI N° 1 sorti en noir et blanc avec comme principale illustration des dessins d'enfants du Li-

ban que Paulette Bell était allée chercher dans ce pays alors à feu et à sang. Ces dessins sombres et tristes à l'aller, tellement plus joyeux au retour, émurent et de nombreuses lettres de félicitations nous firent bien plaisir.

Le «journal» évolua : présentation en colonnes, une pub (Barbelion, l'imprimeur qui livre à l'heure !), une Une de couverture etc. C'était un gros travail car il fallait fournir à Barbelion le produit fini, mise en page comprise. Rappelez-vous, Françoise Sicard puis Jacqueline Débauché, vous qui tapiez (dans l'urgence !) les articles écrits et soumis aux grands chefs ! Ah la pression du Président Fondateur !!! Cela dura cinq ans...

Quelques événements marquants se produisirent : entre autres le travail avec le Lion's Club pour nous faire connaître «œuvre nationale» et acheter notre «avion pour la vie», l'organisation de la soirée du «Pont des Soupirs» d'Offenbach donnée à notre profit par le généreux directeur du Théâtre Hebertot (déjà un gros travail d'organisation) le film tourné à Agen, présenté à FRANCE 3 dans l'émission «Tribune libre» avec dans les rôles principaux : P. Gaud, P. Moreau, G. Sévignac, D. Tibéri et la participation de J.P. Helbling.

L'équipe communication s'est maintenant développée et continue dans la joie et le chahut au Conseil... autour de son chef vénéré, Primo.

Salut les filles : Christiane, Kristina, Arlette, Catherine et les autres...

Encore de bons moments en perspective... ■

Danielle Tibéri



## Les premiers pas d'un fidèle de la première heure.

«Touch and Go»

### Et ça repart... Octobre 1983.

Samedi 22

Mes six premiers mois de «congé à perpétuité» s'achèvent, occupés tant bien que mal, à courir les rus en quête de truites suicidaires, à profiter du charme sauvage de ma Creuse natale, à renouer des contacts (qui s'avèreront éphémères avec mes amis d'enfance comme moi, retraités). Ils commencent à me peser.

Après un dernier regard sur cette profonde vallée que domine mon modeste hameau, un ultime coup d'œil sur les chaudes couleurs dorées qui parent les collines avoisinantes, c'est sans regret que nous reprenons possession de notre «home» de Champigny.

Dimanche 23

Alors que Yanny, mon épouse, met de l'ordre un peu partout, chasse les poussières accumulées depuis notre départ, je m'isole dans la petite pièce qui me sert de bureau.

Dans un coin près du canapé, la serviette qui, chaque matin, m'accompagnait à Roissy, sur ma table un agenda sur lequel je n'aurai plus de rendez-vous professionnels à noter...

C'est alors que je prends nettement conscience qu'un congé, comme toute chose d'ailleurs, n'est vraiment apprécié que s'il se fait attendre.

On y pense avant... On essaie d'en profiter au maximum pendant... On le regrette ensuite... On pense très vite au prochain.

Pour certains retraités, ce congé sans fin n'a plus du tout le même attrait, ne suscite plus la même fébrile mais agréable impatience. On l'espère plus, on le redoute presque.

On ne l'espère plus. On le redoute presque (moi qui ne suis pas bricoleur et



Lucien Vervialle

qui ne possède pas de jardin à biner), il pose problème comment vais-je utiliser ces temps de loisirs «obligatoires» ?

Lundi 24

Je ne puis résister au désir de retrouver mes anciens collègues. Renonçant à la sieste à laquelle je m'étais habitué depuis six mois, je monte à Roissy où je retrouve ce centre de vols longs-courriers où s'est terminée ma carrière. J'y suis très amicalement accueilli par tous. On me pose des tas de questions, on envie mon sort de «rentier».

- Sacré veinard ! Tu as l'air en pleine forme. C'est quand même sympa la retraite, non ?

- Hum... Si on veut.

- Tu n'as pas l'air tellement convaincu on dirait ?

- Ben... A vrai dire, pas très... Ouais mais toi, tu n'y es pas, pas encore du moins... Tu verras plus tard...

Jean-Marie Pilorge, avec lequel je bavarde, ne semble pas à priori, se préoccuper de ce «plus tard» pour lequel, il a sans doute (le veinard) de nombreux projets.

D'un tiroir de son bureau, il sort une brochure, qui me paraît presque luxueuse et fort bien présentée, sur laquelle je lis, vaguement, Aviation Sans Frontières.

Pourquoi ne contactes tu pas «Aviation Sans Frontières» ?

C'est quoi, et c'est où, ça ?

Tiens voilà la brochure que nous venons de recevoir. Tu peux la garder, nous en avons d'autres.

Je prends le document, le parcours rapidement des yeux sans lui apporter une particulière attention : pour me lancer vraiment à fond dans quelque chose, il me faut du concret et surtout connaître les personnes qui sont impliquées dans l'affaire, celles avec lesquelles je serais éventuellement amené à travailler.

Jean-Marie semble avoir deviné ma pensée, il me tend la perche :

- Jacques Duntze en fait partie.

Ça fait «tilt». Si Jacques Duntze en fait partie, ça ne peut être que sérieux. Il me cite également d'autres noms au hasard : Alain Castelnau (je connais), Gérard Similowski (connais pas), André





# 15 ans

Fleury (que je confonds avec un autre commandant de bord que j'ai connu), Pierre Bernard (que je connais), André Gréard (que je connais aussi).

Ma décision est (presque) prise. Il est environ 16 heures. Je compose le numéro de téléphone figurant bien en évidence, sur la brochure.

- Aviation Sans Frontières, bonjour. Jean-Jacques Laudet à l'appareil, je vous écoute.

- Bonjour, ici Lucien Vervialle. J'ai appris que vous recherchez des bénévoles, je suis ancien d'Air France, retraité depuis 6 mois. J'aimerais pouvoir vous aider. Pourrais-je aller vous voir ?

- Mais bien sûr, vous serez le bienvenu.

Très aimablement, c'est un bon signe, mon interlocuteur me donne rendez-vous pour le lendemain dans la matinée.

C'est décidé. Demain, j'irais à Orly où j'ai fait mes débuts, cette aérogare que j'ai parcourue en tous sens, il y a bien longtemps déjà !

Avant de regagner mon domicile, un coup de fil à Josiane Coutant, l'an-

cienne et dévouée secrétaire de J. Duntze, qui a peut-être le numéro de téléphone de notre ancien et respecté patron. Par chance, elle les a, celui de Paris et celui de province, dans les Cévennes.

Le soir même, chez moi, je compose le numéro cévenol.

Ça sonne une fois, deux fois, trois fois. Ça répond. Une voix demeurée familière, se fait entendre amicale et chaleureuse.

Après une longue conversation, je suis définitivement convaincu.

Je crois que ça va repartir.

Mardi 25

Parcourant les longs couloirs déserts du 4ème étage de l'Aérogare Sud, je cherche les petites mains croisées qui, apposées sur une ou deux portes m'indiqueront que je suis arrivé à bon port.

Je découvre enfin deux bureaux, lequel choisir ?

La porte du premier est fermée, celle du second ouverte.

N'ayant pas le choix, j'opte pour le deuxième bureau.

Un «toc toc» discret et j'entre.

A gauche derrière une minuscule pièce où s'entassent différentes choses, documents, pièces de rechange pour avion, un monsieur sympathique de

mon âge, aux cheveux poivre et sel discrètement ondulés.

Au fond, toujours à gauche, un autre monsieur plus jeune, non moins sympathique. de taille moyenne, au regard clair qui inspire confiance. Déjà, je devine qu'il doit être plein de bonté et de gentillesse.

