

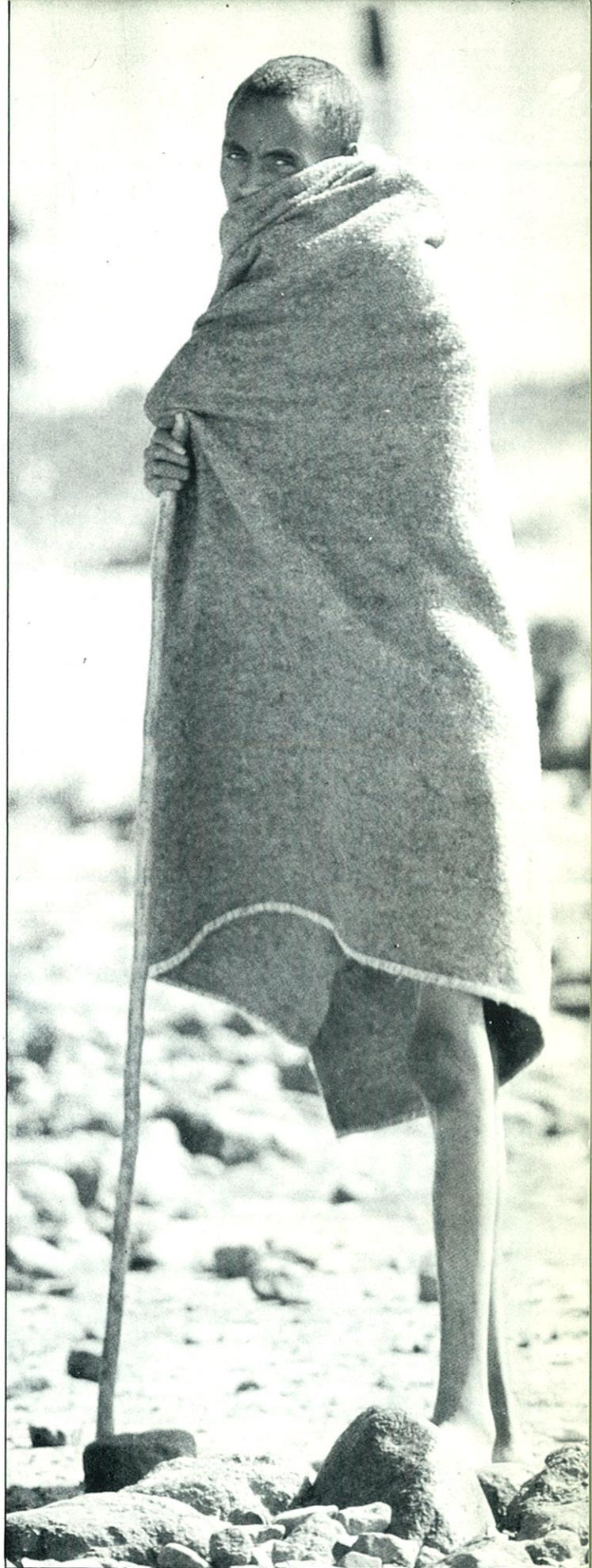
AVIATION SANS FRONTIÈRES

MAI 1985

Bulletin d'Information n° 11

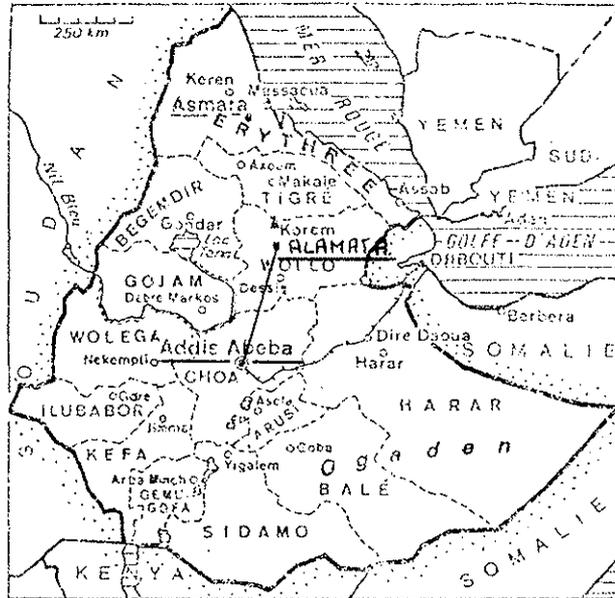
AVIATION SANS FRONTIÈRES EN ÉTHIOPIE :

On entend tellement parler de l'Éthiopie par les médias, les magazines, etc. qu'on a l'impression, hélas, d'un sujet "à la mode". Quelle distance pourtant de tout ce que l'on dit à l'horreur réelle, au cauchemar Éthiopien. Rien d'aussi terrible depuis le Cambodge et l'Ouganda, d'après le Dr. Charhon. Depuis 2 ans, le cycle sécheresse-famine est de nouveau amorcé : cette année dans 65 % du pays, il n'a pas assez plu et 5 millions de personnes ont été touchées. La guerre, la famine, les maladies de toutes sortes affolent une population rurale qui fuit sa terre et se regroupe dans des villages, espérant trouver soins et nourriture. Ainsi, à Kobo, village d'une province du nord en contact avec l'Erythrée et le Tigré, 25 à 30.000 personnes errent dans les rues du village dans l'attente de distributions faites par le gouvernement. C'est pour cette région très durement touchée que Médecins Sans Frontières a demandé notre concours. Luc Mailly est parti en novembre 1984 pour une mission de prospection : notre présence ne semblait pas alors indispensable. Puis, les gros porteurs de l'Aide Internationale sont partis ... le besoin d'un petit avion sur place s'est fait sentir impérieusement, depuis février, Aviation Sans Frontières est présente en Éthiopie avec un Cessna 207 qui doit servir au transport des médicaments et des médecins entre Korem et Addis Abbeba.



