



Aviation Sans Frontières

La lettre

N°49 Printemps-Été 2002

MISSIONS AVIONS

Aide aérienne dans le Ténéré

p.3



et aussi... ● p.2 Entre nous ● p.5 - 8 André Gréard nous parle de sa vie et d'ASF
● p.9 - 10 Accompagnements d'enfants : tour d'horizon ● p. 10 Messagerie
médicale : mobilisation contre le Noma ● p. 11 Echos des délégations ● p. 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, Thomas Naudet
Photo couverture : Jean-Claude Gérin



Photo: asf

ONG : le danger d'un discrédit généralisé

Par Jacques GUERRIER
Président d'Aviation Sans Frontières

Une série d'articles, publiés récemment dans la presse, dénonce tout à la fois, dans certaines ONG, des pratiques sexuelles condamnables, une utilisation « opaque » de l'argent des donateurs et un rôle de façade à des activités pas toujours « humanitaires ». Certains de ces actes relèvent de la justice, d'autres des autorités de tutelle dont dépend chacune d'entre elles.

Les personnes qui ont besoin de l'aide humanitaire, et en particulier les enfants, sont dans un état de vulnérabilité extrême, et il est inadmissible que ceux qui ont pour mission de les assister et de les protéger abusent de cette faiblesse. Il est donc normal que ces comportements et pratiques, soient dénoncés et sanctionnés.

Mais en même temps, ces articles peuvent contribuer à jeter le discrédit sur l'ensemble des ONG, dont la grande majorité mène des actions exemplaires et dont Aviation Sans Frontières s'honore de faire partie depuis vingt deux ans.

Chaque année, gérer un budget variant entre 1,1 et 1,7 million d'euros avec quatre salariés « non cadres », mettre en œuvre 500 bénévoles sur les 2 000 adhérents de l'association, effectuer au profit d'autres ONG de 1 500 à 2 000 heures de vol, accompagner près de 800 enfants en urgence de soins, transporter quasi gratuitement 5 000 colis de médicaments et faire découvrir l'aéronautique à plusieurs centaines de jeunes handicapés requiert de la part de chacun, de l'administrateur au plus humble bénévole, un réel dévouement. Toutes ces contraintes nous permettent de contenir nos frais généraux autour de 6 %, et de consacrer le reste de nos ressources à de réelles actions humanitaires.

Nous ne pouvons que souhaiter une clarification la plus rapide possible, des divers problèmes dénoncés, afin que l'ombre des « affaires » ne vienne pas à nouveau ternir l'image d'associations qui se mobilisent pour venir au secours des plus déshérités.



Aide aérienne dans le Ténéré

Au Niger, ASF vole au secours d'une mission humanitaire compromise par un incident technique

Hugues PRESTI, Président de l'association « Rencontres Africaines » nous écrivait récemment : « En janvier 2002, nous allons organiser une mission au Niger. Comme vous le savez, nous avons aménagé l'année dernière un bloc opératoire mobile, parfaitement équipé, sur un camion 4X4 TRM 4000.

Expédié par bateau jusqu'à Cotonou (Bénin), il a été récupéré et convoyé (après bien des péripéties), jusqu'à Agadez. Le camion a fonctionné dans un premier temps en ophtalmologie, dans l'enceinte du dispensaire de Dag Manet, banlieue d'Agadez.

Du 7 au 21 janvier, nous récupérerons le camion et nous l'emmènerons à Bilma (NDLR : petite bourgade située dans le massif de l'Air à près de 600 km au Nord-Est d'Agadez) où une équipe de 3 chirurgiens - 2 ophtalmo et 1 urologue - opérera.

Les chirurgiens ophtalmo pourront pratiquer leurs interventions sans aucune restriction dans le bloc opératoire mobile... ».

Sans aucune restriction, disiez-vous ? C'était oublier un peu vite que, dans ces contrées désertiques, l'homme propose et les événements... disposent.

ENNUI MECANIQUE MAJEUR

A mi-parcours, à 30 km de Fachi, le disque d'embrayage du camion casse. En dépit des nombreuses pièces mécaniques embarquées, aucune ne permet une réparation, même provisoire. Verdict du mécano : Remplacer l'élément défectueux au plus vite ou annuler la mission humanitaire prévue.

Pour toute l'équipe un seul choix s'impose : réparer.


Joint par téléphone satellite, Bernard CHECCAGLINI, pilote bénévole d'ASF basé à Agadez, et un guide local - qui a déniché en ville la pièce attendue - vont désormais influencer sur le cours des choses.