Instinctivement, allez savoir pourquoi ? je m'adresse à lui :

- Monsieur Laudet ?

- Non, Monsieur Laudet n'est pas encore arrivé. Puis-je vous renseigner ?

Je lui expose mon cas, la raison de ma visite, lui fais part de mes désirs, lui résume ma carrière. En un mot, je lui présente ma candidature.

Il m'écoute, semble intéressé.

Chaleureusement, il m'accepte dans les rangs d'Aviation Sans Frontières.

Un moment plus tard, un autre monsieur, sympathique lui aussi (décidément, tout le monde est sympa dans cette association) fait son apparition. Ce monsieur, à la mise soignée, à l'élégance discrète, c'est Jean-Jacques Laudet.

Je viens sans le savoir de me faire trois nouveaux amis.

- Jean-Jacques Laudet, qui me fera tout connaître d'ASF

- Gérard Similowski, alias Sim, l'homme

Le Cessna 206 en Mission en Guinée Bissau





aux yeux clairs, président fondateur de l'association. Je comprends maintenant pourquoi je me suis adressé à lui.

- Louis Gainard, l'homme aux cheveux argentés, responsable de toute l'activité «mécanique» qu'il couve avec amour, un des plus fidèles piliers de cette association qui allait devenir mienne.

## Mercredi 26

Je traîne au lit jusqu'à 7 heures (une fois n'est pas coutume) malgré mon impatience à prendre mon nouveau poste.

9 h 30 : la porte de bureau est grande ouverte. Le long d'un mur, des colis de médicaments, à droite, le bureau de la secrétaire, au fond, face à la grande baie vitrée d'où l'on découvre une vue magnifique de Paris, Jean-Jacques m'attend, la main tendue, un sourire amical aux lèvres.

Je reprends du service. Cette fois, j'ai l'impression que «c'est bien reparti».

Cette première journée (où plutôt demi-journée) ne m'apprend pas bien sûr ce qu'est Aviation Sans Frontières. Elle m'en donne une idée, un vague aperçu qui, bien qu'encore très flou pour moi, n'en n'est pas moins très favorable.

Je fais au fil des heures, la connaissance de personnes qui, bientôt, deviendront des amis sur lesquels on peut compter, s'appuyer en cas de pépins.

- Geneviève Fleury, une fidèle d'ASF, responsable de tout ce qui concerne le secrétariat qu'elle dirige avec compétence, d'une poigne solide tout en s'occupant activement de la bien modeste encore activité «Accompagnement d'enfants».

- André son époux, commandant de bord à Air France, qui assume les fonctions de Secrétaire Général et supervise le colisage avec beaucoup de conviction et de gentillesse.

- Jean Clozier, ancien radio de bord, notre standardiste, plein d'humour et de bonne humeur.

- Alain Castelnau, notre tonton Picsou qui a laissé le manche de son B 707 pour la machine à calculer de la trésorerie. Il tient les cordons de la bourse avec une rigueur qui aurait fait pâlir de jalousie mes ancêtres limousins pour lesquels, c'est bien connu, un chou est un chou.

Au fil des jours, je m'informe, observe, note, essaie de cerner la personnalité de chacun.

Ce n'est que le 2 novembre que je m'intègre vraiment à cette équipe, participe à l'action en faisant mes premiers pas au colisage. Parrainé par Jean-Jacques, j'apprends à connaître les circuits, les personnes qui participent à cette activité, ce qu'il ne faut pas faire, comment il convient d'aborder les différents problèmes et bien d'autres choses encore...

Je fais aussi connaissance d'autres collègues qui, bénévolement, apportent leur contribution à l'action de cette association à laquelle je vais m'attacher un peu plus chaque jour.

- Anne Delahaye, responsable des assurances, une inconditionnelle de la Nouvelle Calédonie où elle a séjourné de longues années et dont elle nous parle chaque jour.

- Danièle Tibéri, bien sympa pour un prof de français, rédactrice en chef de notre bulletin d'information, à l'esprit éveillé et aux yeux pétillants de malice.

- Marie-France Viot, épouse d'un commandant de bord Air France, une jeune femme souriante et aimable qui se charge d'encaisser les dons et de relancer les donateurs.

- Brigitte Béranger, à l'affût de toute nouvelle adhésion qu'elle enregistre avec un plaisir évident.

- Michel Bouchareine, commandant de bord Air France, notre chef Pilote chargé de la sélection et de la mise en ligne de nos jeunes (et moins jeunes) pilotes bénévoles eux aussi.

- Gérald Sévignac, commandant de bord Air France qui n'hésite pas à tomber la veste galonnée pour transporter nos colis entre Roissy et Orly et dont

l'accent chantant fleure bon le Sud-Ouest.

- Zoltan Kovacs, commandant de bord Air France (encore) notre play-boy chargé des relations extérieures.

Patrick Moreau, jeune co-pilote à TAT, un titi (preque parisien, aux yeux rieurs qui participera à de nombreuses missions avions légers avant de prendre la responsabilité de certaines d'entre elles, et bien d'autres dont j'aurai l'occasion de parler par la suite.

Je retrouve aussi de vieilles connaissances :

- Jacques Duntze, mon premier patron, celui auquel je dois ma carrière et ma dernière affectation à Roissy.

- Marcel Henriot, l'un de nos plus dynamiques aînés que j'avais connu en Afrique Equatoriale Française alors qu'il était commandant de bord sur DC4.

- Henri Roux, notre aîné à tous, ancien navigateur de l'époque de l'Aéropostale avec Mermoz. Toujours très courtois, ponctuel et fidèle au poste, il tient scrupuleusement à jour tous nos listings.

- Pierre Bernard, ex-commandant de bord d'Air France que j'ai eu l'occasion de retrouver dans de nombreuses escales tout au long de ma carrière.

- André Gréard, ex-commandant de bord Air France, au visage buriné de sioux dont mon ami Jos Augoyard

Jean-Jacques Laudet et Sœur Marguerite à Tana





# 15 ans

m'avait si souvent parlé et qui, dans les années 60, a pris une part prépondérante dans l'opération humanitaire au Biafra. Co-créateur d'ASF, il supervisera sur place, notre longue mission au Tchad.

## Quelque part en Afrique...

En pleine brousse, loin de tout et de tous, un petit village, aux cases recouvertes de feuilles de palmiers somnole sous le plomb des tropiques.

Des poules affamées et maigrichonnes picorent ça et là, à la recherche d'aléatoires nourritures, s'ébouriffent les plumes pour en chasser la poussière, caquètent effarées par le moindre bruit, donnent un semblant de vie à ce village endormi.

Allongés autour de leur case, à même le sol, sur des nattes de fortune, des indigènes faméliques, les yeux perdus dans le vague, se reposent. Plus préoccupés à se garder des mouches bourdonnantes, ils ne pensent à rien, ne cherchent pas à s'occuper, sortir de leur torpeur. A quoi bon d'ailleurs car la chaleur torride et la moiteur étouffante qui baigne le village ôte à quiconque, toute envie de faire le moindre mouvement, de tenter le moindre effort.

A l'extrémité du village, un peu en retrait, une vieille fourgonnette «Renault» usée par les ans et la tôle ondulée des routes locales. Elle attend là, devant une case, un peu plus grande que les autres, sur laquelle flotte, effiloché, un drapeau blanc, marqué de la «Croix Rouge».

Cette case est la résidence de quelques religieuses qui ont voué leur vie à aider les autres, ceux qui souffrent.

Faisant fi de leurs conditions de vie et des rigueurs du climat, elles se dépensent sans compter.

