

Tiré à 1700 exemplaires

AVIATION
SANS
FRONTIÈRES

Octobre 1984

BULLETIN D'INFORMATION N° 10



Le BN2 au Tchad

EN BREF...

L'expédition des reçus officiels (qui vous seront indispensables pour votre déclaration sur les revenus 1984) est en cours.

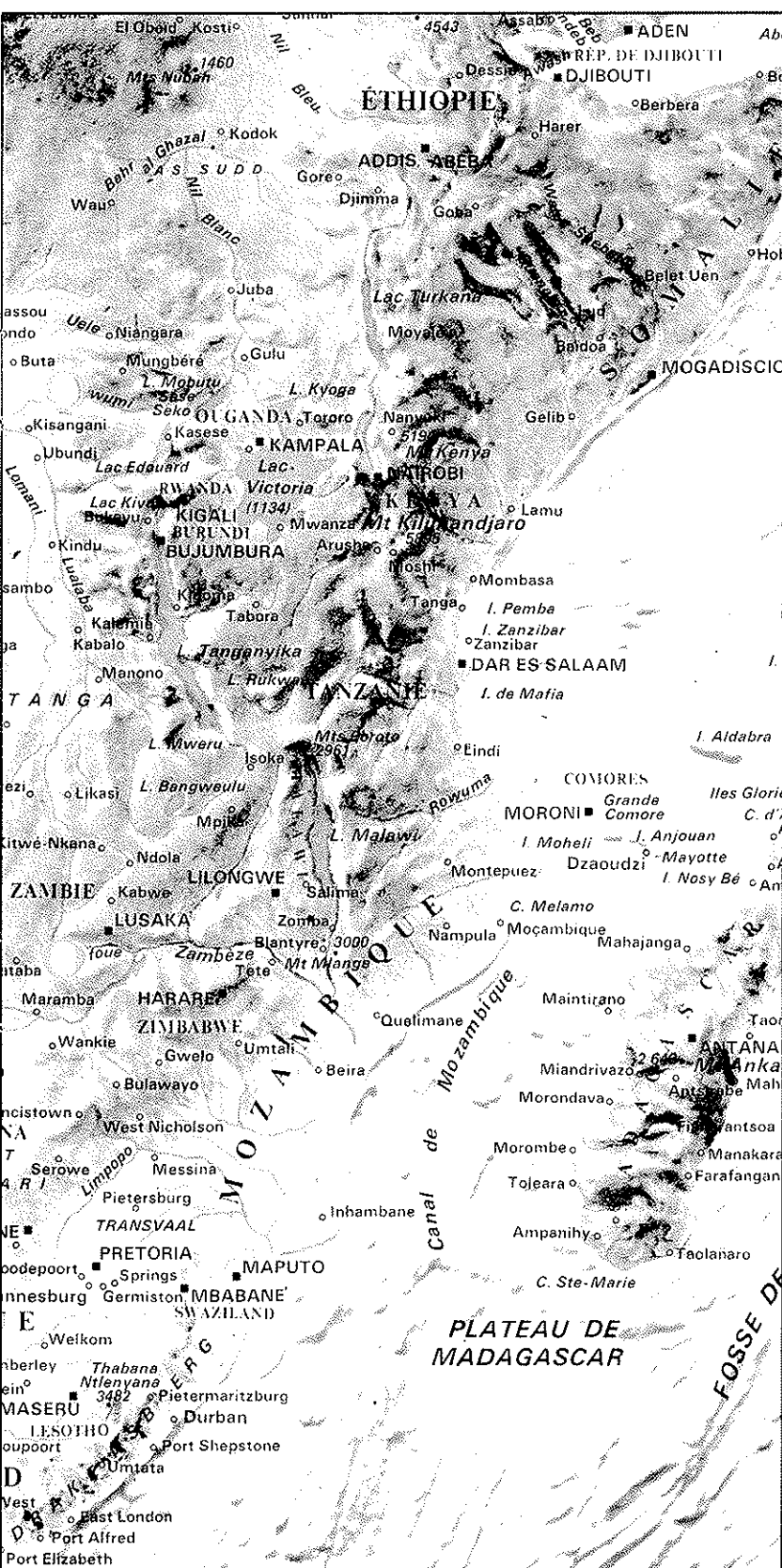
Il ne s'agit nullement d'un rappel !