Photo : JCG

Bloc opératoire en poste à Agadez

Du haut de ses 1,92 m, Aghali ABDYOU, guide Touareg, connaît parfaitement la région pour la sillonner, plusieurs fois par an, avec des touristes. Il confirme qu'une piste d'atterrissage se trouve bien près de Fachi mais on ne connaît pas son état.

Aucun avion ne s'y est posé depuis plusieurs années. Dans le pire des cas, nos amis procéderont au largage de la lourde pièce. 

Aide aérienne dans le Ténééré (suite)

DANS LE DESERT, L'ESPOIR PEUT VENIR DU CIEL

Décollage au petit matin de notre Cessna 182. Navigation sans problème qui mène nos deux hommes non loin du célèbre « arbre du Ténééré », représenté désormais par une sculpture offerte par les japonais symbolisant l'arbre - unique dans la zone - percuté et renversé il y a quelques années par un camion. Nature et civilisation ne font pas toujours bon ménage ! Enfin, Fachi est en vue.

Plusieurs passages à basse altitude sont effectués afin de repérer les endroits où le sol paraît compact et dur, pour finalement atterrir, sans difficulté, devant toute l'équipe de « Rencontres Africaines » ravie. Seul petit problème, un léger enlèvement en bout de piste qui nécessitera plus tard le remorquage de l'avion sur un sol plus adapté au décollage.

Réparation en plein désert par Guy CANGELOSI, mécano magicien de la caravane. Hélas, de nombreuses heures se sont écoulées et le temps restant ne permet plus de rejoindre Bilma. Le retour à Agadez est donc décidé. Là-bas du moins, des opérations de la cataracte pourront être réalisées et la mission sera en partie sauvée.

Quatre jours plus tard, nos deux chirurgiens vont faire recouvrer la vue à quelques vieux Touaregs dont certains, prévenus on ne sait comment de ce changement de cap, avaient rejoint directement Agadez depuis Fachi et même Bilma.

L'histoire ne dit pas si, pour être exacts au rendez-vous, nos nomades ont préféré le pas lent et sûr d'un chameau à un rapide mais hypothétique 4x4 de passage...

JC G

Coup de chapeau aux chirurgiens bénévoles, les docteurs Guy-Bernard et Michèle IBBA (ophtalmologues) et Jean-Louis GARBIT (urologue) pour le remarquable travail accompli à Agadez. Nos remerciements à Mme Eliane BONAVENTURA de l'association « Monaco Aide et Présence », partenaire indissociable de cette mission, et à toute l'équipe de « Rencontres Africaines » animée par Hugues PRESTI.

Photo : J.L. GARBIT



Remorquage du Cessna 182

Quand nos pilotes écrivent avec leur cœur...

Ce matin tout a verdi, transition entre la saison sèche et la saison des pluies. Le ciel est bleu, lumineux, la température agréable... bien que je pense que ça va chauffer tout à l'heure. Je pense à cette « évasan » (*évacuation sanitaire*), réalisée aujourd'hui, qui m'inspire ces lignes.

Petite fille de Daguessa, martyrisée,
Au visage boursoufflé,
Corps endolori, que l'on peut à peine bouger,
Sur cette piste perdue, l'avion d'ASF vient te chercher,
Du bout d'un monde en devenir, piste de sable gris,
Pour un moment ASF va te mettre à l'abri,
Enfant aux yeux sombres, au sourire éclatant,
Ta fierté plus parlante que le discours des grands.

Guy BARDET, pilote à Goz Béida

André Gréard : mémoire de l'aéronautique et d'une profession¹

Nouveau volet de notre tour d'horizon des pilotes cofondateurs d'ASF

« Moi, j'ai toujours fait le bouchon... Oui, le bouchon à la surface de l'eau, dans la rivière, je me suis toujours laissé porter par le courant ». Cette affirmation du peintre Renoir, André Gréard l'a faite siennaise précisant à l'intention de ses interlocuteurs : « Nous n'avons que peu d'action sur notre parcours, les petits barbotages c'est nous, le sens du courant ce n'est pas nous... ». Quiconque a rencontré le « bonhomme » dans son Far West poitevin reste partagé face à cette confiance. Pour la référence au peintre, on se laisse volontiers convaincre au vu de la collection de tableaux sortis de sa main, depuis plus de vingt années de retraite, inspirés de Picasso, Modigliani, Toulouse-Lautrec ... et exposés une douzaine de fois. Collection à laquelle il faut ajouter une prodigieuse collection de papillons venus de partout. Mais pour le parcours professionnel, syndical et humanitaire ? Ici, le doute est plus que permis.