Le dispensaire (puisqu'il faut l'appeler ainsi) n'a ni eau (sauf celle puisée dans le marigot voisin) ni lumière et pour cause pas de climatisation.

Son équipement, plus que précaire, est constitué de lits, de matelas, de meubles usagés (dons anonymes venus de je ne sais où), de lampes à pétrole, de linge qui, bien qu'à bout de souffle n'en n'est pas moins d'une propreté presque exemplaire.



Ces petites sœurs, véritables anges de la brousse, n'ont pour richesse que leur foi inébranlable et l'immense désir (ou besoin) de se consacrer aux autres.

Hélas, les médicaments sont rares et bien souvent (trop souvent) font défaut.

## Quelque part sur la Côte d'Azur...

Bien alignés en bordure de mer, à l'ombre des pins parasols, d'agréables bungalows climatisés accueillent vacanciers et touristes.

Sur le sable blond de la plage voisine, des corps dénudés, confortablement installés sur des matelas pneumatiques aux couleurs vives, se laissent caresser et dorer par le beau soleil de Provence.

Des gamins joufflus, rieurs et débordant de santé, se poursuivent à grands cris le long du rivage ou, bien sagement, jouent à l'ombre fraîche des pins sous le regard attendri de leur maman.

Dans une pharmacie toute proche, lunettes de soleil, crèmes solaires, produits dits de beauté et médicaments s'étalent dans les vitrines, s'entassent dans l'arrière-boutique, finissent parfois dans ce qui ressemble fort à une poubelle parce que non présentables ou, tout simplement, en partie inutilisés...

Je ne sais plus quand et qui s'insurge, à l'idée d'éviter ce gâchis inadmissible. L'idée germe, elle prend forme, se concrétise, s'étend à toutes les villes de France.

Des collectes sont faites localement. Les médicaments sont regroupés, contrôlés, reconditionnés par des particuliers et des pharmaciens bénévoles.

Reste à les faire parvenir à ceux qui en ont vraiment besoin, et qui, un peu par-

tout dans le monde les attendent...

Par qui ? Comment ? Dans quels délais et à quels prix ?

C'est alors qu'ASF intervient. En 1980, dans un pavillon de banlieue sud, ce qui deviendra l'activité «colisage» se dessine, s'installe.

Aviation Sans Frontières qui veut être le trait d'union entre ceux qui donnent et ceux qui ont besoin, pose ses premiers jalons, prend contact avec les différents partenaires qui pourraient être amenés à jouer un rôle dans une opération humanitaire qui n'est encore qu'à l'état de projet.

Organisation Non Gouvernementale, Compagnies aériennes, équipages, services officiels etc. adhèrent spontanément à cette idée.

Modestement mais très vite, la «machine se met en branle». Adhérents et sympathisants se mobilisent, associent leurs efforts et forment une longue chaîne dont chaque maillon est indispensable.

Les précieux colis sont acheminés, gratuitement, de province par Air Inter et TAT. Ils arrivent tous à Orly.

Là, ils sont récupérés par l'équipe «colisage» et ensuite confiés aux équipages qui, en bagages, les acheminent à bon port.

Le colisage, sous l'impulsion dynamique des époux Fleury, de Louis Gainard et Jean-Jacques Laudet, devient réalité ! ■

Lucien Vervialle

Vice-Président de mai 1986 à mai 1989,  
Secrétaire Général de mai 1989 à mai 1992



## Ce 21 décembre 1989

Depuis quelques mois, j'assure la présidence d'Aviation Sans Frontières. Une mission avion léger est en cours avec le BN2 F-BGSM au Soudan. Quatre pilotes se relaient dans des conditions difficiles, au départ de Khartoum, pour assurer la logistique de plusieurs centres nutritionnels dans le Sud dévasté par la guerre.

Au début de l'après-midi, cinq membres d'une association marseillaise sont venus me rejoindre au bureau car nous attendons l'arrivée d'une cinquantaine d'enfants acheminés depuis Beyrouth. Ceux-ci sont accueillis pour les vacances de fin d'année, par des familles de la région de Marseille. Comme toujours de multiples difficultés ont surgi à l'occasion de ce vol que nous avons mis sur pied grâce au concours de la Middle East. En effet, alors qu'ils devaient initialement arriver à Orly, ils sont maintenant attendus à Londres et, l'ATR 42 gracieusement mis à notre disposition par l'Aérospatiale et piloté par un équipage d'essai bénévole pour la dernière étape vers Marseille, n'est pas connu

des autorités britanniques. Il est pourtant indispensable que cet avion se pose à Londres pour récupérer les enfants. Je dois donc faire parvenir les ultimes renseignements, alors que l'ATR42 est en route pour Londres.

Une fois encore le téléphone sonne. Que veulent-ils encore ?

Mais ce n'est pas Londres qui appelle. C'est Rony Brauman, de Médecins Sans Frontières à Paris.

Je m'efforce vainement de maîtriser mon émotion pendant le bref dialogue que nous avons, mais les «marseillais» la ressentant ne peuvent s'empêcher de m'interroger.

«Notre BN2 vient d'être abattu au décollage d'Aweil, entraînant la mort de notre pilote et de ses trois passagers».

Moins de deux heures plus tard, l'ATR42 faisait entre Londres et Marseille, une courte escale à Orly pour récupérer les cinq personnes qui m'avaient tenu compagnie ce jour là.

Aux informations, le «scoop» était la chute de Ceaucescu à Bucarest et rien d'autre ne comptait.

C'est dans la plus grande discrétion que vous avez donné votre vie pour aider vos semblables, vous Yvon Feliot, Jean-Paul Bescond, Laurent Fernet et Fra-

zer Ariyamba. Pour nous tous, ce n'est pas la Roumanie qui marque ce 21 décembre 1989, mais le souvenir de vous, nos amis que nous avons perdus. ■

*André Fournerat  
Président d'ASF en 1989 et 1990*



*Mission Zaïre, les pilotes font aussi de la mécanique, A. Fournerat*

## Kristina Orfali, pionnière de la Mission Cambodge

### AVIATION SANS FRONTIERES, UNE SI BELLE IDEE

Un jour, par hasard, ma route croisa le monde des navigants -un univers que je voyais rutilant de galons, d'uniformes impeccables, de gens qui parcouraient la vie d'escales en escales- un monde bleu et or, comme le ciel dans lequel ils travaillaient.

Et puis, au cours d'un voyage à Haïti, admirer l'artisanat, flâner sur les marchés, l'un de nous, adhérents d'ASF, va livrer des médicaments dans un orphelinat.

Des murs gris, délabrés, noyés dans la verdure. Des sœurs si gentilles, si disponibles, qui vont et viennent dans les couloirs. Derrière les barreaux des lits, des yeux sombres, grands ouverts sur un monde qui n'a pas voulu d'eux. Trouvés errants, dans les rues de Port au

Prince ou d'ailleurs... Dans une salle de classe, des enfants plus grands chantent pour nous. «Ils resteront toujours ici, ils sont trop grands pour être adoptés» m'explique de sa voix si douce, sœur Marie-Josée. Et les petites voix montent vers le ciel.

Je m'embarque dans l'humanitaire comme on dit.

