

**LE MONDE DE L'AÉRONAUTIQUE
EXPRIME SA GÉNÉROSITÉ PAR**

B.I. n° 13

2500 cp 3/03/86
(il en a manqué)

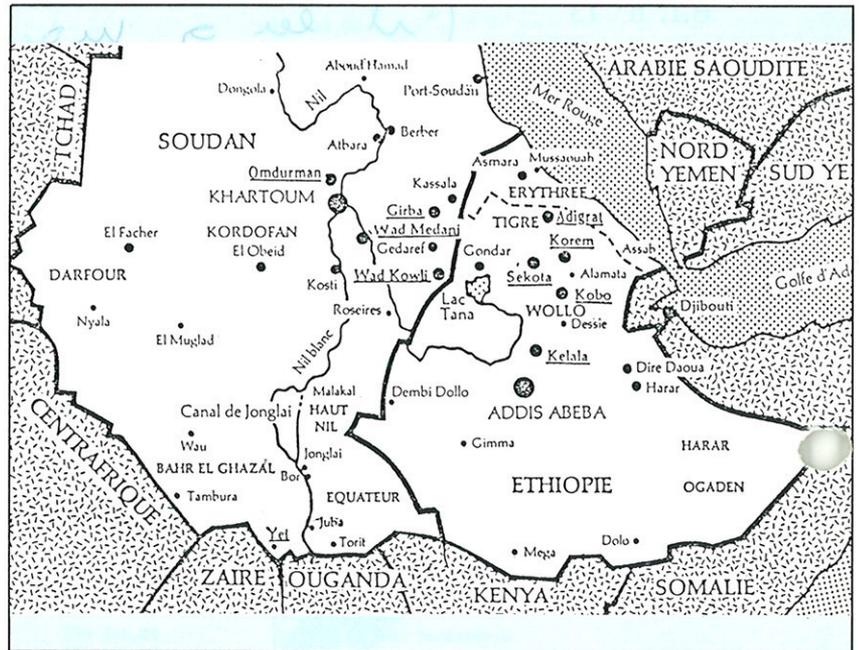


AVIATION SANS FRONTIÈRES

SOUDAN = NOTRE DERNIÈRE MISSION

A PROPOS DU PAYS

Légendaire pays de rencontre du Nil Blanc et du Nil Bleu, le Soudan est un des plus vastes états d'Afrique. Il représente plus de 8% de la superficie du continent. Il est délimité au Nord par la Lybie et l'Egypte, à l'Ouest par le Tchad et la République Centre-Africaine, au Sud par le Zaïre, l'Ouganda et le Kenya, à l'Est par l'Ethiopie et la Mer Rouge qui borde 640 kms de côtes. Sa situation géographique, sa grande richesse ethnique ont influencé son évolution politique. Les Provinces du Nord peuplées de Musulmans Sunnites appartiennent au monde arabe mais toute la partie méridionale du pays se rattache à l'Afrique Noire tant par ses populations noires et animistes que par ses productions. La presque totalité du territoire est constituée par un vaste plateau dont l'altitude se situe entre 300 et 1200m. Cependant les conditions naturelles et climatiques sont très diverses du fait de la situation du pays qui s'étend du 4° au 22° de latitude nord. Le Nord est un désert de sable et de rochers qui fait suite à ceux d'Egypte et de Lybie. L'absence de pluie, les vents du nord, les tempêtes de sable et les grands écarts de température quotidiens et annuels empêchent toute végétation.



Au centre, entre Khartoum et le Bahr-El Ghazal, la steppe se transforme progressivement en savane. Les quelques pluies favorisent une végétation qui permet la culture et l'élevage; c'est aussi la région la plus peuplée. Le sud est un plateau au sol argileux coupé par la dépression du Nil. Les vents humides du sud, les fortes pluies et une température annuelle à peu près constante favorisent la végétation tropicale.

Pays un des moins industrialisés du monde, sa vie économique repose sur l'agriculture : manioc, arachide, sésame, céréales et surtout la gomme arabique et le coton. Comme on s'en doute, les récoltes sont tributaires du climat et surtout de la pluie.

Et en 1985...



OUMBALLA : réfugiés tchadiens

LA FAMINE ET SES CONSÉQUENCES

Aujourd'hui au Soudan comme en Ethiopie, au Mozambique, en Angola et au Botswana, la situation est pire que l'année dernière. Plus de 14 millions d'êtres humains sont directement menacés de famine. La sécheresse a dans ce pays une double conséquence:

- La première

= d'Ethiopie furent des dizaines de milliers de personnes en provenance de l'Erythrée et du Tigré. Massées à la frontière-est du Soudan, elles ont formé d'immenses concentrations de population assez rapidement organisées grâce à l'aide internationale.