Ce regard qui nous interpelle

Le camp est situé sur un plateau, à 3.000 m d'altitude où règne une température glaciale. A Korem, même spectacle qu'à Kobo : une immense concentration de gens qui n'ont rien ; mais le climat est différent. Une pluie continuelle - qui pourrait le croire - enlève dans la boue et le froid et provoque des maladies pulmonaires. Du terrain, une route "hallucinante" construite lors de la colonisation italienne, monte en tournant sur 20 kilomètres. Le terrain, (I) à 1.500 mètres d'altitude est



assez grand (un Transall C 130 peut s'y poser) mais rempli de grosses ornières. Seules sont praticables des bandes de chaque côté. L'avion peut transporter 5 personnes ou 450 kilos de matériel. Bien sûr, c'est une goutte d'eau face aux immenses besoins du pays, mais une goutte d'eau, plus une goutte d'eau ... Le médecin responsable de Médecins Sans Frontières envisage avec le R.R.C. (Relief and Rehabilitation Country), les possibilités d'ouvrir d'autres missions dans le Hararghé, le Sidamo et le West Wollo. Il faudrait créer des pistes ou remettre en état celles qui existent ... A suivre

(I) Le terrain à 1.500 m. est désormais fermé pour des raisons de sécurité et B. RUPP a fait construire une piste sur le camp de Korem. Entre Addis et Forem une heure d'avion contre deux jours de route !

UN 747 POUR L'ÉTHIOPIE :



Le journal OUEST FRANCE a pris l'initiative d'une campagne en faveur de MSF en Ethiopie. Une réconfortante chaîne de solidarité, passant par ses lecteurs, l'Union Laitière Normande, AIR FRANCE (grâce à l'intervention généreuse de Monsieur Marceau-Long), l'Armée de l'Air, la Cie TOTAL, Aviation sans Frontières a permis de faire partir pour Djibouti, le 22 mars, un cargo 747 contenant 100 tonnes de farine et de lait protéiné. Aux commandes de ce 747 gracieusement prêté par Air France, un équipage bénévole d'Aviation Sans Frontières comprenant : J. SIMIOWSKI, D. Marchal, J.J. Lacroix, M.C. Lapoussière. Un Transall de l'Armée de l'Air a ensuite effectué 10 rotations entre Djibouti et Addis pour déposer le frêt. MM. Laudet, Duntz et Vervialle ont été les maîtres d'oeuvres dynamiques de cette opération, précédée, le 21 au soir d'un dîner qui réunissait de façon sympathique et fructueuse des représentants de Médecins Sans Frontières et d'Aviation Sans Frontières, le Directeur d'Ouest France, des journalistes de la Presse, d'Europe N° 1 et de FR3. Nous verrons bientôt un reportage publié dans Ouest France et une émission diffusée sur FR3 Rennes et Ile de France. Merci encore à Monsieur le Directeur d'Ouest France et à tous ceux qui ont permis à Aviation Sans Frontières de s'intégrer dans une efficace boucle humanitaire.

MALI

Notre mission continue de bien tourner avec un Cherokee 6 immatriculé TUTKU. Comme il arrive bientôt en fin de location, un Cherokee, plus petit, sera loué en attendant l'arrivée au Mali de notre Cessna F.OAGE (cf.p7). Les pilotes se succèdent tous les 20 jours avec recouvrement de 4 jours pour passation des consignes et mise au courant du type de travail. L'avion est toujours à la disposition du C.C.A.U/O.N.G. (*) qui l'utilise en fonction des besoins des différents organismes. Ces derniers temps, des problèmes de météo : beaucoup de vent de sable et de brumes de poussières, nous ont contraints à un arrêt de quelques semaines.

Au Mali, nous totalisons au 31 mars 1985 : 731 heures de vol dont 708 heures de mission en 9 mois 1/2 d'activité réelle ; plus de 650 personnes ont été transportées, ainsi que 16.700 Kilos de matériel et de vaccins nécessaires aux équipes de brousse. Vingt-Six pilotes, dont douze d'Aviation Sans Frontières Belgique y ont participé. Il faut signaler aussi le rôle actif de Y. Cès, responsable du côté administratif et financier de la mission.

Yves Sutter, responsable sur place, nous renseigne sur l'efficacité de notre présence dans la lutte contre le choléra et sur notre action au Mali en général ; action rendue encore plus efficace, signale Yves Sutter, grâce à l'aide de Monsieur Gauthier (SOFRAMEC) qui nous a prêté ses avions quand les Cherokees n'étaient pas disponibles, de Bernard Lucchi et Paul Bass, les mécaniciens qui assurent l'entretien et les visites et des mécaniciens UTA, Gilbert Cabot et Joël Beaufils.

Ci-dessous, un extrait du rapport d'Yves Sutter :

"UN EXEMPLE DE L'ACTION D'AVIATION SANS FRONTIERES AU MALI : PARTICIPATION A LA LUTTE CONTRE L'EPIDEMIE DE CHOLERA.

"L'épidémie de choléra qui a sévi de juillet à octobre 1984 a provoqué 445 décès, sur 1.665 cas officiellement recensés, principalement dans les régions de Mopti, Tombouctou et Gao.

"Aviation Sans Frontières a participé à la lutte contre cette épidémie, en transportant des équipes d'intervention et plus de 2.300 Kgs de médicaments, vaccins, sels de réhydratation et désinfectants, au cours de 9 rotations effectuées pour Médecins Sans Frontières, la Ligue des Croix Rouges, L'UNICEF et le C.C.A.U/O.N.G.

"Un exemple de cette chaîne de solidarité : le jeudi matin 4 octobre, Médecins Sans Frontières/Paris remet à l'équipage du vol UT 851 Paris/Bamako, deux grosses sacoches contenant chacune 30.000 comprimés de FANASIL, un sulfamide retard utilisé contre le choléra. Ces sacoches sont récupérées à l'arrivée à Bamako, et réacheminées dès le lendemain matin sur Tombouctou par le pilote d'Aviation Sans Frontières, avec des sels de réhydratation et des désinfectants, en tout 340 Kg de charge. Les 60.000 comprimés ainsi acheminés ont permis de protéger 15.000 adultes pendant 12 jours. Le 13 octobre, un autre vol d'Aviation Sans Frontières transportera sur Niafunke et Tombouctou 48.000 vaccins et 90.000 comprimés de Fanasil pour Médecins Sans Frontières."