Pour répondre à la nouvelle législation concernant la déduction fiscale pour versement aux oeuvres humanitaires une attestation Cerfa conforme au modèle déposé est actuellement adressée à chaque adhérent ou donateur. Garder précieusement cette attestation, le reçu habituel n'étant plus accepté comme justificatif.

SOMMAIRE :

- Pages 1 : Photo du BN2
- 2 : En bref - sommaire
- 3-4 : Mozambique : une nouvelle mission
- 4 : Au Mali
- 5-6-7 : Des enfants qui venaient du Liban ...
- 8 : Au Tchad
- 9 : Des chaises roulantes pour l'Ile Maurice -
- 9 : Deux exemples de solidarité internationale
- 10 : Les accompagnements
- 11-12 : Parlons aussi d'eux ...

MOZAMBIQUE : UNE NOUVELLE MISSION



Après une mission d'étude effectuée début juin par Messieurs GAUD et FELDZER, une nouvelle mission est lancée en Afrique.

Le Mozambique est un pays de 790.000 Km² et de 9 millions d'habitants ; il s'étend au Sud-Est de l'Afrique, en face de Madagascar. Sa Capitale est Maputo.

- Son régime politique :
Toutes les villes sont soumises à un régime "type de l'Est". L'armée soviétique est sur place. D'autre part, des dissidents tiennent le reste du pays, rendant impossibles les communications entre les villes et inutilisables la plupart des routes qui sont minées par l'armée régulière ou encore, tenues par les maquisards.
- Sa situation économique :
Le Mozambique est classé parmi les pays les plus pauvres du Monde, et il subit actuellement les rigueurs de la sécheresse.
Des organisations telles que la C.E.E., M.S.F., Médecins du Monde, et d'autres organismes internationaux comme l'U.N.I.C.E.F. ont de gros problèmes de liaison, rendant souhaitable notre intervention pour relier les villes et assurer le transport des représentants des divers organismes, des médecins et des médicaments.
Comme la région est hostile, tant par la nature du terrain (marécages, montagnes) que par la présence des militaires qui rendent dangereux le survol de l'intérieur du pays, il est absolument nécessaire d'utiliser un bimoteur avec survol côtier uniquement car il vaut mieux ne pas se poser dans la nature ...



Aviation Sans Frontières au Mozambique

Sur le plan matériel, les conditions ne sont pas trop mauvaises. On trouve sur place essence et aérodromes. Nous disposons à Maputo d'un support appréciable avec le représentant local d'U.T.A. et les équipages d'U.T.A. qui desservent la Capitale sur des appareils de la L.A.M. De plus, il est possible de louer un appareil sur place ou en Afrique du Sud ; l'achat et le leasing sont réalisables, mais coûteux. Il est donc prévu de louer un appareil pour le premier mois seulement, afin de permettre la recherche de la solution la moins onéreuse. Les frais de location seront en majorité couverts par la C.E.E.

Dernières informations :

Les vols ont commencé le 15 août. Nous effectuons à peu près 50 heures par mois avec un avion de location : un Baron .

Les pilotes se succéderont tous les 3 mois. Actuellement se trouve sur place Francis FAVRE (stagiaire en attente d'emploi).

AU MALI

La mission se poursuit bien. Elle a repris après un arrêt de trois semaines pour des questions d'ordre mécanique et administratif. Elle se développe surtout maintenant sur les petits terrains de brousse. Au problème de la sécheresse au Sahel s'est ajoutée une épidémie de choléra. Notre action jointe à celle de Médecins Sans Frontières, a pu sauver un village en permettant aux secours d'arriver plus rapidement.