Au début, la routine. Je lis les bulletins, vais à l'Assemblée Générale une fois par an, donne un coup de main pour un stand à Vincennes. Puis soudain, la



*Le Cessna 206 au Cambodge*



# 15 ans

belle idée un peu lointaine devient «terrain» et «action» : Abdu, 2 ans, convoyé guéri jusqu'à Dakar, et qui ne veut plus me lâcher à l'arrivée. Au retour de nuit, j'ai dans les bras un beau bébé joufflu ; il a une sonde et pleure sa soif. Accroché à ma jupe, un petit garçon de cinq ans, cardiopathe. Ma coéquipière, infirmière bénévole d'ASF, tient presque dans le creux de sa main, un autre bébé de quatre mois, si frêle qu'on dirait qu'il peut se casser. Et Ahmed, sept ans, nous suit en s'essouffant. Mon bébé joufflu n'a pas deux ans et a avalé de la soude caustique qui lui a brûlé l'œsophage. On va le sauver ; sa mère nous l'a amené en cachette, contre le gré de son père, qui voulait lui ôter sa sonde et laisser faire la fatalité. Fatalité ? Qui ose dire encore que ce n'est qu'une goutte d'eau dans un océan de misère ?

Certes, la belle idée n'est pas toujours

aussi immédiatement gratifiante. Il y a aussi le long et parfois décourageant travail de préparation des missions. Faut-il aller au Cambodge ? Evaluer les risques, l'efficacité de la mission, surmonter les obstacles. Pour moi, plus modestement, prendre les contacts, courir dans Paris, rédiger, téléphoner, me documenter. Dans la tête, les décors mythiques d'Angkor Vat, qui me fascinent depuis mon adolescence ; mais aussi les deux millions de Cambodgiens massacrés par Pol Pot et un pays dévasté, sans routes, sans infrastructures. Hier la folie, aujourd'hui la misère des lendemains de guerre-par-tout la détresse.

Quand «Lumières d'Angkor» au sigle d'ASF, vole enfin dans les ciels de moussons ; quand Claude Bonzon, pilote là-bas, nous conte les rotations sur les terrains perdus, les champs minés, les évacuations à la saison des pluies, j'ai soudain l'impression que la belle idée humanitaire a pris tout son sens.

Ce ciel «sans frontières», inventé il y a quinze ans, n'est-il pas -dans un monde qui ne parle que d'identités spécifiques, de nationalisme et de territoires, après avoir imposé de vaines idéologies-, le

modèle même d'une éthique de la solidarité sur le terrain ; sans cesse une éthique directement issue de l'action.

Depuis quinze ans, la belle idée s'est envolée par dessus les frontières, par delà mers et continents, au service de tant d'opprimés, de tant de malheureux.

Il faut que la belle idée continue à vivre ; qu'ASF poursuive son action dans un ciel apatride, sans s'essouffler, malgré une opinion trop souvent lassée ou blasée, malgré un environnement frioleux ou morose. Il faut mobiliser un capital de motivations et de ressources encore inexploitées. Il faut se faire connaître, et non reconnaître, convaincre et non solliciter. L'équipe de communication s'est récemment développée, dans ce but. Les succès des actions, des concerts à l'Unesco ou Pleyel au profit d'ASF ont montré que la belle idée fait encore recette, qu'elle mobilise toujours ceux qui savent qu'au fond, donner c'est recevoir.

ASF, c'est l'une des plus belles idées qui soit. Merci à ceux qui l'ont inventée. Merci à vous tous, qui la faites vivre. ■

*Kristina Orfali*

## Un ciel pour tous

### BAPTEME DE L'AIR A LA FERTE-ALAIS

ASF sur le terrain de La Ferté-Alais accueille à 10 h 30 malgré la météo, (vent frais de Nord-Ouest) ses visiteurs handicapés surpris par la grandeur du site.

Un large horizon s'ouvre alors, souligné d'un trait de verdure ; limite entre terre et ciel... Ce ciel à reconquérir tous ensemble.

Les premiers contacts se font rapidement, discrets, réservés et s'approfondissent entre nous tous.

Un exposé succinct résume en quelques détails techniques l'avion, objet de leur voyage.

Dans une atmosphère détendue, quelques questions sont posées par un auditoire intéressé.

Un repas convivial et joyeux resserre les liens, les conversations s'animent.

Nous nous dirigeons ensuite tranquil-

lement sur le terrain pour les baptêmes. Avec admiration tous se groupent autour du DR 260 rouge et blanc, quadriplace.

L'embarquement se fait, émouvant et délicat.

Chacun fournit l'effort nécessaire, les visages sont très souriants, la confiance est grande et réciproque.

Le commandant de bord explique posément à ses passagers le fonctionnement de l'appareil et les conditions de décollage.

L'avion prend son envol sur le QFU 29 pour une durée approximative de 30 minutes.

Les participants restés au sol en attente du prochain départ communiquent de plus en plus entre eux.

Une démonstration de modèle réduit est offerte, les commandes leur sont confiées.



Une visite commentée du Musée J.B. Salis est proposée lorsque les baptêmes sont terminés.

Tous contemplant, avec grand intérêt les appareils des deux guerres : histoire de l'évolution technique de l'Aéronautique.

Pour chacun, il paraît difficile de repartir à l'heure.

Des sourires nostalgiques traduisant le sentiment réel né dans une seule journée. ■

*Noël Bidault*



Pour la désignation des pilotes en mission, ASF s'efforce de respecter les critères de choix intégrant, outre les indispensables qualités de compétence professionnelle et de motivation humanitaire, un dosage des origines comprenant : des retraités, des «actifs» de la Ligne, de l'Aviation Générale et des jeunes chômeurs.

Cet équilibre permet des échanges fructueux d'expériences et, même s'il est quelquefois difficile de faire cohabiter dans un contexte stressant des générations différentes, le bilan global s'avère positif pour les individus et pour l'Association.

Cette lettre dont Thierry Oriol est l'auteur, m'a été adressée pour porter témoignage de ce que notre Association peut apporter aux jeunes pilotes. ■

*Primo Biason*



*Thierry Oriol en Angola*

## Cher Primo !

Je veux te dire ce qu'a représenté pour moi l'aventure ASF. Je suis sûr que tu sais combien cette aventure est importante, tant sur le plan professionnel qu'humain, et probablement bien plus sur le plan humain.

Elle m'a permis d'évacuer tous les doutes et tous les découragements qu'ont dû ressentir tous ceux qui, comme moi, n'ont pas pu bénéficier du «boom aéronautique» de la fin des années 1980. Car s'il faut gagner sa vie en pilotant, il faut tout autant se réaliser soi-même. L'immersion dans le monde de l'aide humanitaire en est une des réponses. Je crois que pour les jeunes pilotes en proie au découragement, il n'est pas de voie plus parfaite que cet engagement.

Sur le plan des bilans, je suis passé de l'état de pilote novice et inexpérimenté à celui d'Officier Pilote chez Air Littoral en grande partie grâce à mon passage à ASF. Car mon CV s'en est trouvé amélioré et surtout valorisé par une expérience qui, est, je crois, appréciée des recruteurs des compagnies aériennes qu'ils soient des anciens d'ASF ou seulement sympathisants.

Sur le plan humain, j'ai eu la chance de comprendre que chacun peut rendre service aux autres tout en étant utile à soi-même. J'ai retrouvé une confiance en moi que les années de «galère» avaient entamée et j'ai relativisé mes problèmes en voyant ceux d'un monde plongé dans une profonde détresse.

J'ai rencontré beaucoup de gens formidables tant à ASF que dans les autres ONG et parmi les populations locales.

Mon passage à ASF, qui se poursuit d'ailleurs autant que mon travail m'en laisse le loisir, est la plus belle récompense pour les déceptions subies quand je cherchais désespérément un emploi au sein d'une compagnie.

J'ai pu constater que des nouveaux prenaient la relève et que tous revenaient enthousiastes de cette expérience.

J'espère que même si la conjoncture s'améliore, ils seront toujours nombreux à proposer leurs services pour la cause juste qu'est l'aide humanitaire.