Photo : A. GREARD

André (accroupi) ... de l'Alabama au Kansas ...

Cet homme du terroir, dont les parents ont beaucoup compté à l'époque où l'instituteur et le curé avaient du poids dans un contexte campagnard avec ses parties de pêche à l'anguille. Préoccupé des autres avant de penser à lui, il ne s'est jamais intéressé à l'argent.

En revanche, les pays où son métier de navigant (et son engagement humanitaire) l'ont conduit en des temps où le long-courrier autorisait de longues escales l'ont toujours passionné, qu'il s'agisse des Etats-Unis, du Brésil, de l'Afrique...

Comment est-il venu à l'aviation ? Accidentellement ! Après en avoir rêvé

tout gosse et fait son baptême de l'air, de façon imprévue, à Niort en 1931, il s'est retrouvé, faute de moyens, commis du Trésor. En 1939, alors qu'il a 19 ans, une annonce dans le journal lui apprend que l'Armée de l'Air recrute des pilotes. Il pose sa candidature et il est admis.

CARRIÈRE MILITAIRE

Dans l'étrange contexte d'une drôle de guerre et d'une armée ni préparée, ni mobilisée, il vivra des débuts décevants dans l'aviation. Elève pilote à Avord puis évacué à Pau, il ne vole pas. Et c'est démobilisé, en 1940, qu'il retourne sans enthousiasme au Trésor.

Sa tentative heureuse de quitter la France, par Saint-Jean-de-Luz, pour se battre, lui vaudra au début de 1943 d'être interné cinq mois dans un camp en Espagne. Il en sortira pour rejoindre l'aviation française et être formé aux Etats-Unis. Une formation exigeante sur des matériels qui font, aujourd'hui, le bonheur des pilotes collectionneurs (PT 17: Stearman, BT 13, AT 10, B 25, B 26: Marauder...). D'école en école il ira ainsi de l'Alabama au Kansas, de la Louisiane à la Géorgie.

De la guerre aérienne il ne connaîtra rien à proprement parler. Un poignet cassé et, à l'issue d'une brillante formation sur bombardier, un retour en France plusieurs fois retardé, le feront arriver à Marseille le jour même de l'armistice...

Cependant, il sera pendant quelques mois, au groupe Sénégal à Saint-Dizier, pilote de B 26, reconfigurés pour le transport de passagers entre Lyon et Alger.. Après avoir été affecté comme secrétaire de son Commandant, il se voit confier l'organisation d'une escale de transport militaire à Marseille pour rendre les liaisons France – Algérie plus économes en carburant. Ce sera la fin de l'épisode militaire – il lui aura permis une comparaison peu flatteuse entre les armées de l'Air française et américaine.

UN PILOTE AUX 25 000 HEURES DE VOL

Début 1946 commence, au Bourget, sa carrière à Air France. Faute d'instructeurs, sa formation se limite alors à la préparation des brevets de Transport public et de Navigation et à quelques heures de simulateur.



Le parcours qui le conduira 25 ans après aux commandes d'un Boeing 747, pour une dizaine d'années, est riche. Il pilotera de nombreuses machines (DC3, DC4, Languedoc, Super Constellation, B 707 et 747), au départ du Bourget puis d'Orly, sur du moyen et du long-courrier, comme copilote et Commandant de bord le 1er juin 1949 (sur Languedoc et sur DC3) ; il ouvrira les lignes sur l'Allemagne (en Languedoc) et en 1953 – 54, il sera Chef pilote du secteur Europe à Orly.

Le sens de la parole tenue, le refus de tout de ce qui pouvait ressembler à du caporalisme ou de la discrimination, l'amèneront à s'imposer ou à quitter certaines responsabilités.

Instructeur pendant 10 ans sur plusieurs machines, il alliera patience et courage pour une formation de qualité laissant l'élève aller jusqu'au bout de son erreur. Excepté à la casse. Dans ses débuts sur DC4 en janvier 1947, il connaît la situation des copilotes d'alors. Amusé, il se rappelle ce triple avertissement reçu lors de son premier long courrier sur l'Extrême Orient : « le manche c'est mon affaire » (le Captain) ; « tu ne touches à rien » (le mécanicien) ; « le micro est à moi ! » (le radio). Que faire ? Patienter et accumuler des heures de vol, profiter des libéralités des Commandants de bord ouverts au partage du pilotage. Et ainsi être qualifié CDB DC4 long-courrier en 1954 avec un stage de qualification... d'une heure et demie comme passager en cabine au cours d'un premier vol effectué à la fin de 1946 !