= du Tchad arrivent à l'Ouest du pays des populations qui traversent la frontière pour rejoindre au Soudan les déplacés du Darfour.

- La seconde dont les causes sont internes consiste en gros déplacements de population du Kordofan vers la capitale mais aussi du Darfour vers les principales villes de la région : Nyala, El-Fasher, et surtout Elgeneina. Quatre ONG entre autres, se trouvent actuellement

au Soudan :

Médecins sans Frontières de France
Médecins sans Frontières de Belgique
Médecins sans Frontières-Hollande
et GOAL, une association irlandaise,
Toutes ont bien sûr des problèmes
de transport.

INTERVENTION D'AVIATION SANS FRONTIÈRES

Avec la fin de notre mission au Tchad, nous avons à la fois un avion de libre-levé BN2 et l'envie et le devoir d'aller voir ailleurs si nous pouvons être utiles à quelque chose : d'où une évaluation au Soudan.

Les ONG et l'ECET (European Community Emergency Team), branche de la C.E.E. qui s'occupe plus particulièrement des problèmes d'urgence, ont fait appel à nous. Après une période plus creuse en juillet 85 due à une massive intervention internationale et à une amélioration climatique, notre activité va reprendre de plus belle avec la détérioration causée par la saison des pluies. Nous intervenons pour le moment dans les provinces du Darfour, de Bahr-El-Ghazal et de l'Equatoria. Nous pensons faire à partir du mois de juin de 65 à 90 heures de vol par mois.

UNE MISSION PARTICULIÈRE

Jusqu'à présent nos pilotes restaient en moyenne 3 semaines sur place - Solution intéressante par la souplesse, la volonté pour le pilote de donner le meilleur de lui-même dans cette lutte avec le temps mais problématique à la

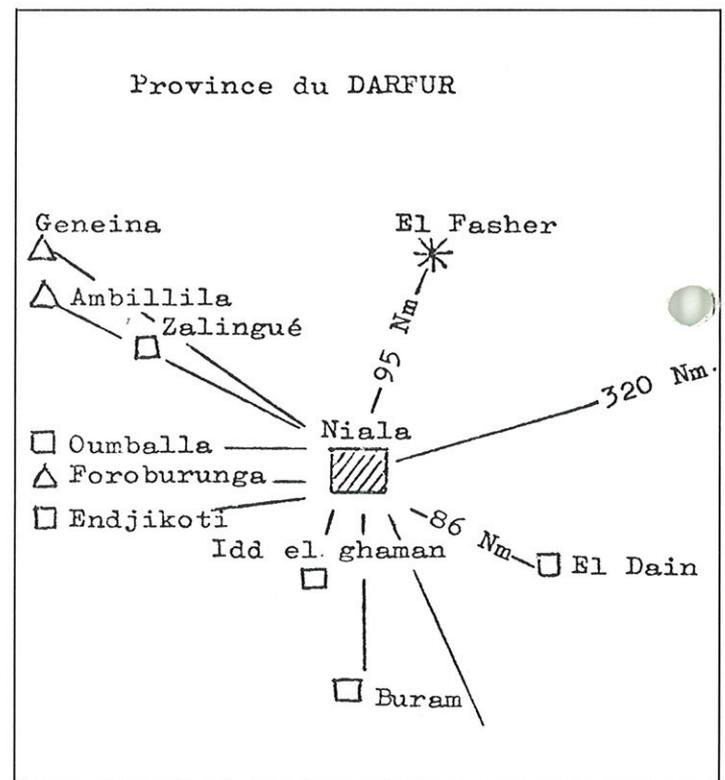
longue : ce perpétuel changement de tête pouvait donner le "vertige" à ceux avec qui nous travaillons. De plus, tout l'acquis, les connaissances spécifiques du vol, non-transmissibles au nouveau pilote, pouvaient amplifier les risques aéronautiques. D'où l'intérêt de la stabilité que donne la présence d'un pilote principal. Au Soudan se trouve donc Dorian LUTTER, formé et perfectionné par Aviation Sans Frontières selon le principe d'un "compagnonnage" dont nous avons déjà parlé pour le Tchad (cf BI.11) Ainsi Dorian a effectué 150 heures-mécanique et vol-successivement au Bourget, au Tchad, à Pontarlier, à Nantes et au Soudan sous l'amicale responsabilité de Mrs. MARTY, STORDER, BERGEROT, FARINA, THEBAUDI, SIMILOWSKI, ODDOS, BORLET, MOREAU.