Sont partis au Mali depuis la parution du dernier B.I. : Messieurs JANSSENS, MASUI (Aviation Sans Frontières Belgique), GAIGEOT et FANOUILLAIRE.

DES ENFANTS QUI VENAIENT DU LIBAN...



Lina et Gihane à leur arrivée

On discuta longuement le 30 mai 1984, jour du Conseil d'Administration d'Aviation Sans Frontières, quand le Président G. Similowski fit part de la demande de Madame P. BELL (membre d'Aviation Sans Frontières et d'Enfance et Partage, particulièrement soutenue dans son action par Enfance et Partage Versailles), de faire prendre en charge par notre Association, le transport d'enfants venant de deux orphelinats du Liban pour passer un mois en France (1).

Cette action entrait-elle bien dans le cadre de notre activité ? N'était-elle pas susceptible d'interprétation politique ? Ce séjour était-il profitable pour les enfants ? N'y avait-il pas un ordre d'urgence dans l'utilisation de nos fonds ? etc.

Finalement la décision fut prise de prendre à notre compte ce transport.

Le 27 juillet, un AIRBUS (2) s'envolait de Beyrouth avec 20 enfants de 6 à 12 ans "tirés à quatre épingles". Certaines familles avaient même emprunté pour acheter des vêtements neufs afin que leurs enfants donnent une bonne image du Liban !

A bord, celles qui allaient vite devenir "Tante Geneviève" et "Tante Paulette", eurent fort à faire pour atténuer l'angoisse et les maux psychosomatiques d'enfants pour qui l'avion, est synonyme de bombes et de mort.

(1) Madame BELL était soutenue par le Comité Versaillais d'Aide aux Deux Libans, qui par l'intermédiaire d'une campagne de presse se chargeait de trouver des familles désireuses d'héberger ces enfants.

(2) La Compagnie AIR FRANCE a accordé 14 billets à un tarif nettement préférentiel.

Tous purent visiter le poste, dessiner, etc., et le temps passa relativement vite.

De Roissy, un autocar les mena à Versailles où les attendait une petite réception organisée par le Comité d'Aide aux Deux Libans. De son côté, Enfance et Partage Versailles distribuait un jouet à chaque enfant. Pendant le trajet, on entendit des remarques assez bouleversantes : les enfants s'étonnaient de voir des arbres verts : "Au Liban, ils sont noirs", des fleurs : "Au Liban, il n'y en a pas". Les maisons leur semblaient des châteaux, les voitures des carrosses (1). Les feux rouges les étonnaient aussi : "Pourquoi ne passe-t-on pas ?".

Le mois en France se passa dans l'ensemble très bien, et ce furent des petits enfants ravis et chargés de cadeaux qui retrouvèrent Tante Geneviève et Tante Paulette, le 26 août. On doit signaler un petit contretemps : il fallut 3 heures 15 pour aller de Versailles à Paris. Evidemment, il y eut un "problème pipi". Que faire ? et surtout où faire ? Le cas était aussi angoissant que celui de la navette spatiale ! Tante Geneviève eut une idée de génie : dans les moules (dûment vidés !) des gâteaux qu'elle avait emportés ! A l'arrivée à Roissy, on eut juste le temps de les confier à un membre d'Aviation Sans Frontières qui s'en occupa avec tout le soin voulu !