En fait, en matière de stage machine, il ne connaîtra vraiment que ceux sur B707 et sur B747. Ainsi était l'époque. Moyennant quoi, avec plus de 26.000 heures de vol et la médaille Air France des 25.000 heures, il a connu une longue et riche carrière de pilote.



Photo : A. GREARD

A. Gréard dans son Far West poitevin

UN SYNDICALISTE HUMANISTE

André Gréard a eu de nombreux engagements syndicaux, associatifs et professionnels au niveau national et international. Ses activités et ses responsabilités au syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), où il a « appris à recevoir des coups et souvent à ne pas les rendre », remontent à loin. De 1956 à 1971, il assure alternativement des fonctions de Secrétaire général, de Vice-président, de président. Et encore pour quelques mois en 1978 – 1979, pour régler un différend. Ce qui fut en quelque sorte le recours au sage... Il aura à connaître deux affaires toutes deux essentielles pour la mise en place de la profession de pilote et sa sauvegarde.

« Apprendre à recevoir des coups et à ne pas les rendre »

La mise en place d'abord. Outre l'action menée en faveur des retraités mais aussi des veuves et des orphelins pour lesquels notre pilote syndicaliste s'est montré attentif et solidaire et celle pour les salaires, A. Gréard a contribué de façon décisive à la mise en place des règles qui ont régi la profession à Air France, UTA et Air Inter pendant près de 30 ans.

LE PROCÈS VERBAL DE MARS 71

C'est la charte de la profession et la référence pour tout pilote de grande compagnie.

Par delà les questions techniques (le « credit time » importé des Etats-Unis...), on retiendra la manière dont le syndicaliste a su gérer les conflits et la négociation, en fin connaisseur des relations professionnelles en vigueur dans le milieu des hommes et des rapports de force.

Face à une direction d'Air France peu disposée à réorganiser la profession pour arriver à une meilleure utilisation des navigants, il a su trouver des alliés dans chaque camp et faire les démarches qui ont conduit à un procès verbal avantageux pour la profession (notamment pour les CDB d'Air Inter...). Indication d'une posture syndicale ouverte et d'une hauteur de vue prenant en compte l'ensemble des problèmes du transport aérien.

Même capacité de stratège face à un milieu de navigants divisés car différemment avantagés par le protocole. Le point d'aboutissement : un protocole validé comme contrat sans recours à un référendum qui aurait conduit à l'échec.

CRÉATION DE L'ARES

La sauvegarde de la profession concerne, dans les années 60, l'affaire Sogesta (Société de Gestion et d'Entraide). Intention louable au départ pour gérer et faire fructifier les capitaux des navigants, cette société a, par la suite, dérivé vers des opérations immobilières et financières hasardeuses, jusqu'à la liquidation judiciaire. Afin de rétablir une situation financière grave-

ment compromise et pénalisante pour les navigants, particulièrement pour les plus faibles, André Gréard crée, avec d'autres, l'ARES (Association de recours et de soutien).

Il en a été l'animateur pendant 17 années au cours desquelles il a fallu trouver les bonnes procédures et jouer habilement. Le résultat sera à la hauteur des efforts fournis. Tous les navigants rentreront dans leurs fonds (et même au-delà), la crédibilité de la profession ne sera pas affectée.

L'AÉRONAUTIQUE POUR MÉMOIRE

André Gréard, est une mémoire. Il a connu ou découvert, au cours de ses récentes recherches sur l'histoire des lignes françaises vers l'Amérique du Sud, des figures comme celle de Latécoère, celles des lignes Bouilloux Laffont, celles de nombreux pilotes disparus et en particulier Delaunay qu'il admire.

Il se situe à la charnière de l'aviation du risque, faite par des hommes, hors du commun et de l'aviation commerciale et industrielle de l'après guerre mise en place par de fortes personnalités. Pour lui, c'est « l'époque la plus belle de l'aviation, du point de vue industriel ». Celle où les pilotes savaient, à partir d'un certain désordre, produire du progrès en s'impliquant fortement dans la vie de l'entreprise ; où la productivité faisait des bonds prodigieux et où les nouvelles techniques étaient prévisibles. Mais les nouvelles générations de pilotes ont alors écarté les anciennes d'une façon qu'il a désapprouvée.



Photo : A. GREARD

Son dernier vol avec ses petits-enfants

Enfin voici l'homme de l'action humanitaire au Biafra et à ASF, découvrons le maintenant.

¹ Son livre « *Le métier de pilote de ligne, entretiens avec Jacques Sapin* », aux Editions de France Empire, 1979, relate sur un ton direct les événements qui ont marqué l'aéronautique marchande de 1946 à 1980 et son parcours personnel, professionnel et syndical.