C'est en quelque sorte un pilote "Made in A.S.F" périodiquement supervisé par des pilotes expérimentés qui se succèdent pour des courtes durées.

A quelqu'un qui reste longtemps coupé de la France, il fallait, tout en gardant le caractère de bénévolat qui est le principe de notre Association permettre une réinsertion décente (possibilité de garder son logement, payer ses assurances etc.). Une sorte de "dédommagement" a été mis en place selon le barème suivant : le premier mois sans indemnité, 800 FF le deuxième, 2000 FF le troisième et 4000 FF à partir du quatrième (l'équivalent d'un médecin de MSF). C'est peut-être là que se trouve la voie intermédiaire entre le bénévolat complet et le professionnalisme, voie qui permet dans un climat d'amitié et d'aide réciproque l'échange du savoir et de l'expérience.

UN TÉMOIGNAGE

P. Moreau nous rapporte de son premier séjour au Soudan le témoignage vivant d'une de nos interventions et la description précise de l'organisation d'un camp :



Au loin les deux petites collines qui, d'après la carte, nous séparent de Umballa. Un peu au bout du monde cet "Umballa" là ! De Kharoum il faut d'abord rallier Nyala, cap à l'ouest en 4h de vol à 125 kts sur notre bon BN2 : le bimoteur plus l'oméga sont d'une utilité remarquable pour le bien-être physique et moral de nos passagers qui découvrent ce qu'est "Aviation sans Frissons". Et sur cette branche désertique, ce n'est pas du luxe ! Bref, après Nyala base principale de MSF-Belgique pour la province soudanaise du Darfour et après le refueling, il nous faut encore 1h $\frac{1}{4}$ avant de voir ces deux petites collines. Elles sont aussi sur la carte après cette grande zone blanche où se trouve "relief non mesuré", mais qui, dans la réalité, correspond à un énorme plateau montagneux de 3000 pieds. Mais, "qu'est-ce qu'on nous avait donc dit pendant les briefings"? - Ah oui "Méfiez-vous des cartes, de la météo, de l'essence, des autres, de vous-même ... Africa...!!! Descente entre les deux petites collines : bras du fleuve sur la carte, lit sec sur le sol, coup d'aile sur le camp de réfugiés de Umballa, énorme, et recherche du terrain; il doit être là, derrière

le camp. En effet, voici 600m de zone plus dégagée entre les rocaillies et la maigre végétation. Pas de parquage, bien sûr, pas de manche à air. Par contre, à l'usage, la piste est "super" en saison sèche : un beau petit terrain de brousse ! A peine l'avion posé qu'il est entouré d'une marée de gamins. Alors, on dessine par terre le "carré magique" entourant l'avion, à l'intérieur duquel on ne peut pénétrer sans avoir le gri-gri et surtout on ne se suspend pas à tous les trucs utiles qui traînent sur l'avion (antenne, ailerons, etc.). Nos passagers, 2 infirmières et un médecin de MSF-Belgique, plus 2 représentants de la C.E.E. sont tout contents : en voiture, la ballade aurait duré au mieux 4 jours de Khartoum à Nyala puis 7 h de Nyala à Umballa !! Les 2 CEE sont un peu "bluffés" par notre navigation. Et nous de dire "Vous savez, pour ASF, c'est normal, la brousse ça nous connaît!". En fait, c'est vrai qu'on connaît bien, mais là, c'était le premier vol sur ce terrain et puis, aucun vol ne se déroule jamais comme on le prévoit. Heureusement qu'on a appris à avoir toujours en tête des solutions de rechange et que la carte peut ne pas être juste !!!

Alors, Umballa, qu'est-ce que c'est ? Un tout petit village à la frontière soudano-tchadienne où des réfugiés tchadiens sont arrivés en masse, fuyant la famine et la guerre. Il y a déjà 9 mois qu'ont afflué 23 000 personnes, hommes, femmes et enfants aux gros ventres, signe de marasme profond, 23 000 !!! Avec tous les risques d'épidémies, de manque de nourriture, de manque d'eau, avec tous les problèmes de la vie dont nous ne sommes plus conscients avec nos robinets, notre gaz et l'épicier au coin de la rue. Le HCR a donc créé un camp dont le support opérationnel est tenu par "Save the Children", SCF pour les enfants et la nourriture, MSF-Belgique pour la santé des adultes et l'hôpital, OXFAM pour l'entretien, les forages et la piste. Une vraie petite ville dont la population est difficile à estimer; seul moyen : les cartes de distribution de nourriture qui mentionnent le nom du chef de famille et le nombre de personnes à charge.