Cette petite lettre est aussi l'occasion de te remercier, ainsi que Jean Bordet et Philippe Ouvrard, de la confiance que vous m'avez témoignée et de l'élan vital que vous avez donné à ma carrière naissante.

Je reste le débiteur d'ASF, toujours prêt à me rendre utile au bureau ou ailleurs et j'espère que ces quelques réflexions te serviront. ■

A bientôt.

*Thierry Oriol*

*Pilote Mission Angola et Tanzanie*

*Jean Bordet, Gilbert Hascoët, Christophe Lirin en Angola*





# 15 ans

## Sophie, notre trait d'union.



### «Aviation Sans Frontières bonjour»

Certains d'entre vous ont certainement déjà entendu le son de ma voix au téléphone. Je m'appelle Sophie et je travaille au secrétariat depuis un peu plus de 7 ans maintenant.

Déjà 7 ans ! Je me souviens : je débute en juillet 1988 dans les locaux d'Orly Sud, situés au 4ème étage. La machine à écrire est installée dans une toute petite pièce dite «la salle de bain» (nous sommes logés dans les anciennes chambres d'hôtel de l'aérogare).

Toute jeune sortie du lycée, je me retrouve parmi des retraités issus, pour la plupart, du monde de l'aéronautique. Un monde qui m'est encore inconnu. J'ai peur de ne pas pouvoir me souvenir de tous les noms, de tous ces visages. Chaque jour une personne différente ! Comment ne pas confondre tous ces cheveux gris ! je me sens perdue.

Heureusement, grâce à l'encadrement de M. Vervialle pour la permanence, de M. Gainard pour l'entretien des avions en mission, de M. Clozier pour la Messagerie Médicale, je m'adapte en quelques semaines.

J'apprends à connaître comment fonctionne l'association et je peux de ce fait, participer aux différentes activités.

J'ai aidé quelquefois M. Clozier à porter des colis de médicaments à bord des avions à Orly Sud : passage des colis aux rayons X, visite à la PPV (prépara-

tion des vols) pour accord du Commandant de Bord, etc. et pousser le chariot rempli d'une montagne de colis entassés les uns sur les autres jusqu'à l'avion. Seulement la montagne n'est pas très solide et je dois récupérer les colis éparpillés sur la piste...

Mme Lefranc arrive à ASF quelques mois après avoir pris sa retraite. Elle structure le secrétariat comme elle le faisait lors de son activité à Air France. A nous deux, nous nous organisons afin d'être le plus efficace possible.

Les mois passent et l'informatique arrive ! M. Mérour, notre responsable informatique, nous installe un logiciel. Je peux alors connaître vos noms à tous car est enfin né le fichier adhérents/donateurs.

Grâce à cet ordinateur, nous pouvons maintenant mettre ce bulletin d'information (BI) sous enveloppe et vous l'adresser en une journée.

Et puis Aviation Sans Frontières diversifie ses activités :

- Cartes de vœux : sous l'égide de Mesdames Vandewiele et Lefranc assistées par une équipe de «manutentionnaires» bénévoles. Le succès de ces ventes nous a incité à acquérir d'autres objets promotionnels. Je vous les ferai découvrir si vous ne les connaissez pas encore.

- Communication : sous la Présidence de Primo Biason, création d'une équipe qui va concentrer ses efforts pour mieux faire connaître ASF à travers des interviews, articles, bulletins d'information et concerts au profit des missions. Dans cette optique, Mme Motte crée le Trophée Golf. (Désormais, les règles de ce

jeu me sont devenues un peu plus familières...)

Notre activité la plus récente : Sim, notre Président Fondateur, toujours actif, organise des baptêmes de l'air pour les handicapés.

Beaucoup de jeunes, mécaniciens, pilotes et administratifs rejoignent Aviation Sans Frontières. Ils apportent leur modernisme aux missions et se laissent guider par les plus anciens qui ont acquis le calme et la sagesse grâce à leurs expériences passées. Tous en-

semble, ils forment une équipe harmonieuse pour voler au secours des autres. Cela s'appelle : les Ailes de l'Espoir.

J'avoue qu'il y a des moments où je ne sais plus où donner de la tête. J'ai parfois l'impression d'être la Reine-Mère avec ses abeilles qui gravitent autour d'elle. Les uns me disent quelque chose entre deux portes et d'autres me rappellent que je dois leur faire penser à ceci ou cela... Il faut que mes oreilles soient à l'affût pour entendre les informations qui pourraient être utiles à d'autres services et, à force d'emmagasiner toutes ces données, ma tête risque d'éclater.

Mais je me dis que je dois me ressaisir car il y a peut-être la vie d'un enfant qui dépend de moi, la mission d'un avion qui risque d'être annulée, etc. Et puis pour que mes abeilles puissent fournir du miel, je dois être présente lorsqu'elles ont besoin de moi.

Aviation Sans Frontières a connu un essor important depuis mon arrivée. Nous sommes aujourd'hui en 1995, et je ne suis plus la seule permanente. Nous comptons parmi nous, Rachid qui gère les colis avec M. Clozier, Fabienne qui s'occupe des comptes avec M. Pocheron et Noëlle qui m'aide dans divers domaines.

Je suis fière de notre Association car toutes les générations s'entraident pour la même cause. Nous avons tous le Cœur de la Générosité, les Mains de l'Amitié et les Ailes de l'Espoir. ■

Sophie

Secrétaire d'ASF depuis 1988





## Le «Raymond Devos du "Colisage"»

### 15 ans dans les coulisses de la Messagerie Médicale.

«Ecoute s'il pleut», c'est le nom d'une de ces petites ruelles où la nuit vient trop tôt et qui va s'abreuver de lumière dans les grandes artères de la ville.

L'Homme jeune encore qui me reçut dans ce chemin mal pavé, avait la faculté de se souvenir de votre passé et d'imaginer votre avenir. Dans le quartier on l'appelait «le voyant». Il me dit, «j'ignore votre profession mais je vous vois manipuler énormément de paquets, de boîtes, de colis de toutes sortes.»

C'était il y a 16 ans, je venais de terminer ma carrière de navigant. Aujourd'hui, en ce quinzième anniversaire d'ASF, la messagerie médicale dont j'ai la responsabilité a expédié depuis cette prédiction 40 787 colis de pharmacie pour les pauvres du monde entier ! Ces 40 787 colis envoyés par des centaines d'associations humanitaires françaises sont, dans leur grande majorité, arrivés à bon port.

Telle une enfant de la misère, la «**Messagerie Médicale**» qui primitivement s'appelait «Colisage» (le nouvel acte de baptême fut établi en 1991 au cours d'une cérémonie qui eut lieu dans la plus stricte intimité) vécut une partie de sa prime jeunesse dans un grenier poussiéreux, froid, sans eau ni électricité et où s'accumulaient parmi les toiles d'araignées nos premiers colis.

Plus tard, vers l'âge de 5 ans, peut-être prise en pitié, l'Aéroport de Paris, l'UTA et Air France lui offrirent généreusement des locaux plus confortables et mieux adaptés à son activité.

Devenue adolescente elle rencontra quelques difficultés relationnelles avec son entourage.

En particulier parmi les magasiniers salariés successifs que nous dûmes embaucher. Rares furent ceux qui vécurent en harmonie avec elle, la majorité d'entre eux supportant mal son idéal de vie la quittèrent...

Tels de bons parents, soucieux du bon développement de leur enfant, nous contrôlâmes alors davantage ses relations et ses activités :

- Demande des statuts et de la paru-



J. Clozier  
en Mission  
au Vietnam

tion au journal officiel de toute association sollicitant notre collaboration.