« Il faudrait que l'homme soit bon »

Entre action et réflexion sur les enjeux de l'humanitaire. Le ton direct d'André Gréard

La lettre d'ASF : André, parlez-nous de votre première opération humanitaire.

A.Gréard : C'était la mission Biafra qui a pu voir le jour parce que le gouvernement français avait un parti pris favorable pour le Biafra en raison des options religieuses de ses habitants. En 1967 la Croix Rouge a fait appel aux compagnies. UTA et Air France; celles-ci, trop occupées, ont décliné l'offre. Air Fret a accepté de prêter un Super Constellation. Mais elle n'avait pas d'équipage. Jean-Marie Chauve a eu l'audace d'intervenir auprès du ministère concerné pour qu'il fasse pression sur sa compagnie qui n'était pas chaude pour laisser s'y engager ses navigants. Quand Jean-Marie m'a sollicité j'ai répondu immédiatement. Il était instructeur sur cet avion et moi j'avais 5.000 heures de vol sur cette machine. On m'a donné quelques dizaines de

milliers de dollars pour le carburant et ça a duré un mois.

La première fois (sans doute la première du genre) c'était pour 10 tonnes de lait en poudre. Ces missions de nuit, au profit de la Croix-Rouge française étaient assez acrobatiques et se faisaient dans un contexte de trafic d'armes.

L'opération a continué pendant quelques mois avec la Croix-Rouge qui offrait aussi son avion à Terre des Hommes et à l'Ordre de Malte ; avec d'autres navigants et sur DC 4 afin de pouvoir se ravitailler en carburant sans difficultés majeures. Les missions se sont élargies à l'évacuation sanitaire et ont permis une meilleure utilisation des avions². Cette opération a donc bénéficié d'une couverture officielle et d'une certaine compréhension de la part des compagnies.



Puis ce fut Aviation Sans Frontières...

J'y suis venu par Gérard Similowski en 1980 au moment de la retraite. J'ai fait alors une mission au Tchad sur Cessna 206. Il y avait le pilotage mais aussi le petit entretien de l'avion et on aidait les médecins de MSF en leur donnant un coup de main sur le terrain. Et puis il fallait être diplomate vis-à-vis des pouvoirs locaux. Pour éviter des passe-droits (ils voulaient toujours faire voler quelqu'un), pour contourner les obstacles que certains dressaient devant nous et surtout pour faire passer les médicaments en composant avec les demandes de dîmes. C'était ça ou alors rien. Les compétences de négociateurs acquises au SNPL ont été précieuses. La tâche était immense et je me suis interrogé : à quoi sert-on avec si peu de moyens ? Mais il y avait le transport de médecins et de médicaments.

Avez-vous eu alors des responsabilités particulières ?

Oui, j'ai été pilote coordinateur de 1983 à 1985. Ce qui m'a valu de rencontrer quelques problèmes chez de jeunes pilotes pleins d'enthousiasme mais parfois imprudents et trop audacieux. Il est arrivé qu'un équipage veuille rentrer à tout prix de nuit et par mauvaise météo. Ça c'est terminé avant la piste et il a fallu récupérer l'avion dans une zone militairement, disons un peu chaude. Une autre fois, faute d'être expérimentés la manœuvre de ravitaillement des pilotes a été mal contrôlée et ça a pris des proportions inattendues...



La peinture : une seconde passion

A part cela, vous avez quand même été cofondateur d'ASF !

Oui, mais à 65 ans j'ai arrêté les missions. A cet âge là c'est dur de dormir sur le sol africain... et il faut laisser la place aux jeunes, pas tellement en se disant : on a donné, mais parce qu'il faut une relève. C'était en 1985 et ça a correspondu aussi à la fin de ma participation active à Aviation Sans Frontières. J'ai dû sûrement jouer un rôle attractif pour ceux de ma génération qui me connaissaient tous... J'ai accueilli la toute jeune ASF à l'ARES et je lui ai fourni sa logistique : un local et du secrétariat dans l'immeuble du SNPL.

« à quoi sert-on avec si peu de moyens ? »

Et l'humanitaire, comment le voyez-vous maintenant ?