Quatre grandes zones composent cet énorme lieu d'asile : chaque zone est divisée en "squares" de 15 familles, environ 75 personnes. Dans chacune de ces zones, il y a un "feeding-center". Il existe une cinquième zone centrale où se trouvent : l'administration, les stocks de nourriture, les ateliers, les hôpitaux, la pharmacie, le laboratoire, l'"intensive feeding-center", le feeding-center pour femmes enceintes ou allaitant, l'unité de lutte contre le choléra.

Toute cette structure permet la distribution pour chaque famille de farine, huile, haricots à concurrence d'environ 1900 calories par personne et par jour, sauf pour les enfants dont le rapport poids/taille est inférieur à

80 % ou dans la section thérapeutique (rapport poids/taille ≤ 70 %) où les rations sont augmentées.

En ce qui concerne la santé, des réfugiés formés par MSF et SCF sont chargés, dans des "home-visitors" (1 par square) de dépister les malades, de s'occuper des problèmes sociaux, de rechercher les enfants ne se présentant pas dans les feeding-centers etc. Les consultations sont faites par des infirmiers soudanais et les médecins de MSF-Belgique et de SCF ainsi que la tenue des hôpitaux (1 pour adultes et 1 pour enfants). A titre préventif, des distributions de fer et d'acide folique contre les anémies des enfants sont effectuées dans les feeding-centers. Pour les enfants de moins de 10 ans, on ajoute de la chloroquine pour prévenir la malaria. Enfin, sont effectuées, de façon systématique, des vaccinations contre les diphtérie, tétanos, polio, rougeole.

La pathologie de ce camp, comme celle des autres est très saisonnière ; en été, la malaria, en hiver, les affections broncho-pulmonaires et au printemps, les rougeoles et les méningites. Passons sur les anémies en régression, ainsi que sur les diarrhées, les amibiases, les oreillons, les douleurs osseuses et le choléra également en régression.

L'alimentation en eau est faite grâce aux 7 forages effectués par OXFAM ; 6 sont équipés de pompes à main pour les réfugiés et le 7ème d'une pompe à moteur alimentant 2 réservoirs qui approvisionnent les diverses structures centrales par des canalisations et des robinets : le Luxe des Luxes !!!



Consultation par un soudanais formé par MSF Belgique.

LES AUTRES MISSIONS

Des latrines sont aménagées mais sont difficiles à faire accepter à des gens qui préfèrent des endroits moins fréquentés. Enfin des produits anti-insectes sont passés dans les zones entre les squares et diminuent significativement les diarrhées et les infections oculaires. Pendant 2 jours passés à attendre nos passagers nous avons appris à mieux aimer ceux qui soulagent et ceux qui souffrent. En tout cas, nous avons pu mesurer l'importance de tout le travail de ces ONG dont nous essayons de simplifier la tâche avec l'aide de nos 1500 adhérents. Et tout est là, dans ces visages d'enfants, venus en poussant en avant leur gros ventre de presque morts: ils sont aujourd'hui, 9 mois après, souriants et ouverts avec l'espoir de vivre.

Car lorsqu'un avion vole, c'est grâce à tous ceux d'Aviation sans Frontières, y compris ceux qui ne peuvent participer qu'avec leur inscription. Leur soutien moral et financier est indispensable à nos actions souvent modestes, en regard de l'ampleur des problèmes mais en tout cas efficaces.

Coeur gros comme ça, bulle d'espoir, merci à vous tous, vous de notre famille d'"Aviation Sans Frontières.



Les ailes de la solidarité

ÉTHIOPIE

Nous y étions avec MSF dans le cadre d'une convention de cet ONG avec les autorités du pays. MSF partis, nous avons eu des difficultés tant opérationnelles qu'administratives pour trouver d'autres partenaires-difficultés dont se sont rendus compte sur place J.J LAUDET, B. et A. BERRANGER. Nous avons mis pour le moment le F-OAGE en "stand-by" à Djibouti dans l'attente d'une mission prochaine en Ouganda. Le convoiage Djibouti-Entebbe est envisagé très prochainement.

MALI

C'est une mission qui tourne bien de nouveau, surtout depuis l'arrivée de G. GONNET dont le dynamisme et le sens de la relation humaine a fait merveille auprès des ONG avec lesquels nous travaillons: entre autres, UNICEF MSF, Volontaires du Progrès. Ses longs séjours donnent à son action la stabilité qui est celle du pilote principal au Soudan. Secondé par J. YVERT, c'est le beau fixe. Notre action au Mali est moins une action d'urgence qu'une action de développement correspondant en quelque sorte à l'aide humanitaire de la seconde génération.