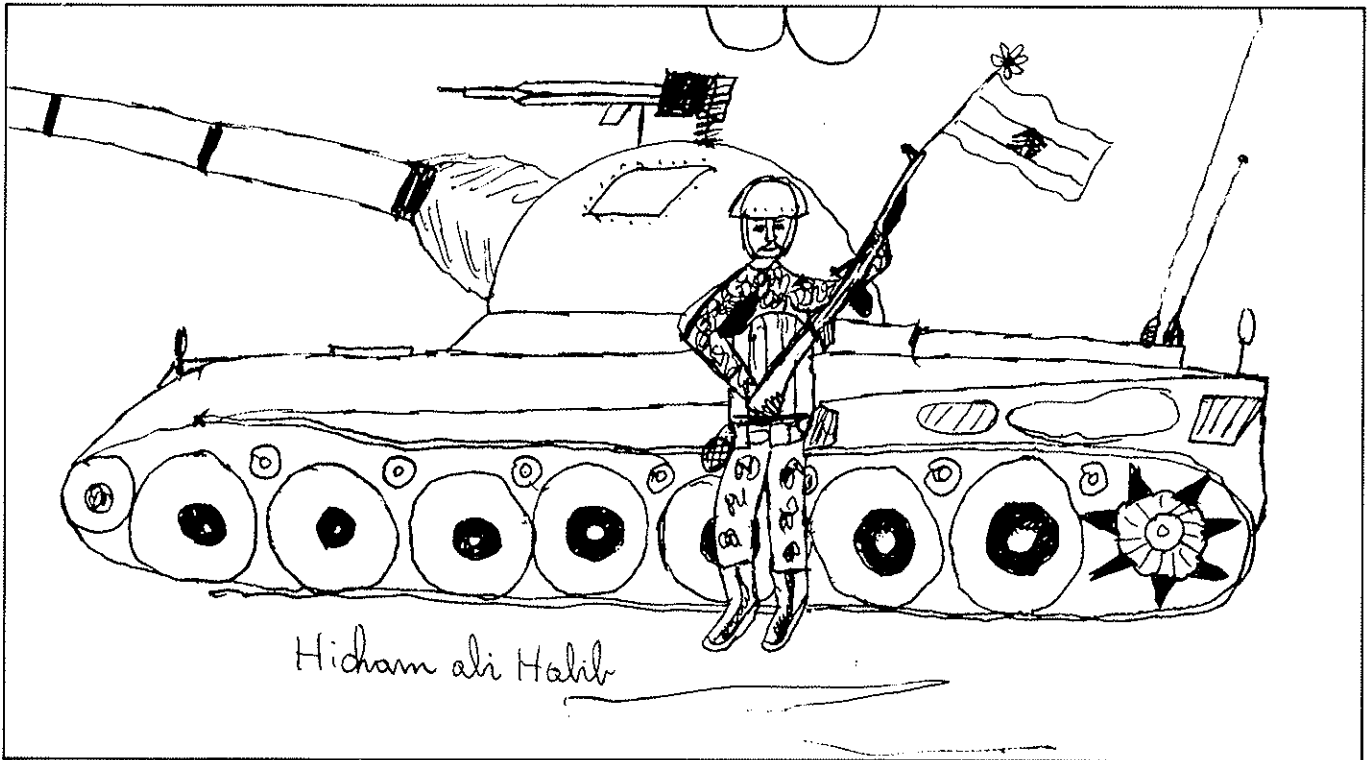
Redevenons sérieux. Le visage transformé de ces petits Libanais, le contraste entre les dessins de l'aller et ceux du retour (cf. page 7) sont sans doute une réponse aux appréhensions que nous avons quant à l'utilité de cette action. Espérons que la vision d'une société de paix sera bénéfique pour ces enfants qui n'ont jamais connu que la guerre, les bombes, une société défaite, divisée en groupes hostiles, où la notion de rapports simplement humains est souvent impossible. Espérons encore qu'ils en garderont des souvenirs de joie prometteurs pour l'avenir, et qu'Aviation Sans Frontières y aura un peu contribué (2).