C'est sûr on apporte à travers l'action humanitaire de l'espoir, de la générosité, de la compréhension de la part d'autres peuples. On suggère aux populations qu'il y a une possibilité de faire mieux. Mais le bonheur ? Les pauvres peuvent avoir des moments de bonheur. Ça m'est arrivé en regardant le soleil dans le camp où j'étais enfermé en Espagne. Alors pourquoi pas dans d'autres situations ? Ce que je veux dire c'est qu'il faut être prudent : on apporte du confort à des gens qui ne

peuvent pas l'utiliser. Pour cela, ASF fait du bon travail car elle apporte, à travers des bénévoles et une gestion rigoureuse ce qu'ils n'ont pas et ce dont ils ont besoin : des soins, les moyens de la santé. Il faut leur apprendre à se prendre en charge et leur en donner les moyens. Il y a la crise mais pas seulement ; il y a aussi le développement. Il ne faut pas créer de dépendance. Il faut des cadres qui acceptent de vivre différemment et de faire des impasses dans leur vie.

L'humanitaire est valable mais pas suffisant. Cela dit, on

peut toujours faire quelque chose même dans les situations apparemment insolubles. J'ai l'habitude de dire – Sim le sait bien – « que le soleil est toujours derrière les nuages... ». L'Afrique a été pillée. Tout devrait passer par l'ONU si les Etats étaient généreux.

On pourrait penser aussi que tout un chacun(e) peut et devrait, à un moment de sa vie, contribuer à l'humanitaire...

Je le pense mais il faudrait que l'homme soit bon. Or il est mauvais...

L'homme est mauvais ?

Regardez comment la pêche, l'agriculture, la communication, la télé en particulier, traitent leur environnement naturel et humain. Ça tourne au délire. L'humanitaire suppose un minimum de respect de la nature et de l'autre, respect qui passe avant soi y compris d'ailleurs dans le travail bénévole.

En somme il faut être humain ici pour l'être là-bas. Pour y apporter quelque chose et en rapporter quelque chose.

Oui, c'est cela...

Un dernier mot ?

La vie ce sont des fenêtres ouvertes... Sur quoi ? Et je me pose les mêmes questions que celles qui hantaient mes rêves de gamin.

Propos recueillis par Lucien LAVOREL

² NDLR : voir le détail dans « Pilotes sans frontières » de Bernard Chauvreau, Editions Empire 1999, pages 33 à 54.

L'enfant Moldave

Comme beaucoup d'autres bénévoles d'ASF, Françoise effectue des accompagnements d'enfants. Sa dernière mission l'a amenée en Europe de l'Est.

Je viens d'avoir confirmation de mon prochain con-voyage. Daniil est un jeune enfant qui souffre d'une malformation cardiaque. Il réside à Kichinau, en Moldavie.

PREMIER GESTE

Repérer dans mon atlas où se situe exactement ce pays d'opération : la Moldavie. « Etat le plus au sud de l'ex-URSS avec un petit accès à la mer Noire, la Roumanie à l'ouest et l'Ukraine au nord ».

Démarches habituelles pour obtenir un visa. Le Consul, charmant, habitué aux démarches d'ASF me reçoit gentiment. Il me parle longuement de l'histoire de son pays. Je découvre que la Moldavie fait partie des pays de la francophonie!

A CDG 1, je repère assez vite les quelques Moldaves qui seront mes compagnons de voyage. Manteaux de fourrure sur le dos et micro ondes sous le bras... Etonnant!

Arrivée de nuit, je suis accueillie par ma famille d'accueil. Ils habitent dans le quartier « Botanica ». Leur maison se dresse dans une rue non pavée, en terre, qui me rappelle curieusement les rues de N'Djamena. L'endroit doit être vert en été mais en ce mois de février, tout paraît bien gris : le ciel, les arbres et la terre...

Anne, 13 ans, fille de mes hôtes, est un des premiers enfants à avoir bénéficié en France d'une opération à cœur ouvert. Une seconde chance

dans sa vie qu'elle a su mettre à profit. Elle parle le roumain et le russe comme tous les Moldaves mais aussi le français – couramment - et l'anglais très bien. Elle me dit fièrement qu'elle apprendra une cinquième langue l'année prochaine !

Je pense, amusée, aux difficultés que donnent à nos enfants des phrases simples comme « My tailor is rich ».

Le week-end se passe entre visites de la ville, musée et programmes de TV... en russe.



Photo : asf

VOYAGE VERS LA GUERISON...

Le lundi matin, je récupère enfin mon petit bout de chou. Il paraît bien faible avec ses grands yeux bleus mais il a assez de force pour pleurer à chaudes larmes; au moment de quitter ses parents.

Le vol de retour se déroule sans histoire. Accueil à Roissy, pour une prise en charge rapide par la famille d'accueil. Direction l'hôpital.

A cette heure, Daniil a été opéré en urgence. Il va bien et retrouvera, dans quelques semaines sa Moldavie natale et sa famille.