Voici encore une lettre du représentant d'une association présente au Mali, l'A.E.N. (l'Aide de l'Eglise Norvégienne) qui montre bien l'importance de l'avion en Afrique.

(*) Comité de Coordination des Actions d'Urgence des Organismes Non Gouvernementaux.

"Une équipe médicale de l'Aide de l'Eglise Norvégienne (AEN), basée à Gossi, opère actuellement dans la région du Gourma. Cette équipe agit dans le cadre des actions d'urgence en coopération avec l'UNICEF.

"Les communications et transports constituent un problème majeur dans cette région du Gourma en particulier. Malgré la nouvelle route en cours de construction, il faut compter actuellement deux jours de route pour se rendre de Bamako à Gossi. D'autre part, le transport aérien de Bamako à Gao est souvent alléatoire. Dans ces conditions et afin de pouvoir répondre aux besoins de la population du Gourma, l'équipe de l'A.E.N., en collaboration avec l'administration et la population locales, a essayé d'aménager une piste d'atterrissage à Gossi.

"Le terrain d'atterrissage est situé à 6 Km à l'Est de Gossi et à 4 Km au Sud de la route principale. Le terrain a une longueur de 1.050 m et une largeur de 50 m. Il est orienté dans les directions 90/270 et est démarqué par des pierres de latérite rouge/brun. Par la suite, ces pierres seront nivelées avec le terrain. Le terrain d'atterrissage, situé sur une mare asséchée, présente une surface lisse et très dure. Il est d'une couleur grisâtre qui contraste bien avec les pierres latéritiques. Le terrain peut être utilisé de septembre à Juin. A 25 m à mi-chemin du terrain au Nord se trouve un indicateur de vent.

"Aviation Sans Frontières a déjà effectué plusieurs atterrissages sur cette piste, ce qui a permis, incontestablement, de sauver plusieurs vies lors de l'épidémie récente de choléra grâce au transport de médicaments et de produits désinfectants. Ceci n'aurait pas été possible avec un autre moyen de transport.

"Afin de pouvoir utiliser de façon efficiente le transport aérien, nous voudrions vous demander de bien vouloir enregistrer le terrain d'aviation de Gossi comme aéroport privé. En effet, la sécheresse qui sévit dans cette région exige des interventions d'urgence sur une longue période à venir et le terrain d'aviation de Gossi devra être utilisé à cette fin, ses utilisateurs assumant les coûts et les risques de cette opération.

"Nous vous serions donc très reconnaissants de bien vouloir procéder à l'inspection du terrain d'aviation de Gossi dans les meilleurs délais."



Sur le lac séché de GOSSI qui sert de piste ...

ACCOMPAGNEMENTS : UNE ÉVOLUTION

S'ajoutent maintenant aux convoys traditionnels, des convoys de type médical nécessitant la présence d'une infirmière. Nous travaillons surtout avec "Terre des Hommes - Lausanne", une association d'aide à l'enfance pour tout ce qui est soins médicaux, hospitalisation, etc.

Notre activité consiste soit à amener de tous les coins du globe des enfants à Lausanne pour y être soignés, soit de les ramener dans leur pays quelquefois guéris - quelle joie pour tous - quelquefois non ...

Commençons par l'Afrique :

- . le 25.11.84, Mokta Massar (2 ans) était ramenée de Genève à Niamey via Paris.
- . Le 21.01.85, une petite Mélie de 3 ans devant être réopérée après une tumeur maligne à l'oeil nécessitait l'énucléation et la pose d'une prothèse. Transport de Cotonou à Genève.
- . En mars 85, Anita Harouna, petite bonne femme de 4 ans, cardiopathe, était ramenée à Niamey.
- . Le 31.01.85, une petite Fatam Sidib, cardiopathe "admirable de sérénité ou de résignation" nous dit sa convoyeuse, venait de Dakar se faire opérer à Lausanne.
- . Le 11.12.84, une mignonne Sénégalaise de 16 mois, Lucille retrouvait sa maman adoptive qui l'attendait avec deux petites soeurs (cf. photo).

Maintenant Madagascar :

- . Le 15.10.84, un bébé de 8 mois était ramené de Suisse à Tana avec escale dans les bureaux d'Aviation Sans Frontières, où son convoyeur (eh ! oui !) se battit avec hibernons, couches, etc. jusqu'à l'arrivée d'une infirmière !
- . En novembre et décembre 84, 3 enfants furent convoyés en vue d'une adoption.
- . En janvier 85, une petite Malgache fut envoyée sur Genève pour une opération. Apprivoisée, elle chantait dans l'avion des airs de son pays.

Le Maroc :

- . Le 25.11.84 et le 4.1.85, deux enfants étaient ramenés de Genève à Agadir, via Paris.
- . Les 13 et 14 mars 85, on ramenait guéris, à Casa deux bébés et à Agadir, guéris aussi, un petit garçon de 6 ans et une fillette de 13 ans.
- . Le 19.03.85, un enfant est convoyé de Casa à Genève ; le 3.4.85, un autre de Genève vers Casa



Le Liban :

- . Fin décembre 84, Angela, petite Syrienne, cardiopathe de 4 ans 1/2, est ramenée à Beyrouth : d'abord farouchement silencieuse, elle fit vite rire son accompagnatrice par son Français fortement marqué d'accent suisse !
- . Le 12.03.85, deux enfants sont amenés de Beyrouth à Genève.

L'Inde :

- . Le 3.12.84, un "Père Noël" apportait de Bombay aux enfants Colombani "un amour de petit frère".
- . Le 22.1.85, trois petits Indiens de 3, 4, et 5 ans, arrivés d'Inde à l'Aéroport Charles de Gaulle, avec une religieuse, en ont fait voir de toutes les couleurs aux convoyeurs qui s'en sont occupés de 9 h à 13 h.30, heure du vol Air Inter qui devait les amener à Marseille : shampoing aux bonbons, pipis en tous genres, pleurs, etc. Tout s'est calmé à Marignane où les attendaient leurs familles adoptives.