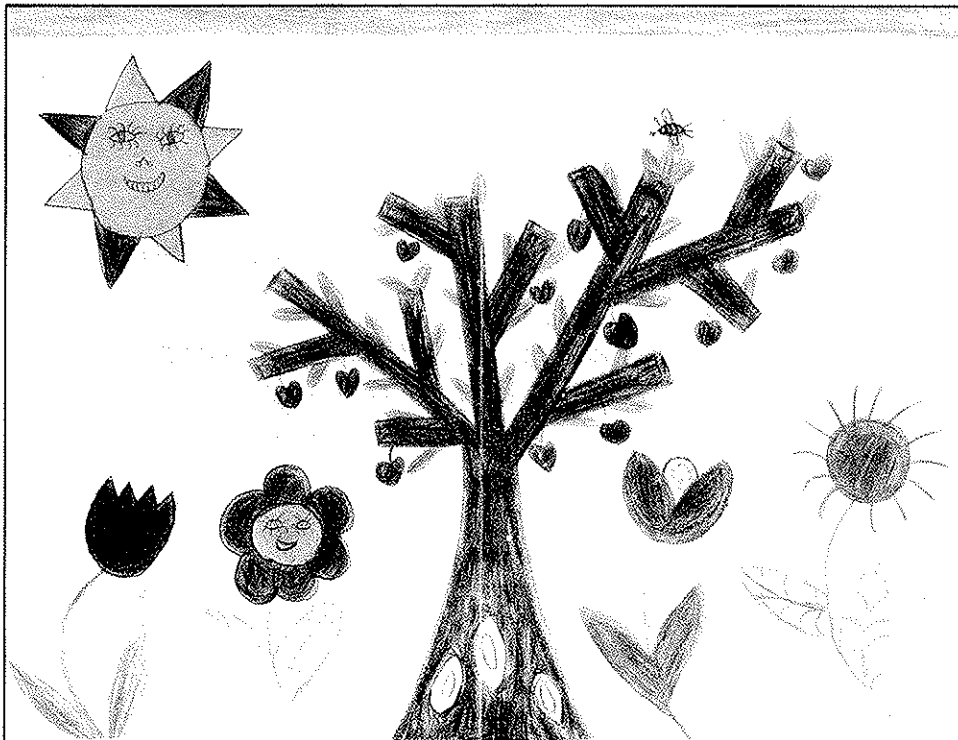
Lina et Gihane au retour

(1) cf. les paysages de ruines calcinées, d'autos défoncées que nous montre continuellement la T.V.

(2) notre action est totalement indépendante de celle organisée par un groupe bancaire.



dessin d'un enfant pendant le voyage aller...



... dessin d'un enfant pendant le voyage retour

AU TCHAD

La mission continue ... On peut constater une nette amélioration des conditions de travail depuis la mise en place du BN2, car le besoin d'un avion de plus grande capacité, tant au niveau du fret que du transport de personnes se faisait sentir. Le BN2 peut en effet transporter 8 passagers plus 2 pilotes. Il a deux moteurs de 260 chevaux. Sa masse maximum au décollage est de 3.300 Kilos, sa vitesse de croisière de 125 noeuds, sa charge offerte de 900 Kilos à répartir en essence nécessaire au vol, passagers et fret, son autonomie maximum est de 7 heures.

Il a été convoyé à N'Djaména, le 22 mai par Messieurs PROUST et MAZARD, et il y est parvenu le 24, via Port-Gentil et Bangui.

Un groupe d'instructeurs se charge de la formation de pilotes longue durée qui resteront au Tchad 3 mois environ. Selon une méthode à la fois techniquement efficace et enrichissante sur le plan humain - proche des coutumes du "compagnonnage" un pilote longue durée est pris en charge par un instructeur plus "compagnon" que "mandarin", qui, pendant toute la durée de sa mission Aviation Sans Frontières, s'occupe de sa qualification en France (il s'agit d'un moule très strict au niveau professionnel), l'accompagne sur le terrain au Tchad pour lui faire découvrir tous les problèmes inhérents à la mission, puis, de Paris, reste en contact suivi avec lui. Ces pilotes longue durée sont généralement des jeunes pilotes en attente d'emploi ou retraités. Ils sont responsables sur le terrain, du BN2.

Des pilotes courte durée volent en place droite pour améliorer la sécurité et l'esprit d'équipe. La partie mécanique est assurée avec compétence et efficacité par l'équipe de Louis GAINARD.