Un bonheur déjà partagé par eux, par moi.

Françoise PRONIER

Le compte est bon !

« Quand on accompagne 15 enfants de 4 à 7 ans, les compter à chaque instant du voyage devient presque une obsession. Ne pas perdre une seule tête blonde à l'enregistrement, aux différents contrôles, à l'embarquement, au moment de la correspondance à Roissy, lorsque les deux autres convoyeurs - Françoise et Paul - ont pris le relais pour Vilnius. »

C'est ainsi que Janine et Jean parlent de ce qui fut leur préoccupation première lors de leur dernier convoyage entre Marseille et Paris.

Nos jeunes lituaniens ont retrouvé leurs familles après un long séjour passé dans un centre de repos en Provence. Vu l'ambiance qui régnait à bord des deux vols, nos quatre accompagnateurs attestent de la bonne santé des chers petits !

« Le progrès vaut s'il est partagé par tous »

Ce slogan mobilise des étudiants de la faculté de Nanterre pour sauver les enfants du Noma.

Sept étudiants de Maîtrise de Sciences de Gestion à l'Université de Nanterre ont choisi ASF.

Pourquoi ? « *Vous êtes la seule ONG qui ne nous demandait pas d'argent* » nous a dit Estelle Durey qui cherchait une idée pour démarrer son projet.

Après consultation d'Henri Desenfants, notre responsable de la Messagerie Médicale, nous avons pensé qu'une simple collecte de médicaments de première urgence et de produits de première nécessité, serait bénéfique pour venir en aide aux populations de six pays d'Afrique touchés par le Noma.

80 % DE DÉCÈS

Cette maladie, due à un manque d'hygiène dentaire, entraîne un blocage de la mâchoire en position fermée et la destruction de la joue. Elle affecte surtout les enfants de deux à six ans.

Elle est mortelle dans près de 80 % des cas.

Nos étudiants ont été séduits par cette idée et motivés à la pensée qu'une petite collecte de brosses à dents pourrait sauver de nombreuses vies.

PREMIERS RÉSULTATS

Estelle, Balamurali, Clément, Guillaume, Salim, Lionel et Julien ont sollicité récemment leurs amis de l'Université de Nanterre et les responsables d'entreprises industrielles et pharmaceutiques. Les premiers résultats confortent leurs espérances.

Un papier sympathique du « Figaro Etudiant » a cité en exemple leur volonté commune de s'engager dans un rêve collectif : Sauver les enfants du Noma.

Nous avons été très sensibles à cette initiative qui a démontré le dynamisme de nos jeunes étudiants.

C. de MULLENHEIM



Estelle, Bala et les autres ...

ACCOMPAGNEMENTS D'ENFANTS (Suite)

L'Airbus 310 quitte la flotte d'Air France

Une soirée d'adieu, un don généreux.

Le dernier Airbus A 310 vient d'être retiré de la flotte d'Air France.

A cette occasion, Jean-Claude Mangou, Chef de division, a organisé à l'hôtel Hilton de Roissy une soirée, avec les équipages qui ont volé sur ce type d'avion.

Plus de 200 personnes se sont ainsi retrouvées dans une ambiance à la fois chaleureuse et nostalgique.

Un tirage au sort a permis d'offrir à une hôtesse du secteur Afrique une très belle maquette du prestigieux avion qui a desservi tout au long de sa carrière le continent africain.

Une collecte organisée spontanément a permis de réunir plus de 11.000 francs remis à notre Président Jacques Guerrier.

A la demande des généreux donateurs cette somme sera affectée aux accompagnements d'enfants.



Ailes du sourire en Provence

Un rêve devenu accessible

20 mars 2002, le mistral souffle fort ce matin sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

Pour la première fois, ASF Sud-Est accueille 19 enfants de l'Institut des Hirondelles de Marseille. Tous sourds et muets, certains souffrant d'handicaps plus lourds (autisme, psychotisme obsessionnel).

Comment communiquer avec ces jeunes quand on les rencontre pour la première fois ? Ma question trouve vite une réponse. Les éducatrices traduisent nos explications en langage des signes. Quant à l'exaltation des enfants, elle ne nécessite aucune traduction simultanée tant elle visible et perceptible.



Enfants adorables, touchants dans leur bonheur de découvrir des sensations inconnues jusqu'alors. Gageons que des rêves d'hélices, d'ailes et de « paysages vus du ciel » ont meublé leurs nuits.

Pour ma part, je ne suis pas prête d'oublier ces petites mains qui pétrissaient mon bras d'angoisse mêlée de plaisir et ces visages rayonnant après leur baptême de l'air !