Comme vous pouvez le constater, la liste s'est allongée depuis le dernier B.I. Un énorme MERCI à Geneviève Fleury à qui l'organisation de ces convois donne beaucoup de travail et d'angoisse. Toute notre admiration aussi à Terre des Hommes Lausanne, dont l'activité si humaine et si efficacement structurée a permis de sauver bien des enfants.

Ont participé à des convois :

Michel Duboc, Michèle Gros, M.F. Viot, Doritt Donadieu de Lavit, Christiane Gentile, Armel Launay, Sylvie Dormois, Mmes Plisson et Baheze, Annie-Claude Kovacs, Colette Guillerand, Anne Lasserre, Patrick Moreau.

TCHAD

Après les ennuis de notre BN2, victime d'un incident, la mission continue avec le 206 F.OARS, en attendant le nouveau BN2 acheté à Toulouse, dont l'arrivée est prévue courant mai ; le retard est dû au montage d'une nouvelle installation HF et du système de navigation Omega tant attendu ! Ce dernier appareil sert actuellement à l'entraînement des pilotes susceptibles de partir en mission. Ces entraînements se font autour du terrain de Plessis-Belleville, avec l'essence du Stratocruiser dont on nous a fait cadeau (voir page 9).

Entre le 20 mai et le début juin, le Tchad sera le théâtre de la gracieuse opération "Rose des Sables" ou récupération des pièces utilisables du BN2 incendié.

Notons aussi que trois mécaniciens de l'équipe de réparation auto : Messieurs Bourguin, Rabaisson, Paul Joseph, sont venus remettre en état la 4L.

Sont partis depuis le dernier B.I. :

Coordo. : MM. Vaessen, de Brisson, Garrigues, Neveu.

Mécaniciens : MM. Hervé, Maréchal, Boyer, Blanrue, Devillers, Grosmaire.

Pilotes : MM. Guilbert, Oddos, Bourgeois, Gréard, Plisson, Mailly, Garçon, Nicolo, Baraque, Lemoine (ASF Belgique), Grison, Borlett, Devic.

LIFTING AÉRONAUTIQUE !

Les mécaniciens d'Aviation Sans Frontières devaient se plaindre en silence de ne pas avoir assez de travail ... Les vœux sont quelques fois exaucés ...



Comme vous le savez, notre F. OAGE a connu l'an dernier quelques problèmes. Les conditions de navigation sont difficiles en Afrique. Notre avion, après avoir évité une zone orageuse s'est vu dans la nécessité de louvoyer et s'est alors trouvé dans une zone de vent de sable. Allez trouver le terrain avec un temps pareil !! Décision fut prise par l'équipage de se poser avant la panne sèche. Il choisit un terrain non loin d'un village: manque de chance, en touchant, l'avion heurte une plaque de sable très molle, non visible évidemment, qui endommagea la roulette de nez et le bâti la supportant. La Grande Visite de notre avion étant proche, on décida de le rapatrier et de le réparer à Paris. Un DC8 d'UTA transporte donc son petit frère. Air France propose de faire gracieusement la chaudronnerie dans ses ateliers de Roissy et les "choumacs" ont fait un travail extraordinaire, un véritable "lifting aéronautique"! De Roissy, il est allé dans les hangars d'UTA au Bourget. Là, on l'a remonté, poncé, peint en blanc ; enfin, c'est un vrai bijou ! On peut remercier les mécaniciens pour le travail formidable qu'ils ont effectué. Remercions aussi Air France et UTA de l'aide apportée à tous les

niveaux. Actuellement terminé, il sert à des séances d'entraînement, avant de partir pour le Mali. Le convoi est envisagé fin mai.

Ont participé à cette remise à neuf :

MM. Bergerot, C. Hervé, A. Hutin, Cavaillé, Ruet, F. Barthe, Lemaire, Maleki et L. Gainard.

MOZAMBIQUE

La mission marche bien : 50 à 60 heures de vol par mois en moyenne avec des pointes à 100 heures. Seul sur le terrain, Francis Favre, a été "l'homme-orchestre" d'un travail en collaboration avec Médecins Sans Frontières, d'autres O.N.G. comme Care, C.I.C.R., Ligue des Croix Rouges, Caritas, etc. et les personnels locaux d'aide aux réfugiés du Mozambique. Nous avons fait environ trois transports par semaine pour les organismes (médecins, médicaments, etc.), et il faut noter que les guérillas incessantes qui affectent ce pays ne facilitent pas les choses.



S'est-il trompé ?

Un véhicule R4 équipé par les techniciens auto de P. Génisson a été envoyé par bateau vers la fin décembre et rend bien des services.

Dans ce pays notre sort est attaché à la mission Médecins Sans Frontières.

Le pilote actuellement au Mozambique est Gérôme Caillère.

ZAÏRE

Nous ne sommes au Zaïre que conseillers techniques. D'après Jean-Michel Proust qui était à Aru en février, l'affluence des réfugiés soudanais risquerait alors de transformer la mission en mission d'urgence dans la région d'Aru, ce qui pourrait entraîner une nouvelle organisation. Mais il y a maintenant moins de réfugiés soudanais ; par contre une reprise de l'arrivée des réfugiés ougandais à Port-Portal, plus au Sud.

L'action au Zaïre confirme le projet hollandais (style A.I.D.R. financé par la Hollande) sur le site de Pojo.

Après un court passage à vide (Pierre Cavé devant rentrer et son remplaçant n'étant pas prêt), la mission a repris avec en double MM. Maillot et Cavé.

Moyenne mensuelle d'heures de vol : 77 h., 143 personnes transportées, 14 évacuation sanitaires.

DIVERS

DE L'ESSENCE ... DE L'ESSENCE !

Aviation Sans Frontières a bénéficié des 4.800 litres d'essence restant dans les réservoirs du Stratocruiser venu finir ses jours au Musée de l'Air.