On tourne ainsi depuis 5 mois pour la plus grande satisfaction de Médecins Sans Frontières. Il faut d'ailleurs ajouter que le BN2 n'a pas pris la place du 206 qui reste indispensable pour un transport léger - celui des chirurgiens en particulier - tandis que le BN2 assure le transport lourd.

Nous ferons davantage connaissance avec cet avion qui est la vedette du film que Zoltan KOVACS vient de tourner au Tchad.

Instructeurs :

Messieurs ALFRED, BOSCH, FLORIT, GAUD, KOVACS, MARTY, MOREAU, NOURRIGAT, THOUEMANT.

Pilotes longue durée :

Messieurs DE CERTAINES (compagnons MOREAU et BOUCHAREINE), GREDAT (compagnon BOSCH), GUILBERT (compagnon FLORIT).

Pilotes courte durée :

Messieurs BENITEAU, BORLET, CHARTIER, DIDDEN (Belgique), FARINA, GILLOT, RITTER, ROBILLARD, THEILLIER.

Mécaniciens :

Messieurs ADOUANE, BOYER, DAUMAS, GAINARD, HUTIN, MAZARS, RUET.

Radio :

Monsieur BARTHE.

Coordinateurs :

Messieurs KAYSER, WASSEN (Belgique).

AUTRES ACTIVITÉS

DES CHAISES ROULANTES POUR L'ILE MAURICE

On peut "bronzer idiot" à l'Ile Maurice, on peut aussi essayer de penser aux plus défavorisés de cette île paradisiaque ... Ainsi, une jeune femme dont le mari est O.P.L. à Air France, s'occupe de l'orphelinat des "Quatre Bornes" et d'enfants handicapés. Un jour, on lui proposa 4 chaises roulantes, des cannes anglaises et des poussettes pliantes. Comme le frêt n'est pas gratuit, elle nous demanda de nous charger du transport. Une de nos "permanente bureau" s'en occupa activement, fit paraître des petites annonces, en particulier à différents guichets de délivrance de billets R2. Comme toujours, les bonnes volontés ne se firent pas attendre : grâce à des vacanciers, transporteurs bénévoles, ce matériel est parti à destination, dans le courant juillet.

Merci à tous et également au Chef d'Escale de l'Ile Maurice qui, outre sa collaboration intégrale, s'est même chargé quelques fois de porter les chaises à la maison des handicapés.

DEUX EXEMPLES DE SOLIDARITÉ INTERNATIONALE

. Un appel de Radio III nous a mis en liaison avec un responsable du Club UNESCO : Nous était-il possible d'envoyer d'urgence à l'Hôpital de La Paz, une valve cardiaque nécessaire à l'état d'un enfant ? Grâce à Madame Liliane DUBOIS, Directrice des Relations Extérieures de la Compagnie Varig, nous avons pu la faire envoyer par un équipage de la Compagnie brésilienne.

. Coup de téléphone à Aviation Sans Frontières : un bébé est dans le coma à Belgrade. Il lui faut absolument un médicament qu'on ne trouve pas dans cette ville ; or, en France, il est seulement vendu à la Pharmacie Générale des Hôpitaux. Coup de téléphone à Médecins Sans Frontières qui nous obtient attestation, ordonnance et médicament. Le premier équipage en partance pour Belgrade accepte spontanément de le transporter. Les premiers soins ont pu ainsi être donnés dans les plus brefs délais.

LES ACCOMPAGNEMENTS

Encore 5 accompagnements depuis le dernier B.I.