Une récompense inoubliable pour un peu de temps partagé.

Sandrine MARTIN

Sourires de gosses marseillais

Le loto d'Eguilles

Des cartons qui rapportent



Photo: ASF

La concentration est de rigueur...

Pour la 2^{ème} année consécutive, la Délégation Sud-Est a organisé en février, un loto à Eguilles, petit village provençal situé près de l'Aérodrome d'Aix les Milles.

Cette opération a été menée en partenariat avec l'aéro-club « Eguilles Aviation » qui partage nos idéaux humanitaires et participe régulièrement aux journées des « Ailes du Sourire » avec son Cessna.

La chasse aux lots, menée par les bénévoles de la Délégation a été active et fructueuse. L'action d'ASF dans la région étant désormais mieux connue, les donateurs sont plus nombreux et offrent des présents de qualité.

Plus de 350 participants au loto se sont ainsi retrouvés dans la salle municipale « Georges Duby ». Personnels de l'aéronautique, membres d'aéro-clubs, bénévoles d'associations humanitaires côtoyaient... des « professionnels » du loto.

Cette soirée à l'ambiance conviviale a rapporté 4.000 Euros. Une aide financière qui permettra de développer localement nos activités.

Jean-Michel DELFOSSE

Ils nous aident et nous soutiennent...

Avec ce nouveau numéro, nous souhaitons remercier chaleureusement tous nos adhérents et donateurs et plus particulièrement :

- les agents du Hub Air France de CDG 2 qui travaillent au terminal «F»,
- les responsables du Comité d'Entreprise d'Air France d'Orly-Ouest,
- Monsieur et Madame Jacques Gailly,
- Monsieur Michel Deligne,
- les Laboratoires Sanofi-Synthélabo,
- la Société Sofema,
- le Collège St Martin d'Angers,
- ... et tous les bénévoles d'ASF.

A vos agendas !

- **Musique Sans Frontières.** L'Association pour la diffusion de la culture dans le secteur social et hospitalier organise deux concerts au profit d'ASF.

Le vendredi **31 mai** à 21 h en l'église de Soisy sous Montmorency (95) et,

le samedi **8 juin** à 18 h au Château d'Écouen -Musée National de la Renaissance (95).

Au programme : « Carmina Burana » de Carl Orff. Version chœurs, pianos et percussions.

Renseignements et réservations : 01 39 64 42 94

Prix des places : 20 et 30 •.

- **10^{ème} Trophée Golf de la Vaucouleurs**

le jeudi **27 juin**

Renseignements et inscription (le mercredi de préférence) au 01.49.75.74.37

De nombreux lots attendent les gagnants.

- **Paris Air Passion**

du 27 au 30 juin au Bourget, Musée de l'Air et de l'Espace.

Salon International des Sports, Loisirs et Carrières de l'Air et de l'Espace.

Ouverture au public de 10 h à 18 h sauf le jeudi de 14 h à 18 h.

Prix : 8 •.

Renseignements au : 01.47.23.72.72

- **Concert de Musique de Chambre et d'orgue dans le cadre exceptionnel de la Chapelle Royale du Château de Versailles (78).**

Le jeudi **26 septembre** à 20 h 30.

Solistes : Patrice FONTANAROSA (violin), Christian BERNARD (piano) et Jean COSTA (organiste).

Concert organisé par ASF. Les bénéfices de cette soirée permettront de développer nos actions dans le monde.

Réservation et renseignements au 01.49.75.74.37

Parking gratuit et gardé.

Prix des places : 50 • (places non réservées).



Photo: Château d'Écouen

Deux incontournables...

- La deuxième édition du **livre de photographies** réalisées sur nos missions par Marie Babey vient de paraître (éditions France Delory).

Prix d'achat du livre auprès d'ASF : **24,50 •**

(Prix de vente public : 30 •)

Si vous souhaitez recevoir ce livre à domicile, ajoutez 3,50 • de frais de port par exemplaire commandé.

- **Le CD** du programme du concert « Un avion pour la vie » donné en juin 2000, au Théâtre des Champs-Élysées, vient de paraître. Patrice FONTANAROSA, Christian BERNARD, les chœurs d'AIR FRANCE et d'ARPEGGIONE sont placés sous la direction de Stéphane CARDON.

Au programme : Airs d'opéras (Donizetti, Puccini, Verdi...) et œuvres de Wieniawski et Gershwin.

Le CD est en vente à ASF au prix de **15 •**

Frais d'envoi en sus : 2,50 • par exemplaire.

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 :