- Contrôles plusieurs fois par an et sans préavis sur les lieux même de destination. Nous nous rendons sur place pour voir les colis et améliorer éventuellement le sort qui leur est réservé.

C'est avec la douane française que notre protégée eut, un moment quelques problèmes à résoudre : d'abord celui provenant du fait que cette administration jugea que nous collaborions à une opération d'exportation de produits pharmaceutiques en transportant à l'étranger des colis envoyés par des associations humanitaires françaises. L'esprit de participation, d'entente et de confiance réciproque, permirent d'aboutir à une procédure douanière allégée qui donna satisfaction aux deux parties. Quelques mois plus tard les services de douane de l'aéroport d'Orly jugèrent avec raison qu'il devenait anormal de faire effectuer le contrôle douanier des colis dans cet aéroport alors que par la suite, ces derniers partaient à l'aéroport Charles-de-Gaulle pour embarquement. Il nous fallut près de deux mois d'entretiens pour parvenir à déterminer et à obtenir la meilleure solution à appliquer à l'aéroport Charles-de-Gaulle. Actuellement, ce sont les services de douanes de certains aéroports étrangers qui provoquent des difficultés importantes d'acheminement.

Parmi toutes les mésaventures que rencontra notre chère Messagerie Médicale, cette dernière me revient à l'esprit : nous étions encore logés à l'aérogare Orly Sud à une époque où déjà la police de l'air était, du fait des circonstances, devenue plus vigilante. Je m'apprêtais à assurer une expédition destinée à Madagascar en transportant sur mon chariot le maximum de colis possible.

Arrivé devant l'ascenseur disponible et au moment où j'engageai le chariot dans la cabine, un colis

tomba sur le palier. Je me précipitai pour le récupérer tandis que l'ascenseur vicieux en profitait pour se refermer et emmener mon chargement visiter les 5 étages de l'aéroport ! Une course poursuite s'engagea : moi montant 4 à 4 les marches de l'escalier et l'ascenseur glissant paisiblement dans sa cage. J'étais au 5<sup>ème</sup> étage quand il était déjà redescendu au 3<sup>ème</sup> et j'atteignais le 3<sup>ème</sup> quand il arrivait au deuxième sous-sol ! En pleine course, je me heurtai à un collègue qui me dit : «la police nous informe que des colis ASF sans convoyeur se promènent dans un ascenseur... es-tu au courant ?»

«un peu !»

La compétition cessa devant un groupe de policiers qui s'apprêtait à prendre des dispositions pour faire exploser mon chargement !

Après toutes ses misères et ses joies, après toutes ses aventures et mésaventures, la messagerie Médicale reste solide et heureuse grâce à tous ses amis sûrs et fidèles (Aéroport de Paris, compagnies aériennes françaises, certaines compagnies aériennes étrangères, équipages, chefs d'escale et tous les bénévoles dévoués qui lui procurent tous les éléments dont elle a besoin pour vivre.)

En conclusion, si l'on «écoute s'il pleut» dans le cœur de la Messagerie Médicale, on constate qu'il n'y pleut jamais mais qu'il y fait très beau. Qu'elle reste toujours dévouée, dynamique et généreuse. Voilà le souhait le plus sincère qui lui est adressée en ce 15<sup>ème</sup> anniversaire de la naissance d'ASF. ■

Jean Clozier

responsable de la Messagerie Médicale depuis 1981



# 15 ans



# 15 ans

## Changement de Piste, du Tarmac à la Vidéo

### Message d'un ancien de la piste.

1982... depuis bientôt 5 ans j'assistais, aéronautiquement, et sous leurs ailes protectrices, des avions de tous ordres.

J'arpentais, pour la sécurité de nos passagers, un sol de béton... chaud l'été, froid l'hiver. En clair, je pratiquais le «ramp service»...

Et l'hiver justement, mes congénères et moi, blottis le long de vagues abris, cherchant un peu d'air chaud dans l'échappement des packs d'air conditionné, nous regardions sortir des cars navettes et monter par les escaliers métalliques des passerelles, les PNC et PNT pestant contre ce sale temps à ne pas mettre un chien dehors.

On devait faire partie du paysage, comme les chariots ou les groupes électrogènes pour qu'ils nous prêtent si peu d'attention. Pas un sourire, même pas un regard qui aurait pu nous faire sentir qu'on existait.

Le seul contact était parfois un ancien de la piste, devenu «mécano nav.», qui venait nous saluer un peu plus chaleureusement en nous tendant la liasse bicolore de l'ordre de refuelling...

J'entrais quelques minutes avant le départ dans les postes et recevais de vagues mots grommelés en réponse à mon salut, une molle main tendue par dessus l'épaule droite ou gauche, suivant la place occupée et surtout pas un regard.

On ne devait peut-être pas travailler dans la même compagnie aérienne !

Ma religion était faite, d'un côté la piétaille et de l'autre les preux chevaliers galonnés ! Les rampants au sol et les navigants déjà rendus au niveau 20 pieds !

C'est dans cette ambiance, où je commençais à m'étioler quelque peu, qu'un beau jour «Jojo» est venu me dire : «Connais-tu notre affaire ?» car il appelait ASF «notre affaire».

Jojo, un profil d'aigle, aux sourcils broussailleux d'une marionnette du

Muppets Show, un solide accent ardéchois, et un cœur gros comme ça !

Il me parlait de mécanique, la vraie, celle où personne n'est derrière toi pour trouver la panne (interdite dans ces contrées !), flairer le danger potentiel, de la bidouille et de la dém... là-bas, en pleine brousse, et bénévolement en plus !

Quelques semaines plus tard, je me suis retrouvé avec une joyeuse équipe sous un hangar surchauffé à N'Djaména, au Tchad, pour notre premier changement moteur...

Avec des vieux de la vieille, qui avaient serré plus d'écrous que je n'en verrai jamais dans ma vie, et sous toutes les latitudes !

Et la découverte de Personnel Navigant du troisième type, Pierre, Patrick, André... et une ambiance Aéro-fraternelle dont je n'envisageais même plus l'existence.

Les missions se sont succédé, des amitiés solides se sont tissées... Pour ma part, avec Aviation Sans Frontières, j'ai surtout pu approcher mes propres frontières intérieures, changer mon regard, sentir tolérance et respect sur le même support : la confiance et la foi en tout ce qui vit.

Le dernier contact que j'ai eu avec un cap'tain, c'était par un petit matin frileux du mois de février 1994... le 747 s'est arrêté sur ses marques, j'ai inséré le

«jack» de mon IPF(1) et dit, comme d'habitude, mais ce jour là, sans vraie conviction : «Bonjour Messieurs, Bienvenue à la maison, cales en place au TP(2)... groupe de parc connecté...» et une voix claire a résonné dans les écouteurs : «Bonjour Monsieur et tout d'abord, grand merci de la part de tout l'équipage pour ce Bienvenue !». Je me suis alors dit que les temps étaient en train de changer !

J'ai pourtant quitté Air France un mois après, en mars 1994... car elle et moi, on s'aimait plus vraiment... mais je suis resté en ASF !

Lors de la remise du prix ICARE, le Président de l'AJPAE(3) a simplement dit : «on dira de vous bientôt, vous êtes Un Aviateur Sans Frontières, comme on dit Un Médecin Sans Frontières».

Pour nos quinze ans, je souhaite à chacun et à chacune de vous sentir Un ou Une Aviateur(trice) Sans Frontières et d'en être authentiquement et légitimement fier(e) ! ■

ASFment vôtre !

