



L'Espoir vient du ciel

Une maxime de curé?

Paul Heyman, responsable d'"Aviation sans Frontières", Luxembourg, nous présente dans son article des impressions très personnelles d'une expédition faite récemment au Mali. Les pilotes d'ASF transportent entre autres du personnel et du matériel médical pour le compte de "Médecins sans Frontières". Dans le prochain numéro de "forum" nous allons vous présenter en détail le but et les activités d'ASF.

La brume sèche enrobe monts et plaines. Tout n'est que nuance de brun ou d'ocre. Rien n'est clair. Rien n'est défini. Une brise brûlante fait chanter le fond des crevasses. Les sirènes ont depuis bien longtemps oublié le scintillement de l'eau.

Une fournaise pesante, piquante, menaçante terrifie les rares buissons tremblants et pétrifie une grappe de formes humaines accroupies à l'extrémité d'un espace plus ou moins débroussaillé, plus ou moins égalisé au prix d'exténuants efforts.

Tantôt en jeans et en t-shirt avec surimpression "Keep on Trucking" délavés ou troués, vestiges insolents d'une civilisation étrangement amnésique, tantôt en loques dénudant la plus grande partie du corps, ils sont là, une petite douzaine, imperturbables, le menton appuyé sur une canne polie par d'éternelles manipulations. Un "ancien" soudain relève la tête dégarnie et pointe le regard vers le soleil. Le groupe tend l'oreille, aiguise l'attention. Les visages s'animent. Le gosse pousse un cri, le sourire se faufile .. un doute d'un éclair. .. Les rires percent la monotonie. Portée par un ronronnement régulier une ombre découpe en rayons la brume sèche. Après quelques sautilllements maladroits l'avion s'immobilise. En un rien de temps, il sera englouti par une marée humaine sortie d'on ne sait où.

Un passage de "Out of Africa"? .. Presque. Un roman? Non! Une idylle? Sûrement pas!

Bien avant que ne sursaute le soleil africain, le pilote ASF aura pris la route de l'aéroport de Bamako, le nez pressé contre le parebrise de la vieille R4 pour tenter de détecter à temps dans la pénombre les énormes et fréquents trous. D'un crochet brutal, il évite de justesse la paysanne se rendant à pied au marché pour vendre ses quelques racines de manioc. Il est vrai que les noirs se voient difficilement la nuit et ils le savent - souvent ils en rigolent.

Le temps de réveiller le vieil Elie, gardien de l'avion et fier de l'être, couché à même le sol sous l'aile, les ultimes vérifications seront terminées à la lueur d'une torche électrique. Les bouteilles sont remplies d'eau fraîche et calées soigneusement à côté de la coolbox pleine de vaccins et de glaçons. Une petite toux matinale et le moteur tourne rond. Le monomoteur remonte lentement les premiers rayons de soleil. Ce qu'elle semble paisible dans la brume, cette Afrique impitoyable! Les deux premières heures passeront sans problème particulier, pas de vent, pas de turbulence, les repères facilement reconnaissables. Le Niger reviendra périodiquement pour endormir la méfiance du pilote. Les communications radio sont muettes depuis bien longtemps. Tout semble paisible et correspondant au cliché parfait de l'Afrique touristique.

Après Mopti, dernier point pour le ravitaillement en carburant, pourtant, les choses changent.

Un léger vent de sable brouille la vue et fait tomber la visibilité horizontale d'une trentaine à un ou deux kilomètres. Des courants d'air verticaux commencent à agiter nerveusement le petit avion pour le soulever de quelques dizaines de mètres et le faire retomber avec autant plus de plaisir d'un coup sec comme un jouet. Les derniers points de repère visuels s'esquivent subrepticement et les signaux des balises rarissimes sont inutilisables. Le ballottage continu fait place à la monotonie, le redressement de l'avion devenant un simple réflexe. Sur le trajet de quatre heures, seules deux pistes coupant la trajectoire de vol à angle droit pourront servir de repères. En raison du vent de sable, la première passera inaperçue. Le point de non-retour est passé. L'attention va grandissant à fur et à mesure que d'après les calculs s'approche la seconde piste. Voilà des traces de camion dans la même direction se rejoignant tantôt sur une colline, tantôt dans un étroit défilé pour se séparer aussitôt. L'appréhension tombe. Même si la vue de la piste ne donne pas d'indication quant à la position exacte de l'avion, elle réduit considérablement la marge d'erreur possible.