- . Le 25 juin 1984, celui de Fanta Bâ. Voici le témoignage de sa convoyeuse :
 "Après avoir reçu accidentellement une poutre de ciment sur la tête, Fanta Bâ
 "est restée deux mois dans le coma. Son cas semblait désespéré ; pourtant, par
 "l'intermédiaire d'Enfance et Partage, elle fut envoyée d'urgence à l'Hôpital de
 "Saint-Maurice. Là, divers soins médicaux et beaucoup de rééducation ont permis à
 "Fanta de repartir de zéro. C'est donc un "bébé" de 4 ans et demi que j'ai ramené
 "le 25 juin. Allongée dans une certaine position sur sa civière, Fanta tente de
 "dormir. Il est nécessaire de la surveiller continuellement, car elle ne sait, ou
 "ne peut pas émettre un son. Si elle a faim, je dois la nourrir grâce à sa sonde,
 "à l'aide d'une énorme seringue. C'est facile à faire, même pour une personne qui
 "n'appartient pas au domaine médical. Le père et la tante de Fanta m'attendent à
 "l'aéroport. La mère venant d'accoucher, c'est la tante qui va s'occuper des
 "soins médicaux de Fanta. Les infirmiers et les médecins des hôpitaux fournissent
 "les médicaments et suivent l'évolution des malades. Les soins doivent être donnés
 "chaque jour par la famille. Ainsi, il avait été décidé que Fanta resterait à la
 "maison durant les 4 ou 6 mois de séjour au Niger, avant son retour en France.
 "Je repars tout à l'heure vers Paris. Je laisse Fanta chez elle au milieu de gens
 "heureux. Fanta, petit à petit peut être sauvée.
 "Je n'oublierais pas la gentillesse de cette famille qui a su me faire partager
 "son bonheur, et ça, c'est la récompense de ma mission."

- . Le 11 juillet, on remenait de Dakar, Ndour-Cheich, née le 28 décembre 1983. Une
 hôtesse d'Air Inter fit le convoyage de Paris à Montpellier où l'attendaient ses
 parents.

- . Le 24 juillet, deux petits enfants, l'un de 7 mois et l'autre de 2 ans, sont
 arrivés de Bombay, accompagnés par une religieuse pour être adoptés par des familles
 de Montpellier. Arrivés à Roissy, le mardi 24 à 9 h 15, ils n'en repartaient qu'à
 13 h 50. Une adhérente d'Aviation Sans Frontières les amena chez elle, et à 13 h 50,
 elle embarquait avec une autre adhérente pour Montpellier.

- . Le 17 septembre, Aviation Sans Frontières a pris en charge à Orly, pour les
 conduire à Genève via Roissy, deux petits Malgaches : une petite fille de 6 ans
 souffrant d'une malformation cardiaque, et un bébé de 6 mois ayant un problème
 hépatique. Ces enfants, pris en charge par "Terre des Hommes Lausanne" ont été
 hospitalisés dès leur arrivée à Genève. Une personne de Tananarive les avait
 accompagnés jusqu'à Paris.

- . Le 16 octobre, arrive de Tahiti, une petite Frédérique de 4 ans.

Ont effectué les accompagnements : Mesdames Marie-Claude CHEDEAU, Sylvie DORMOIS,
 Annie-Claude KOVACS, Françoise MANGEL et Jacqueline PAJOT, et Monsieur BOUCHARINE.

PARLONS AUSSI D'EUX...

Vite ... Il faut obtenir un visa, faire partir un médicament urgent, remplacer une pièce du 206, aider à charger des colis en partance pour l'autre bout du monde, résoudre un problème financier, organiser un diaporama, etc. C'est aussi cela AVIATION SANS FRONTIERES : mécanique, colisage, secrétariat, comptabilité, presse, activités au sol de tous genres ; toute la partie immergée d'un "iceberg" dont on connaît surtout la brillante surface ... Autant de personnes indispensables, mettant leur compétence professionnelle, leur dévouement bénévole au service d'une oeuvre en laquelle ils croient et qu'ils contribuent tous les jours à créer.