Autre cadeau : Total nous a offert 2.500 litres qui servent aux vols d'entraînement et aux convois.

ON N'ARRETE PAS LE PROGRES ...

Un ordinateur IBM PC.XT, une imprimante et plusieurs logiciels (fichier, traitement de texte) nous ont été offerts par IBM. Le matériel est actuellement chez Brigitte Béranger (est-ce bien raisonnable ???!). Remercions chaudement les techniciens d'Eurocontrôle qui prennent bénévolement sur leur temps pour optimiser les services que cet appareil pourra rendre à Aviation Sans Frontières. Voilà d'ailleurs 5 ans qu'ils tiennent nos fichiers à jour sur ordinateur.

AUTRES CADEAUX :

Des généreux dons de l'ARES et de la SOGESTA (l'un de 35.000 F., l'autre de 70.000 F.) ont permis d'acheter à IGN l'appareil qui a pris pour immatriculation F.OARS.

LE BOURGET.

Le Salon se déroule du 30 mai au 9 juin. Nous y avons un stand et un BN2 gracieusement prêté par Britten Norman, tout blanc, aux couleurs d'Aviation Sans Frontières. Nous ferons le maximum pour que cette manifestation soit l'occasion de nous faire mieux connaître.

PRESENCE D'AVIATION SANS FRONTIERES remarquée au Palais des Congrès, dans le Grand Hall de l'UNESCO. Peu remarquée par contre au Zénith où devait avoir lieu un concert au bénéfice de Médecins Sans Frontières et Aviation Sans Frontières, pour leur action en Ethiopie. Le concert a dû être annulé devant le petit nombre de places vendues.

AUTRE DECEPTION :

80 personnes à l'Assemblée Générale et 400 pouvoirs ... Si vous voulez savoir où va votre cotisation, venez nombreux la prochaine fois.

A PROPOS DE COTISATION JUSTEMENT ...

Elle est passée à 150 Francs. Tout augmente, hélas ... Aidez-nous de votre soutien. Pour agir, contre la détresse et le dénuement, il faut, outre des bonnes volontés, des moyens financiers les plus vastes possibles.

UN PEU EN AVANCE ...

Des cartes de vœux seront sans doute imprimées cette année. Plus d'informations dans le prochain B.I.

OU L'ON PARLE D'IMPOTS ...

Aviation Sans Frontières vient d'être agréée par la Fondation de France. Les chèques à l'ordre de la Fondation de France, pour le compte d'Aviation Sans Frontières (au moins égaux à 200 Francs) rentrent dans les 4 % déductibles des revenus imposables. Les chèques à l'ordre d'Aviation Sans Frontières (inférieurs à 200 Francs) rentrent dans les 1 % déductibles. Dans tous les cas, un reçu officiel vous sera adressé, soit par la Fondation de France, soit par Aviation Sans Frontières. En cas de Chèques Postaux adressés à la Fondation de France, veuillez libeller le C.C.P. au numéro suivant : CCP.369.G. PARIS.

N'OUBLIEZ SURTOUT PAS ...

La soirée de ballet organisée au bénéfice d'Aviation Sans Frontières par M. Clozier. Tous, le 18 mai au Centre Culturel de Corbeil-Essonnes. Prix des places à partir de 50 F.

COMPTE-RENDU DE L'A.G.

RAPPORT MORAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 19 AVRIL 1985

Cinq ans déjà qu'AVIATION SANS FRONTIÈRES existe.

Cinq ans déjà que les rêves, les utopies, les souhaits de beaucoup ont pu se concrétiser sous forme d'une structure permanente.

Ces souhaits, quelques uns déjà les avaient mis en pratique auparavant : Georges CLERC, André GREARD, avaient su mobiliser le milieu aéronautique pour venir en aide aux détresses du Biafra, du Bengla-Desh, de Haute-Volta, mais au coup par coup, en fonction des circonstances, d'impulsions individuelles.

Il y a cinq ans, le rêve de tous, voir une entité aéronautique mobilisée sur des idées d'entraide humaine, a pris corps.

Naturellement, tout n'est pas parfait et ne correspond pas aux désirs de chacun, chacun ayant sa propre idée. Mais le gros avantage est qu'Aviation Sans Frontières existe en tant que réalité concrète, et active.

Depuis le début, je me suis engagé à fond et je pense sincèrement qu'il est temps d'une relève : en premier lieu pour des raisons personnelles, car toute ma disponibilité a été complètement accaparée pendant tout ce temps, et j'ai besoin de souffler. Mais, je pense surtout qu'une relève est nécessaire pour le dynamisme de l'Association.

D'une part, il n'est pas bon de se figer sur une façon de faire, car on risque de se scléroser, d'agir par automatisme ou par routine ; d'autre part, passer la main hors des états de crise, quand tout va bien, correspond à une certaine façon de voir les choses, pleine d'optimisme. C'est avoir foi en l'avenir, croire à la capacité des autres.

Pour moi, ces années ont été un étonnement constant, un émerveillement. J'ai été de surprise en surprise. J'ai découvert combien l'idée même d'Aviation Sans Frontières avait un écho favorable à tous les niveaux, dans toutes les branches de l'aéronautique, dans toutes les spécialités. J'ai découvert le cœur des autres. Depuis les plus hautes autorités jusqu'aux exécutants de toutes catégories et de toutes spécialités, quel que soit le milieu, l'accueil a toujours été enthousiaste, ouvert, franc et simple.

Un de mes étonnements a été aussi le nombre de gens, d'adhérents qui se sont révélés, se sont passionnés, ont pour certains donné tout, je dis bien TOUT leur temps disponible.

Ce sont eux qui ont créé l'Association au fur et à mesure de leur venue. Aviation Sans Frontières s'est organisée elle-même, a inventé ses structures, s'est adaptée au gré des problèmes à résoudre, se transforme par son évolution même.