La visibilité s'améliore et permet au pilote d'apprécier toute la beauté du désert, désert de sable, désert de rocaïlle, étendue sans fin, espace majestueux. Petit à petit, telle configuration particulière de rocher, telle trace grisâtre laissant deviner un ancien oued, permet de préciser la position et de corriger le cap. L'apparition de la rivière bordée d'un fin ourlet de verdure et puis de la piste d'atterrissage de Gao font regretter que le vol n'ait duré plus longtemps. Après avoir fait à basse altitude le tour de la ville, puis un passage au-dessus de la case facilement reconnaissable en raison des camions jaunes, le pilote des Médecins Sans Frontières

in: Le Monde 31.12.1985



amorce l'approche. Avertis la veille par radio HF les médecins attendent l'arrivée de l'avion depuis une petite demi-heure. A peine les moteurs arrêtés ils se précipiteront sur les coolbox pour changer les glaçons et transférer le tout dans la Land-Rover frappée de la croix MSF. Guy et Jean-Louis tendent cordialement la main et offrent l'hospitalité dans leur case simple et sans le moindre luxe, tentant, sans résultat, de protéger le pilote de la curiosité de 99 gosses tamachechs. Etendu sur le toit de la case, le regard perdu dans l'infini étoilé, le pilote se reposera jusqu'à l'appel du muezzine. Un chirurgien et son anesthésiste attendent pour être transportés avec leur trousse d'urgence à Tombouctou.

Cette scène se répète depuis des mois, depuis cinq ans en fait, chaque jour, tant au Mali, qu'au Tchad, en Ethiopie ou au Soudan, chaque fois qu'atterrit un de ces monomoteurs légers d'Aviation Sans Frontières. Chaque jour sont ainsi débarqués de petites équipes médicales, des médicaments ou de la nourriture pour le compte des différentes organisations non-gouvernementales engagées dans des régions victimes de catastrophes naturelles telles que tremblements de terre, inondations sécheresse ou famine.

Que c'est romantique, direz-vous! Ces "aventures" impayables, ces vues fantastiques, les accueils cordiaux, tant par les médecins que par les populations autochtones ne peuvent faire oublier l'importance d'un travail précis. Du travail consciencieux du pilote dépend plus qu'ailleurs dans notre Europe civilisée, la vie même de l'homme. Une panne de moteur, une erreur de navigation peut lui être fatale. Alors que le désert laisse éventuellement une chance lors d'un atterrissage forcé, la jungle, elle, se refermera automatiquement sur les débris de l'épave à tout jamais. Les moyens de recherche et de secours, s'ils ne sont pas inexistantes, sont quand-même dérisoires dans ces pays. Avec la sienne, le pilote risque directement aussi la vie de ses passagers: médecin, infirmière, mécanicien ou coopérant. Alors que "Médecins Sans Frontières" est le "frère" aîné d'ASF et que les domaines d'action similaires des deux organisations se

recoupent en grande partie, ASF met aussi ses hommes et ses moyens à la disposition d'autres ONG (organisations non-gouvernementales)engagées dans le développement et l'aide d'urgence.

Quel luxe que ces voyages en petit avion, direz-vous. Nenni! Imaginez le trajet Bamako-Gao en voiture! Il faudra compter une bonne douzaine de jours, roulant sous des températures dépassant aisément la quarantaine de degré, à condition de rouler sur des pistes ensablées douze heures par jour, à condition qu'il ne pleuve pas et que les pistes restent "praticables", à condition de n'avoir pas la moindre panne, à condition que le bac pour traverser le Niger fonctionne, à condition

Il est manifeste que les médicaments sensibles à la chaleur deviendraient inutilisables, comme il n'est pas moins vrai que les épidémies fréquentes de choléra et de typhus ne perdent pas de temps pour se répandre.

Et aux médecins et aux infirmières MSF, qui offrent leur congé annuel, que leur resterait-il comme temps disponible pour opérer les malades s'ils devaient se déplacer en voiture? Non, l'avion dans ces régions, n'est pas un "besoin créé", il est devenu indispensable. Ce qui à une tierce personne apparaît comme une promenade, une ballade en avion, demande une infinité de préparations. Ceux qui sont sur le terrain le comprennent bien et se voient travailler durement du lever au coucher du soleil. A quoi bon tout cela? On ne va quand-même pas risquer sa vie pour un coucher de soleil africain? Le jour où vous aurez vu le regard d'un homme ou d'une femme qui a fait - à pied! - 300 à 600 km pour demander de l'aide ou de la nourriture, au plus tard ce jour-là, vous ne vous poserez plus la question! Et quand un gosse inconnu vous prend la main, lève ses yeux et d'un large sourire dit "Bonjour, Commandant", cela ne laissera personne indifférent, si blasé soit-il. Alors, comprenez, Monsieur le Curé, que les pilotes ne pouvaient pas vous laisser le monopole de l'aide et de l'espoir venu du ciel!

Paul Heyman