AVIATION SANS FRONTIERES
ORLY SUD 130 94541 ORLY AEROGARE CEDEX
CCP: 3374700T LA SOURCE

NOM

PRENOM

ADRESSE

Je désire aider AVIATION SANS FRONTIERES et je verse
la somme de francs par chèque.

Date:
Signature

Un reçu vous sera adressé

CHIFFONS GRAS

Un dynamique mécanicien de l'Association (ils le sont tous ! Duquel s'agit-il ? paris à transmettre au bureau !) nous a "concocté" ce qui suit, montrant le rôle énorme de cette corporation au sein d'Aviation sans Frontières.



Nous avons aussi de dynamiques mécaniciennes...

Aider les ONG à atteindre encore plus profondément, plus vite et plus sûrement les régions inhospitalières est l'une des actions fondamentales d'ASF, et l'avion léger possède toutes les qualités nécessaires pour assurer ce type de mission. Pour un coût raisonnable, les services rendus par ces machines sont immenses si bien que certaines missions ne peuvent se concevoir sans logistique aérienne : la réussite de certains programmes (chirurgie, vaccinations, évacuations sanitaires) est directement dépendante de l'efficacité d'ASF.

Infrastructure inexistante, météo aléatoire, terrains peu ou pas entretenus, couverture radio-électrique souvent absente, navigation complexe, toute cette ambiance agressive soumet pilotes et machines à rude épreuve : les faits l'ont amplement démontré.

Le "géniteur" de l'équipe-mécano fut Georges MAZARS, d'AIR FRANCE : personnalité haute en couleur et technicien aéronautique compétent, il a su insuffler le dynamisme, l'enthousiasme et le dévouement qui la caractérise encore. Ses activités professionnelles l'ont obligé à s'expatrier et c'est sous la houlette de Louis GAINARD, mécanicien-navigant retraité d'UTA, que l'équipe fonctionne actuellement. Actifs et retraités, jeunes et moins jeunes forment un "mélange étonnant" où règnent bonne humeur et chaleur humaine.

Si nos interventions se limitaient aux visites périodiques des machines (toutes les 100h de vol + les grandes visites), la vie serait douce pour nous ! Même si, le fait de réussir

l'entretien en ligne sur place en Afrique, demande beaucoup de savoir-faire et d'astuce, même si, à peine descendus du vol de Paris avec notre "caisse à clous" de 30 kgs, nous attaquons la visite et ne lâchons les outils que pour repartir !

Notre seul souci est de maintenir le niveau de fiabilité de la machine qui garantit une part de la sécurité des passagers, l'autre étant assurée par le pilote, mais les conditions d'utilisation des avions en décident autrement. Et ce seront, en brousse, des changements de moteurs, des démontages entiers de la machine, des hélictreuillages et des transports par Transall avec pour seule nourriture, la boulette de mil pendant une semaine (n'est-ce pas Bernard ADOUANE ?). De casses mécaniques en atterrissages de fortune soigneusement préparés, mais qu'une zone de sable nous transforme en catastrophe et voilà le livret (moteur et cellule) du F.OAGE bien rempli ! Après un lifting de chaudronnerie de 400 h dans les ateliers d'Air France, la cellule à neuf, un remontage complet dans les hangars d'UTA, et notre avion repartira en mission. Il est actuellement à Djibouti (cf p.5)

Et puis, il faut dire aussi l'histoire du F.OASF, avion recréé à partir de 2 machines hors d'état de voler, le F.BSTB, qu'un "cheval de bois" avait stoppé net, et le TT.BAM, frère jumeau, racheté à l'administration tchadienne, dont nous ne devions récupérer que quelques pièces et que nous ramènerons en entier vu l'état exceptionnel de conservation (malgré son aspect de passoire dû à une rafale de Kalachnikov). UTA-Industrie nous prêtera un hangar du Bourget et commencera alors la délicate greffe d'organes... mécaniques d'un moribond français sur un gisant africain !! 1800 h de transplantation après, F.OASF décollera pour le Tchad où, en compagnie de F.OAGE, il commencera sa mission. Il fut vraiment l'enfant des mécaniciens et nous en étions très fiers : il portait le nom de notre Association.