Christian Hervé

réalisateur des 2 films de présentation des Concerts de 1993 et 1995  
«un Avion pour le Cambodge»  
«un Avion pour la Vie»

(1) casque interphone.

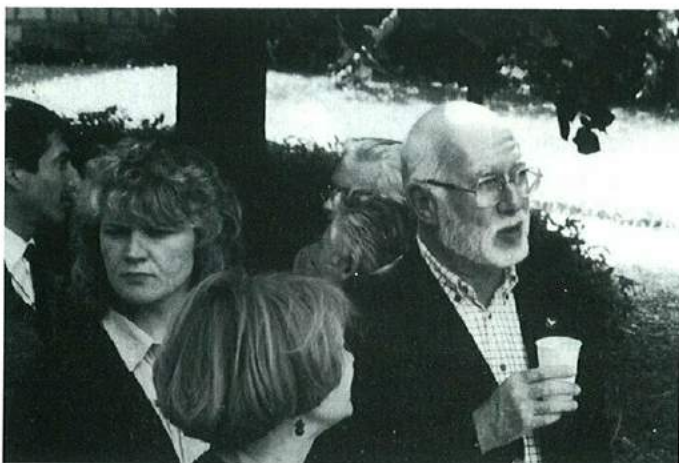
(2) train principal.

(3) Association des journalistes de la presse aéronautique et de l'espace.

C. Hervé en pleine activité







Fabienne Gardie,  
Gérard Pocheron

# 15 ans

## Gérard Pocheron, notre sentinelle financière.

### FBC : Finances Bon Cap ?

Notre association trouve pour une grande part, ses ressources dans la générosité des adhérents et donateurs. Nous nous devons de rendre compte de l'utilisation des fonds reçus à ceux qui nous les ont confiés.

La comptabilité enregistre au jour le jour, tous les mouvements financiers et ils sont nombreux :

- En recettes, les cotisations, fonds de soutien, dons, ventes d'articles promotionnels, cartes de vœux, facturation de nos prestations aux ONG.

- En dépenses, les factures réglées pour la Mécanique, l'administration, les notes de frais de déplacement des convoyeurs d'enfants, des pilotes et mécaniciens, des messageries médicales, les salaires et charges sociales.

En fin d'année, tous ces mouvements sont centralisés dans un compte de résultat par activité et un bilan de l'exercice. Ceux-ci sont présentés, commentés et approuvés par l'Assemblée Générale annuelle.

Dans une association comme la nôtre, tout autant sinon plus que dans une entreprise, l'importance des fonds en cause et l'obligation naturelle de les consacrer au mieux à l'objet humanitaire qui est notre raison d'exister impliquent une gestion financière rigoureuse et transparente.

C'est ce à quoi se sont employé les quelques trésoriers successifs qui ont apporté leur temps et leur compétence à une tâche souvent ingrate et quelque peu obscure aux yeux de certains. Nous disons bien quelques trésoriers car cette fonction suscite bien peu de candidatures et quand on en tient un... !

L'activité baptisée «FBC» (Finances, Budget, Comptabilité) assure donc la tenue de la comptabilité, la gestion de la trésorerie et la gestion administrative du personnel salarié.

Le budget de l'association a connu une croissance considérable au fil des années.

Citons quelques repères significatifs :

1987 : 2 400 000 F  
1990 : 3 400 000 F  
1992 : 4 200 000 F  
1993 : 8 450 000 F  
1994 : 11 600 000 F

L'association s'est donné les moyens de faire face à son développement.

Tenue pendant longtemps à la main, la comptabilité a été informatisée en 1991. Nous disposons d'un ordinateur et d'un logiciel spécifiques, bien adaptés à nos besoins.

L'établissement des pages a été également transposé sur informatique en 1994.

Compte tenu du volume des opérations traitées en comptabilité et de la nécessité d'assurer une présence permanente, nous avons en juin 1993, engagé une comptable salariée. Chacun connaît bien Fabienne Gardie, gardienne incorruptible de la caisse et des carnets de chèques, qui assume depuis maintenant deux années, son rôle avec dévouement et compétence et, nous en sommes persuadés, à la satisfaction de tous.

Pour illustrer notre activité comptable, indiquons qu'en 1994, 1 496 pièces de toute nature ont été traitées dans diverses monnaies, dont 336 pièces de banque et 534 pièces de caisse. Faut-il préciser qu'une partie d'entre elles représente des cas particuliers pour lesquels il convient de réfléchir et déterminer l'imputation comptable : Quel compte faire jouer en fonction de quelle nature de frais et à quelle activité l'attribuer ?

Des quantités importantes d'écritures en US dollars ou monnaies locales sont engendrées par les missions (en 1994 : Angola, Cambodge, Burundi). Une comptabilité en dollars a été mise en place dès 1993 afin d'éviter des conversions nombreuses et fastidieuses et de permettre un suivi plus aisé des comptes de nos débiteurs. Celle-ci est fondue en fin d'exercice dans la comptabilité générale en francs et contribue, comme il est légal, aux résultats finaux.

Il reste dans notre domaine un point faible qui pourrait être amélioré et mieux traité : le suivi budgétaire. Celui-ci a fait l'objet d'une tentative en 1994 qui ne s'est pas révélée suffisamment efficace. Il est, certes, difficile pour certaines activités soumises aux aléas de l'imprévisible de se fixer un cadre solide ayant valeur d'engagement.

Cela est d'autant plus vrai dans une association humanitaire comme ASF susceptible d'être disponible à tout moment au service d'une cause survenue en catastrophe. Le «contrôle de gestion», selon le terme consacré, est pourtant un outil de gestion indispensable pour savoir où «l'on va» avec les ressources dont on dispose.

La démarche relève, pensons-nous, autant d'une volonté et d'un état d'esprit que de techniques et nous devons nous attacher autant que possible à développer un système simple et adapté... au moins pour ce qui est programmable.

L'équilibre financier de notre association est, en effet, délicat et il convient de veiller à tout moment à ce qu'il ne soit pas rompu par une dérive incontrôlée des dépenses. ■

Gérard Pocheron  
Trésorier depuis 1992



# 15 ans

## Dis, Monsieur, répare-moi mon avion...

### UN DEPANNAGE DANS LES DUNES, UN CERTAIN MOIS DE JANVIER 1986.

Le Cessna 206 immatriculé F.OARS basé à Bamako vole depuis deux ans sous les couleurs d'ASF, le 19 janvier 1986, il décolle de Bamako, dans un ciel sans nuage en direction de Tombouctou sa destination. Le vol se déroule normalement jusqu'à proximité de Tombouctou.

Puis le temps se dégrade petit à petit et devient très couvert, au dessus du terrain, il rend l'atterrissage impossible. Le pilote décide alors de dégager sur un petit terrain, situé à 20 minutes au sud de Tombouctou «Goundam». Le niveau de carburant baisse un peu plus à chaque tour d'hélice.

La visibilité n'est pas très bonne mais le pilote aperçoit le village de Goundam ce qui lui permet de situer l'emplacement du terrain et d'atterrir. Pendant le roulage, le train avant s'efface, se replie sous le fuselage. L'avion pique du nez, les pales d'hélice labourent le sol et se tordent, l'oiseau blessé est cloué au sol en position de prière.

Notre antenne de Bamako, mise au courant, transmet immédiatement l'information à Orly aux responsables pilotes et mécaniciens. Je prends le premier avion sur Bamako. Puis un Cessna 102 loué par ASF pour remplacer le F.OARS. Je suis accueilli par Jacques Yvert qui est déjà sur place (mécano basé à Bamako).

Je mesure très vite l'étendue des dégâts : pales d'hélices repliées, train avant escamoté, attaches arrachées, fuselage endommagé.