La "Mécanique" en pleine action

Parlons d'abord de ceux sans qui un avion ne peut voler : les mécaniciens d'Aviation Sans Frontières. Venant de toutes les compagnies aériennes, ils forment une équipe solidaire et efficace. Ce sont eux qui ont construit à ses débuts la "flotte" d'Aviation Sans Frontières et en assurent l'entretien et le bon fonctionnement. Ils font sur place les visites des 100 heures et la Grande Visite, assurent le suivi des avions et sont à chaque fois que se pose un problème mécanique important. A ce niveau de compétence et de responsabilité, une "administration" est nécessaire pour organiser et répartir le travail. Saluons au passage les deux responsables (l'un plus près du boulon, l'autre du stylo, comme ils aiment le dire) de cette activité essentielle d'Aviation Sans Frontières.

Le "Colisage" a commencé à se structurer réellement en 1981. Il peut exister grâce à l'aide des Compagnies Aériennes, des Chefs d'Escale, des Services Aéroportuaires et Douaniers, et surtout grâce à l'activité incessante de 3 membres d'Aviation Sans Frontières souvent épuisés par l'importance de la tâche à accomplir. S'ajoutant en effet aux problèmes administratifs, le travail de "manutention" du colisage est énorme. Il faut être sûr du contenu des colis, les défaire, les refaire, rédiger un "manifeste de fret", transporter ces colis, les mettre dans l'avion. Entre le moment où Aviation Sans Frontières reçoit les colis et celui où ils sont remis à l'équipage, huit manipulations ont été nécessaires ! Merci encore à tous ceux qui, avec tant de bonne volonté, chargent et déchargent, au personnel de la P.P.V., aux équipages, aux Chefs d'Escale qui permettent l'arrivée des médicaments sauveurs, dans les meilleures conditions.

Une Association comme Aviation Sans Frontières, malgré sa modestie, doit être rigoureusement administrée et gérée, d'où le rôle essentiel du "secrétariat". Le mot est commode, mais recouvre bien mal la compétence et les responsabilités de ceux qui s'en occupent : téléphone, courrier, envoi des convocations, des notes d'informations, suivi du départ des pilotes, obtention des visas et papiers divers, des assurances, réception des visiteurs, télex, organisation de l'Assemblée Générale, etc. Il faut toujours au "bureau" quelqu'un capable de prendre rapidement des initiatives, de laisser les directives nécessaires à celui qui prendra la relève. A Aviation Sans Frontières, chacun doit tout savoir, tout prévoir, tout résoudre rapidement en cas de "coup dur". Saluons affectueusement toutes les personnes du



secrétariat et tout particulièrement la chaleureuse présence et le travail énorme de celle qui depuis la création d'Aviation Sans Frontières y fait "tout et rien", comme elle le dit modestement avec une bien singulière conception du "rien". Car elle connaît tout le monde, est au courant de tout et règle tout. Le suivi des adhésions est important pour la bonne marche d'Aviation Sans Frontières. Les adhérents et donateurs sont tous fichés, numérotés, rangés par catégorie. A cet égard, la charmante responsable de ce secteur supplie les lectrices adhérentes et célibataires de bien

"L'État-Major"...

vouloir signaler leur changement de nom en cas de convolage ... Aviation Sans Frontières a même maintenant un fichier informatique.

Et la Comptabilité ? Un ancien Commandant de Bord, retraité, s'en occupe avec toute la rigueur et le sens de l'économie requis. Pas question de "folie" ! La trésorerie, la comptabilité, la répartition des fonds, etc. réclament bien du dévouement et des heures de travail.

Quelques mots pour terminer sur l'équipe Presse : elle essaie, par des émissions à la radio et à la télévision, des conférences, des projections, des diaporamas, des films, des articles, de tenir les adhérents au courant de ce que nous faisons.

Est-il besoin, dans ce rapide tour d'horizon, de rappeler le rôle de ceux qui sont à l'origine d'Aviation Sans Frontières, toujours disponibles, toujours présents, entourés d'un Etat-Major à l'inlassable dévouement?

Mais nous voulons ici remercier plus particulièrement ceux qui travaillent dans l'ombre, tous ceux du sol, du frêt, de l'escale, et tous les autres qui n'hésitent jamais à rendre service et contribuent à rendre efficace notre Association.