Au début, il n'y avait pas de projets précis, de plans d'action, ni de stratégie. Il n'y avait qu'une idée maîtresse : "permettre au monde de l'aéronautique d'exprimer sa générosité grâce à son outil de travail", mais aussi une volonté bien marquée de faire d'abord du concret, du réaliste, quitte à se limiter, plutôt que de voir trop grand et d'être paralysé par le manque de moyens.

A l'origine, nous n'étions que quelques uns pour tout faire. Maintenant, le "noyau dur" est composé d'environ 25 personnes, toutes bénévoles, qui ont une préoccupation permanente, leur tâche quotidienne, pour qui les week end n'existent pas, et qui abattent un travail considérable aux dépens de leur vie familiale et de leurs loisirs. Nous leur sommes tous redevables. Aviation Sans Frontières n'aurait pas son visage actuel sans leur dévouement et leur enthousiasme. Cette équipe basée sur la sympathie, la camaraderie est caractérisée par son éclectisme.

.../...

Elle assure les parties essentielles de contact et de gestion. Si l'on ajoute à cet Etat-Major tous ceux qui, pendant toute l'année, ont des fonctions ou des tâches occasionnelles, c'est, en définitive, une cinquantaine de personnes qui représentent le coeur même de l'Association, qui en sont le poumon et lui donnent sa vitalité.

Et puis, il y a la partie technique, mécanique et radio, parfaitement organisée, avec tout un réseau de compétences, de connaissances d'ateliers, d'amitiés de spécialistes, qui fournissent des conseils, des coups de main, qui donnent de leur temps.

Tout ceci tient debout grâce à une équipe d'une dizaine, d'un dévouement incomparable, toujours modestes et discrets, effectuant des centaines d'heures de travail ingrat et méconnu, mais indispensable et crucial. Sans eux, Aviation Sans Frontières serait une aviation sans avions.

La force vive de l'Association est constituée par ses adhérents (environ 1.500) et ses donateurs (environ 400). Ce sont des chiffres tout à fait honorables, représentant une base solide et fidèle. Ils apportent à l'action deux éléments essentiels :

1. Les finances,
2. les participants.

● Pour les finances, il faut ajouter le soutien de donateurs très importants, presque des mécènes, qui nous ont fait confiance et ont cru et nous : d'abord les Amis de l'Homme, à nos débuts, ensuite le Rotary Club d'Issoire, puis les Lions Club en général, et surtout, à plusieurs reprises, le groupe, bien connu des navigants, constitué par l'ARES.

2. Pour les participants, nous disposons d'un réservoir impressionnant. Si certains ont pu être frustrés de ne pas avoir encore participé, ou si leurs espoirs ont été déçus de ne pas trouver l'activité qui leur convient, des centaines ont participé effectivement à l'action depuis le début. Je dis bien des centaines, dont la participation peut aller de la journée occasionnelle aux séjours de trois semaines, et pour quelques uns de trois mois.

Pour agir, nous avons quatre domaines :

A. Les accompagnements d'enfants :

Activité débutée l'année dernière et qui est en pleine expansion ; c'est le débouché tant attendu par tous nos volontaires non techniciens. C'est peut-être l'activité la plus enrichissante humainement, car il y a contact direct pendant quelques heures avec les enfants et puis il y a une sensation d'action salvatrice, personnalisée et individualisée d'en sauver un parmi une multitude anonyme.

B. Le gros transport :

Là des équipages sont bénévoles et notre Association peut être le catalyseur de toute une chaîne aéronautique allant du manutentionnaire au contrôle aérien où les fonds d'urgence trouvent leur emploi. Mais ce ne peut qu'être limité à quelques cas ponctuels exceptionnels.

C. Les avions légers :

C'est dans ce domaine qu'il y a le plus à faire, car c'est la pénétration à l'intérieur des pays sinistrés qui offre le plus de difficultés. Les routes coupées, les pillards, la nature hostile sont autant d'obstacles souvent infranchissables qui rendent impossible l'arrivée de l'aide à ceux qui en ont le plus besoin. L'avion prend alors toute sa valeur. Dans cette activité, les participants restent le plus longtemps au contact des populations qui souffrent et partagent la vie de tous ceux qui se dévouent sur le terrain.

D. Le colisage :

Travail de fourmi, inébranlable, tenace et efficace. Par lui, nous permettons aux associations les plus démunies, aux plus petites d'entre elles, d'entretenir un minimum vital nécessaire à leur action si dévouée. Grâce aussi à la permanence et à la régularité du colisage, se tisse, parmi les escales, les navigants, tout un réseau de solidarité et que l'idée d'Aviation Sans Frontières pénètre en profondeur.

Une découverte aussi m'a faciné ; c'est la qualité, la richesse humaine et le dévouement de ceux que l'on rencontre sur le terrain, qu'ils soient infirmiers ou médecins, missionnaires ou religieuses, volontaires de toutes origines et de toutes spécialités. Il existe là un monde de dévouement et de solidarité inimaginable. De même, en métropole, c'est par dizaines de milliers que se comptent les adhérents de centaines d'organisations. Ils accueillent, ils trient, ils quêtent. Beaucoup sont des gens merveilleux : il y a là tout un aspect d'un monde qui mérite d'être connu.

Après ce bilan, il est temps d'envisager un peu l'avenir.

A court terme, je pense que l'on doit continuer sur cette lancée, en s'efforçant :

- de renforcer et de structurer le fonctionnel,
- de se faire mieux connaître du monde de l'aéronautique, de s'en faire adopter, de se faire apprécier par lui, pour enraciner notre image de façon durable et de permettre une action permanente.

A long terme, il faudra beaucoup de souplesse et une grande adaptabilité, mais il ne faudra pas déborder de quelques points clés :

- . Notre spécificité aéronautique, dans nos activités comme dans le réservoir de nos sympathisants,
- . notre complémentarité aux autres associations humanitaires et non la concurrence vis-à-vis d'elles dans nos actions comme dans notre financement,
- . notre état d'esprit de camaraderie, d'amitié, de simplicité et de respect mutuel,
- . notre attachement à vouloir seulement amoindrir les conséquences des maux et non à essayer d'en supprimer les causes, ceci non par lâcheté ni pour ignorer les grands problèmes d'ordre général, mais parce que le moteur de nos adhérents, notre moteur, est de répondre à un appel de détresse, d'aller à la rencontre des mains tendues.