Conclusion : attaches train avant à refaire, train avant à changer, hélice et moteur à remplacer. En un mot, beaucoup de pain et de sueur sur la planche pour les mécanos.

Un petit groupe de dépannage est constitué avec Jean-Pierre Babault, Jacques et Jean-Louis Zimmerman.

Insensibles à la beauté du paysage qui les entoure et à la chaleur dans laquelle ils baignent, les valeureux mécaniciens

s'acharnent à la tâche. Trop occupés, les mains pleines d'huile, ils ne peuvent chasser les innombrables petites mouches qui se posent sur leur visage et même sur leurs yeux.

Mais en compensation, le soir nous couchons sur la terrasse de la maison de Médecins Sans Frontières où nous pouvons admirer de nuit le ciel magnifique d'Afrique très haut en couleur. Un soir, nous avons même eu le privilège de voir la comète de Halley.

Au petit matin, préparant le petit déjeuner, je ne trouve ni eau minérale, ni eau filtrée. Je vais vers le puits qui est à proximité où s'abreuvent les autochtones.

Muni d'une lampe torche, j'inspecte le fonds du puits.

C'est l'horreur, la surface de l'eau est agitée par je ne sais quelle bestioles ! Vous devinez la suite... Le petit déjeuner a été court. Les jours passent, la fatigue s'accumule, mais le moral reste intact.

Petit à petit, notre «Roméo Sierra» reprend goût à la vie. Il se redresse dignement sur ses pattes. Fier de son hélice toute neuve et de son moteur impatient de vrombir à son tour.

Enfin, arrive le grand jour, celui de l'épreuve de vérité, d'abord le point fixe puis le vol d'essai.

Toute l'équipe est là. Je prends place sur le siège copilote, Georges Gonnet s'installe aux commandes. Le décollage a lieu sans problèmes.

Le F.OARS accidenté



Dépose d'une aile, L. Gainard et J. Brezun

Tous les instruments indiquent des paramètres corrects. Le moteur tourne comme une horloge. Georges me dit «on va faire un passage sur les mécanos» qui, la tête levée nous regardent évoluer. Le vol d'essai est concluant si bien que la remise en service n'est plus qu'une question d'heures.

Dépannage classique peut-être mais dans des conditions tout à fait particulières. Le travail effectué avec peu de moyens sur place par le «Choumac»(1) est exemplaire car il a réussi. Bravo à toute l'équipe et en particulier à Jean-Pierre.

Voilà simplement résumé ce que fut le dépannage d'un avion ASF dans les dunes de sable du Mali en janvier 1986... ■

Louis Gainard

Responsable Entretien Avions de 1981 à 1994

(1) chaudronnier



# BON ANNIVERSAIRE !

## ASF a 15 ans.

C'est l'âge de l'adolescent qui sort des rêves de l'enfance et découvre que le monde qui l'entoure est différent de celui qu'on lui avait décrit, peuplé de bonnes fées et de preux chevaliers. Cet adolescent sait déjà, au seuil de sa vie d'homme, que l'univers dans lequel il vit est quelquefois merveilleux mais plus souvent cruel, hostile et injuste.

15 ans, c'est l'âge de l'espérance, de l'enthousiasme, du dynamisme, de la générosité. Et l'adolescent pressent que pour faire évoluer ce monde égoïste, une des voies possibles est celle de la Solidarité exercée vis à vis des plus humbles, des plus démunis.

ASF a 15 ans, et le cap de la Solidarité est, depuis sa création, celui que notre Association a délibérément choisi et maintenu dans ses actions à travers le monde.

Cette **Solidarité**, tournée vers l'extérieur, s'exerce également à l'intérieur de nos équipes entre les différentes spécialités, entre les générations, en oubliant les hiérarchies et les origines pour mieux mettre en commun les compétences, les disponibilités, les initiatives. Œuvre collective où chaque geste est complémentaire, chaque don est amplifié et valorisé par la participation des autres.

## ASF a 15 ans.

Un Anniversaire, c'est l'occasion d'un bilan. Non pour s'en glorifier mais pour analyser les paramètres, en évaluer les résultats, chercher comment faire plus et mieux. Les courbes, les graphiques, les pourcentages, les taux de progression, l'examen des budgets sont des outils nécessaires à la recherche d'une meilleure efficacité. Ils permettent d'illustrer les progrès réalisés, d'orienter les choix. Mais l'essentiel réside dans la valeur affective de chaque engagement, dans l'irremplaçable qualité du potentiel humain utilisé au service des autres.

Célébrer un Anniversaire, c'est se souvenir, évoquer avec nostalgie, avec affection, avec fidélité, ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie pour assumer leur idéal humanitaire. Ils resteront toujours présents dans nos cœurs, dans nos pensées, avec tous ceux, déjà nombreux, qui ont œuvré au sein de notre Association et qui nous ont quitté vers d'autres cieux, pour d'autres horizons.



P. Biason remerciant  
Mme Barbara Hendricks,  
Marraine de notre Caravan,  
Phnom Penh janvier 1993

# 15 ans

Un Anniversaire suscite des remises en question, de nouveaux projets, un nouvel élan.

Le bon fonctionnement de notre Association est tributaire d'une vigilance constante, d'un débat permanent, et de discussions constructives pour obtenir les structures les plus efficaces et les outils les mieux adaptés nécessaires à l'optimisation des résultats.

Après ses 15 années d'activité au service des autres, je souhaite que notre Association poursuive longtemps et inlassablement dans le respect de son éthique humanitaire, ses missions de solidarité pour un monde plus juste et plus fraternel. ■

Longue vie à ASF et Bon Vol !

*Primo Biason*  
Président d'Honneur,  
Président d'ASF  
en 1991, 1992 et 1993

### Petit bilan en bref

#### MISSION ANGOLA

452 heures de vol effectuées de juillet à octobre.

#### MECANIQUE

2000 heures de travail lors de la GV du CARAVAN 208 d'octobre à décembre.

#### ACCOMPAGNEMENT D'ENFANTS

347 convoyages effectués grâce à 140 bénévoles ASF de janvier à novembre.

#### BAPTEME DE L'AIR

sur une idée et grâce au budget de l'Association Jonathan, 17 journées d'Animation Aéronautique ont fait découvrir le ciel à 200 convives handicapés et leurs 57 accompagnateurs sous les auspices de l'Association Française des Paralysés de France et de l'Association Française contre les Myopathies de mai à octobre.

#### MESSAGERIE MEDICALE

3300 colis embarqués tous azimuts en 11 mois.

### MANIFESTATIONS

la bannière d'ASF a flotté sur les stands :

- de La Ferté Alais,
- du salon du Bourget,
- du Salon de l'hélicoptère à Monaco,
- du Meeting des Ailes de la Paix à Rennes,
- de la Journée Mondiale du refus de la misère à Paris.

Le message d'ASF a rayonné sur les ondes de :

- France Inter,
- Fréquence Plus,
- R F I,
- Fréquence Protestante.

### TROPHÉE GOLF

Malgré des conditions météorologiques difficiles, vent, pluie..., une soixantaine de courageux golfeurs participèrent le 15 septembre dernier au troisième Trophée Golf au profit d'Aviation Sans Frontières.

60 000 F ont été collectés à cette occasion.

Un grand merci à Brigitte Motte, brillante organisatrice et à Jacques Pelard qui, une fois encore, nous accueillait gracieusement sur le superbe parcours de La Vaucouleurs.

Un grand coup de  
chapeau aux compagnies,  
sociétés amies, adhérents  
et sympathisants d'ASF qui  
ont participé à l'opération  
cartes de vœux.