La cohésion de l'équipe fut mise à rude épreuve lors du crash qui le détruisit en janvier 1984. Année noire : les "chiffons noirs" n'ont pas chômé

- arrivée du BN2, F.ODSF, qui périra dans les flammes quelques heures après le changement d'un de ses moteurs

- arrivée du F.OARS qui partira au Tchad et que nous entretiendrons là-bas

Notre "flotte" sera au complet avec l'arrivée au Tchad d'un autre BN2, le F.OGSM, mais déjà le moment de la G.V. pour F.OARS arrive... l'importance des travaux et l'installation d'une radio HF nous décide à convoier l'avion jusqu'au Bourget où UTA nous accueillera encore à bras ouverts et ... nous rouvrirons les "caisses à outils" !!!

Aviation sans Frontières quittera le Tchad fin 85. Le BN2 part au Soudan et le F.OAGE en

Ethiopie.

La G.V. du.F.OARS terminée, il fera route vers le Mali pour prendre la suite.. jusqu'à l'accident de GOUNDAM... Ouvrez les caisses à outils ! Train-avant, moteur, hélice, ferrure de fixation du train : même punition en moins grave que le F.OAGE mais sur place, dans le sable !

A l'heure où j'écris ces lignes, il vole pour les quelques ONG (50 !) du Mali avec un moteur refait une hélice et un train neufs ! L'apprentissage de la brousse a été cruel pour nous, la chance nous a malgré tout souri en épargnant les vies des pilotes et des passagers.

Le fouillis de cet historique vous donne une idée de la complexité de la coordination (je profite du fait que Louis GAINARD soit en congé pour dire que sans lui ce serait " Mission Impossible " en permanence et que la rigueur de son organisation élague beaucoup de problèmes). Rigueur et compétence sont les deux qualités qui nous ont acquis la confiance du Bureau VERITAS.

Vous savez maintenant entre quelles mains sont VOS avions.

LES CONVOYAGES

Une responsable, Dominique Vandewiele, de cette activité importante d'ASF vous parle des difficultés, des émotions ressenties jusqu'au moment où un enfant retrouvera à l'aéroport des parents qui l'aiment déjà, ou un personnel médical qui mettra tout en œuvre pour que nous puissions le ramener guéri dans son pays.

Depuis le dernier bulletin de Mai 85 le rythme des accompagnements d'enfants s'est accru, surtout celui des enfants nécessitant des soins hospitaliers en Europe.

Quelques chiffres :

De mai 85 à Décembre 85 : 19 convoys ont eu lieu, ce qui représente 41 enfants transportés dont 7 pour adoption et 1 adulte malade dans le cadre de la Fondation CARLESIMO. De Janvier 86 à Mai 86 : 24 convoys ont été réalisés pour 32 enfants accompagnés auxquels s'ajoutent 3 enfants en voie d'adoption, Terre des Hommes-Lausanne étant notre principal interlocuteur, pas une semaine ne se passe sans que nous ne recevions une télex de Nicole GENET, Responsable des soins aux enfants, nous annonçant qu'un enfant, voire plusieurs, peuvent être rapatriés dans leur fa-



A bientôt Maman

mille, aussitôt remplacés par d'autres, en attente de soins.

Il s'agit alors de trouver parmi tous nos volontaires celui ou celle qui sera immédiatement disponible, acceptant de partir sur son temps de repos pour un aller-retour vers une destination plus ou moins éloignée et reprenant son travail dès son retour...

Avant le départ, il faut régler les problèmes d'horaires, de billets, vaccins, visas, vérifier tous les papiers concernant l'enfant et enfin contacter tous ceux qui, de l'agent commercial, l'agent d'escale au commandant de bord pourront permettre que notre accompagnatrice parte en toute sécurité.

Une fois à bord, la tendresse spontanée, des sourires, un biberon, un jouet feront le reste. Très souvent à l'arrivée, la séparation n'est pas facile à vivre tant il s'est établi de liens forts entre l'adulte et l'enfant qui est toujours en demande d'affection.

Quels sont les pays où sont allés nos volontaires ?

En Afrique surtout : à Agadir, Dakar, Conakri, Cotonou, Douala, Kigali, Lomé, Tunis.

- Tunis : un de nos derniers convoys, le 24 avril 1986, où fut ramenée par A.C.KOVACS une petite fille opérée 3 fois à cœur ouvert à Rennes, bénévolement par le Professeur RIOU.

- Madagascar, où un médecin, le Docteur VANDENWIELE partit chercher le 13 janvier 1986 une fillette de 12 ans, insuffisance rénale grave pour la ramener à Genève via Orly où Mr CARLESIMO (Aéroport de Paris) les attendait avec une ambulance qui permit un transfert d'urgence entre les 2 aéroports.