Seule cette voie permettra de nous garder notre indépendance et notre neutralité et surtout une efficacité pratique incontestable.

A entendre cet exposé, on devrait être satisfait. Après le constat de bon fonctionnement, on aurait tendance à être "heureux", à dire : "mission accomplie" et à attendre des louanges pour un travail bien fait. Mais nous ne devons pas perdre de vue l'objet même de notre existence. C'est-à-dire d'essayer de soulager des détresses incommensurables, des malheurs inouis, des drames sans fin.

Des millions d'humains souffrent et meurent dans des conditions atroces. La distance et parfois, malheureusement l'indifférence, nous masquent leurs regards. Mais ils sont bien là ces regards pleins de demandes, de questions, emplis de résignation et d'espoir.

Je vais passer le relais à mon suivant avec une confiance complète en l'avenir de notre Association, parce qu'il y a une équipe magnifique en place, parce qu'il y a un esprit et un mouvement irréversibles de créer, parce que surtout, grâce à vous, il y a une "dynamique", une vie, qui font qu'il y aura toujours une relève assurée.

Notre plus grand souhait est qu'Aviation Sans Frontières devienne une grande tradition, et que notre sigle représente longtemps :

- . le coeur de la générosité,
- . les mains de l'amitié,
- . et les ailes de l'espoir.

M E R C I !

RAPPORT D'ACTIVITÉ MÉCANIQUE

AVION

- . Entretien mécanique de la mission Tchad
- . Réfection du C 206 F.OAGE
 - du 7 janvier au 19 mars 1985 : 1000 heures de travail par mécanicien Aviation sans frontières + 400 heures de chaudronnerie par les ateliers Air France
 - hangar prêté par UTA + aide de ses ateliers + 150 heures de travail par 2 radios et 1 câbleur Aviation sans Frontières avec assistance des ateliers UTA

AUTO

- . Réfection 4 L Mozambique
- . Entretien 4 L et voiture atelier Tchad par 5 adhérents

AVIONS LÉGERS

MOZAMBIQUE - du 16 août au 31 décembre 1984

- . 265 heures de vol
- . 495 personnes transportées
- . 9 tonnes de fret
- . 5 pilotes ont participé sur le terrain
- . 1 4L fourgonnette révisée par l'équipe technique auto a été acheminée à MAPUTO

ÉTHIOPIE - du 7 février au 7 avril 1985

- . 76 heures de vol
- . 3 pilotes ont participé

ZAÏRE - 1984 (Assistance technique)

- . 900 heures de vol effectuées pour le compte du Haut Commissariat aux Réfugiés (ONU)
- . 3 pilotes ont participé (dont 2 affectés au H.C.R.)

MALI - du 3 avril au 31 décembre 1984

- . 596 heures de vol
- . 650 personnes transportées
- . 13,6 T de fret dont entre le 14.09 et le 13.10 : 2320 kg
soit 48 000 vaccins (épidémie de cholera)
- . 26 pilotes ont participé dont 12 d'Aviation sans frontières Belgique
- . 1 coordonnateur (chef d'escale UTA - Bamako)
- du 1er janvier au 31 mars 1985
- . 135 heures de vol effectuées malgré 5 semaines de vent de sable.

TCHAD - 1984

- . 807 heures de vol dont 260 de BN2
- . 1170 personnes transportées
- . 60 tonnes de médicaments et de matériel médical ont participé sur le terrain :
- . 34 pilotes dont 3 d'Aviation sans frontières Belgique
- . 22 mécaniciens avion
- . 6 coordonnateurs
- . 6 mécaniciens auto

- 1985

- . 270 heures de vol effectuées.

COLISAGE

1984 - 350 expéditions

Nombre de colis (moyenne 8kg) = 1 8 2 0

par équipages UTA/RK

Bamako	200	} 7 tonnes
Ouagadougou	160	
Brazzaville	118	
Autres	392	
	<hr/>	
	870	

par équipages AF

Tananarive	360	} 7,5 tonnes
Dakar	190	
Bujumbura	80	
Autres	320	
	<hr/>	
	950	

Expéditions Province/Paris - 230 colis par IT
110 colis par TAT

1985 trois premiers mois

100 expéditions = 430 - 194 colis par UTA/RK
- 236 colis par AF

GROS TRANSPORT ET FRET

1984

<u>Organismes/Associations</u>	<u>Destinations</u>	<u>Poids</u>	<u>Compagnies</u>
SOS enfants	Kigali	0,4 t	AF
Ordre de Malte	Manille	3,0 t	Philippine Airline.
Secours Catholique	Kigali	1,5 t	AF
Ordre de Malte	Lomé	1,0 t	UIA
Appel	Mexico	1,0 t	AF
Aide Odontologique	Kigali	0,1 t	AF
Mère Térésa	Bombay/Delhi	3,0 t	AF
Accueil sans frontières	Kigali	1,0 t	AF
		<hr/>	
		11,0 t	

1985 - trois premiers mois = 11,2 tonnes

21 mars 1985 Cargp B 747 avec 100 tonnes pour l'Ethiopie

• ÉLECTIONS DES MEMBRES DU BUREAU

- . Election des candidats aux postes de :
 - Président
 - Vice-Président
 - Secrétaire Général

- . Désignation des candidats parmi les membres du Conseil aux postes de :
 - Trésorier
 - Responsables opérationnels (3)

Président : 1 candidat : Zoltan Kovacs

Pour	: 12
Contre	: 0
Abs.	: 1

Zoltan Kovacs est élu.

Vice-Président : 1 candidat : André Fleury

Pour	: 12
Contre	: 0
Abs.	: 1

André Fleury est élu.

Secrétaire Général : 1 candidat : Jacques Duntze

Pour	: 12
Contre	: 0
Abs.	: 1

Jacques Duntze est élu.