Au Proche-Orient : le dernier convoi vers Beyrouth remonte au 20 avril 1985 où 5 enfants ont été rapatriés par une de nos infirmières, Mme Christiane JENTILE

Il fut suivi d'un autre convoi à Larnaca le 2 juillet 1985 pour rapatrier 5 enfants libanais et en ramener 5 autres à Genève. Celui-ci fut assuré par Mme JENTILE et Luisa PACE.

En Europe : Il y eut 2 convois à Madrid en avril et en juillet 85. Mais évoquons les nombreuses fois où nos convoyeuses sont allées accueillir à Orly et Roissy les enfants venus de tous ces pays pour les accompagner ensuite à Genève. Là, Nicole GENET les prend en charge assurant le lien affectif qui les suivra tout au long de leur séjour.

Evoquons enfin les convois d'enfants en voie d'adoption, réalisés depuis Dakar, Kigali, Madagascar, Quito et les Indes. Des enfants tous plus attachants les uns que les autres, confiés par des religieuses à nos accompagnatrices.

Lors du convoi de Bangalore (Inde) à Montpellier qui eut lieu le 14 décembre 85, Sylvie DORMOIS ramena un bébé et une petite fille dans des conditions peu banales : l'avion qui reliait Bangalore à Bombay fut en retard de plusieurs heures risquant de leur faire manquer celui d'Air France pour Paris. On vit alors Sylvie, le bébé dans les bras, courant dans les couloirs, suivie de la petite fille qui faisait tinter les clochettes des bracelets qu'elle avait aux chevilles : excellent moyen pour se faire ouvrir la voie !!! Tous trois ont sauté dans un taxi vers l'aéroport international, montant de justesse à bord.

A travers cet exemple parmi tant d'autres nous désirons saluer le dynamisme, le sang-froid et surtout la grande disponibilité de nos convoyeuses et convoyeurs dont les noms suivent

- Anglard-Pondaven Claire
- Bondu Suzanne
- Bosc Chantal
- Castejon Beatrice
- Délepine Madeleine
- Digo Gilda
- Dormois Sylvie
- Duboc Mr
- Etcheverry Christine
- Fournérat Mme
- Fondère Valérie
- Gabrielli Mme
- Guillerand Colette
- Jentile Christiane
- Kovacs Annie-Claude
- Langer Sylvaine
- Lasserre Annie
- Naslin Geneviève
- Orange Andrée
- Pace Luisa
- Poissenot Françoise



*Madagascar
Sœur Agathe et ses « enfants »*

- Plisson Mme
- Solderman Christine
- Dominique et François Vandewiele
- Viot Marie-France

Remercions aussi tous ceux et celles des compagnies AIR AFRIQUE, AIR FRANCE, AIR INTER, SWISSAIR, U.T.A., qui participent de près ou de loin aux convois.

Voici quelques réflexions de Geneviève FLEURY qui a eu l'initiative de cette activité :

La réussite de ces accompagnements est le résultat de l'entraide efficace et souvent silencieuse de la chaîne des gens de l'aéronautique et de la collaboration bienveillante des services des douanes et de la police aéroportuaire

Ces accompagnements permettent d'aider à la survie d'enfants pour lesquels une opération était impossible dans leur pays d'origine et d'atténuer la brutalité du déracinement lors d'une adoption.

L'émotion ressentie par ceux et celles qui assurent ces convois en est la meilleure preuve.

A tous, un grand merci pour leur précieuse collaboration.

A.S.F. ET LE LIONS CLUB

VENDREDI 23 MAI 1986

UNE JOURNÉE " PAS ORDINAIRE "

- * 7h du matin : effervescence sur le parking K à Orly. Un Nord 262 arborant fièrement les couleurs du LIONS-INTERNATIONAL et d'AVIATION SANS FRONTIERES attend les représentants du LIONS-CLUB de PARIS-DOYEN pour les emmener à la 35ème Convention Nationale à Grenoble. Représentant Aviation Sans Frontières, Jean-Claude CRAPET, Danièle TIBERI, Michèle FERRIERES "l'hôtesse de bord". Aux commandes: Roger BRUNET, à la fois LIONS et membre d'A.S.F., Louis FANOUILLAIRE et Pierre MOREAU