Désignation du Trésorier

Proposition : Alain Castelnau

Pour	: 12
Contre	: 0
Abs.	: 1

Désignation des 3 Responsables Opérationnels

Proposition : Jean Jacques Laudet

Pour	: 12
Contre	: 0
Abs.	: 1

Lucien Vervialle

Pour	: 12
Contre	: 0
Abs.	: 1

Gérald Sévignac

Pour	: 13
Contre	: 0
Abs.	: 0

Les désignations proposées sont approuvées.

A.S.F. - BILAN AU 31.12.1984 APRÈS AFFECTATION

<u>ACTIF</u>		<u>PASSIF</u>	
IMMOBILISATIONS			
C 206 FOAGE	279.516.83	Provision pour dépenses effectuées	93.500.00
BN 2 FODSF	706.083.81	Provision pour nouveau film	30.000,--
C 206 FOARS	371.624.08	Provision pour échang.std moteur	70.000,--
Camion atelier	16.890.39	Provision pour GV annuelle	60.000,--
Renault R 2109	3.160.80	Réserves pour aléas mécaniques	50.000,--
TOTAL...	1.377.275.91	Réserves urgence pour cataclysme	200.000;--
Amortissement	1.377.275.91	Réserve fond ^o roulement TCHAD	63.404.28
	000,00	Réserve fond ^o roulement MALI	26.069.80
Société générale (PARIS)	66.661.51		
CCP (PARIS)	6.685.05		
Caisse (PARIS)	10.242.50		
C.N.E.	100.--		
371.769 Parts Associa B	450.000,--		
BIAT (TCHAD)	57.102.78		
Caisse (TCHAD)	6.301.50		
BMCD (MALI)	24.977.10		
Caisse (MALI)	1.092.70		
A recevoir (PARIS)	128.409.61	A payer PARIS	28.300.73
A recevoir (MALI)	75.039.10	A payer MALI	101.108.90
		Disponible pour opérations futures	104.228.14
	826.611.85		826.611.85
	826.611.85		826.611.85

PROPOSITION D'AFFECTATION DES RÉSERVES

Report à nouveau au 31.12.83 PARIS	707.531.47	
Report à nouveau au 31.12.83 N'DJAMENA	95.304.80	
Déficit d'exploitation exercice 84		105.634.05
Provision pour dépenses effectuées au 31.12.84		
. provision pour factures non présentées		43.500,00
. provision pour réparation F.OAGE		50.000,00
Provision pour nouveau film		30.000,00
Provision pour échange standard moteurs avions		70.000,00
Provision pour grande visite annuelle		60.000,00
Réserves pour aléas mécaniques		50.000,00
Réserve d'urgence pour cataclysme		200.000,00
Réserve fond ^o de roulement TCHAD		63.404.28
Réserve fond ^o de roulement MALI		26.069.80
Disponible pour opérations futures		104.228.14
	802.836,27	802.836.27
	802.836,27	802.836.27

A.S.F. - COMPTES DE RÉSULTATS DU 1.1.84 AU 31.12.84

<u>I - RESSOURCES PROPRES A L'ASSOCIATION</u>	<u>RECETTES</u>	<u>DEPENSES</u>
Cotisations	129.833,--	
Fond de soutien	284.522,55	
Dons manuels	135.561,--	
Dons manuel ARES	70.000,--	
Don manuel SOGESTA	350.000,--	
Rentrées diverses	13.489,--	
Produit des placements	165.973,23	
<u>II II - FRAIS PROPRES A L'ASSOCIATION</u>		
A/ <u>Frais généraux</u>		
fourniture de bureau		30.683.88
PTT		86.692.52
autres frais généraux		12.735.48
B/ <u>Frais de Promotion Association</u>		48.988.42
C/ <u>Achat de Matériel Aéronautique et Automobile</u>		592.600,55
<u>III- OPERATIONS</u>		
1°- <u>opérations avion léger</u>		
a) TCHAD		
Dépenses PARIS		933.527.34
Dépenses N'DJAMENA		685.492.52
Participation CEE	1.290.081.11	
Participation ONG	8.632.00	
b) MALI		
Dépenses PARIS		348.602.32
Dépenses BAMAKO		334.701.02
Participation CCAU/ONG	635.086.20	
c) MOZAMBIQUE		
Avance ASF PARIS		54.403.95
Retour de CEE MOZAMBIQUE	54.403.95	
2°- <u>opération long courrier + Enfants Liban été 84</u>		51.797.67
3°- <u>transport fret humanitaire par vols réguliers</u>		23.470.
4°- <u>convoyage enfants</u>		20.288.81
5°- <u>Colisage</u>		19.230.85
<u>IV - EXCEDENT DE DEPENSES SUR RECETTES Exercice 1984</u>	105.634.05	
	3.243.216.09	3.243.216.09

Si Ma mémoire me racontait...

Avec quel amour sans faiblesse il a entouré ma naissance

Avec quelle autorité sans faille il a guidé mes premiers pas

Avec quelle audace sans formalisme il m'a laissée façonner ma personnalité

Je reconnâtrai sans hésitation celui dont l'amitié sans flatterie m'a donné à moi Aviation sans Frontières, cinq années de farniente.

(Toute **SIM**ilitude entre ce personnage et le président sortant ne saurait être fortuite !)

AU REVOIR, MONSIEUR LE PRÉSIDENT

BONJOUR, MONSIEUR LE PRÉSIDENT



Notre nouveau Président : Zoltan KOVACS.

SOMMAIRE

PAGES 1-2	Éthiopie
3-4	Mali
5-6	Accompagnements - Tchad
7-8	Lifting aéronautique
8	Mozambique - Zaïre
9	Divers
10-11-12	Rapport moral
13-14	Rapport d'activité mécanique
15-16	Élections
17-18	Rapport financier
19	Sommaire

Orly Sud 130 - 94541 Orly Aéroport Cedex - France - Téléphone (1) 884.44.56

Télex 250304 PUBLIC RUNGIS ATN ASF 11189260