- * 10h : Accueil des journalistes de FR 3-GRENOBLE, FRANCE-INTER LYON, RADIO-FRANCE GRENOBLE, R.M.C., AGENCE FRANCE-PRESSE, AGENCE REUTER, LE DAUPHINE LIBERE, LE PROGRES, MEDIALP, et projection dans l'aéroport du film réalisé par Zoltan KOVACS, Président d'Aviation Sans Frontières. Un grand merci à ce propos au personnel de l'aéroport pour la gentillesse de son accueil et de son hospitalité. Puis départ pour Orange où nous allons chercher JEAN-LOUP CHRETIEN. A bord, originale conférence de presse et interview : Jean-Paul HELBLING, Jean-Loup CHRETIEN et Zoltan KOVACS répondent aux questions des journalistes (Un de ces interviews a été retransmis Lundi 2 juin sur France-Inter à 6h45) FR-3 effectuée au sol un reportage retransmis le soir-même sur FR-3 GRENOBLE

- * 17 h : Arrivée à la Convention Nationale de Messieurs DEBAISIEUX, Président du LIONS-CLUB PARIS-DOYEN, CHRETIEN et KOVACS.
De quoi s'agit-il donc ?
Depuis quelques années la volonté de "SERVIR" des LIONS semble proche de la volonté d'AVIATION SANS FRONTIERES d'aider les autres avec leur outil de travail : l'avion - d'où l'idée qu'A.S.F. puisse devenir l'objet de la prochaine oeuvre nationale du LIONS. Comment ?
Par une collaboration qui, avec l'achat d'un avion plus performant que ceux qu'elle a déjà lui permettrait de tenir une place plus efficace dans l'humanitaire de demain. Après les nombreuses conférences faites toute l'année dans les divers Lions-clubs de Province et de Paris, ce voyage à Grenoble préfigurait symboliquement notre alliance et la présence à bord des journalistes et de Jean-Loup Chétien montrait aux LIONS quelles retombées médiatiques importantes nous pouvons leur apporter. S'ils ont voulu cette année en terminer avec leur soutien aux oeuvres médicales, ils nous connaissent et nous apprécient de plus en plus. En 1987, AVIATION SANS FRONTIERES présentera sa candidature en vue d'être choisie comme oeuvre nationale. des LIONS-CLUBS DE FRANCE. Déjà AVIATION SANS FRONTIERES est pour l'année 86/87 l'action du District de Paris votée lors de leur Assemblée Générale de printemps le 12 avril. Merci à eux et un grand espoir pour 1987



Notre stand à Grenoble : de droite à gauche Jo DOMENECH. Directeur international 82-84 - J.L. CHRÉTIEN - Sylvain ROUGE - au fond « 3 grâces » d'Aviation Sans Frontières.

AUTOUR DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Nous avons proposé le thème
"Aviation Sans Frontières et l'argent."
Voici quelques réflexions de Gérald
SIMILOWSKI :

" De l'argent, il est sûr qu'il en faut pour pouvoir agir plus et plus efficacement mais ne l'oublions pas, l'humanitaire est une affaire de coeur où l'argent n'est qu'un moyen parmi d'autres.

Les associations type LOI 1901 sont sans but lucratif et l'argent ne doit pas transformer notre Association en petite entreprise. Notre véritable richesse n'est pas un "capital" mais le "potentiel" qui nous permet d'agir, de rassembler des bénévoles, de mobiliser bonnes volontés et donateurs, grands et petits. Il faut toujours maintenir un juste équilibre entre l'argent et les avantages concrets que la sympathie que nous suscitons nous permet d'obtenir. Bien entendu, cela n'exclue pas la présence de quelques salariés et indemnisés ni l'appel occasionnel à un intervenant professionnel extérieur mais ils devront rester des cas particuliers.

Une chose est sûre : nous dépendrons toujours de l'allant, de l'enthousiasme de tous, et l'argent dont nous avons besoin, il faudra le "gagner" c'est à dire, convaincre les gens de la nécessité de notre action.

Cette demande passionnante, épuisante implique hauts et des bas, des moments d'enthousiasme et de découragement, de périodes d'expansion et de stagnation. Ce sont les paramètres d'une activité précaire dont la seule constante est la certitude qui nous anime.

Conclusion : l'argent, il en faut, il en faut beaucoup, cependant il ne doit pas être un instrument de puissance mais le moyen de porter toujours plus loin la générosité de tous.

EN BREF

- On demande instamment des "Conférenciers" pour parler de notre Association à des réunions des LIONS-CLUBS.
Si cela vous intéresse, pouvez-vous contacter :
Yves BELLANGER : 48.84.44.56
- Dans le prochain B.I., un article sur nos amis du colisage.

NOTRE FILM

On l'attendait, ce film
Que d'efforts, de temps il a demandé à Zoltan KOVACS ! On l'a vu le jour de l'Assemblée Générale et on n'a pas été déçu ! La qualité du silence qui en a suivi la projection a traduit notre émotion. Il y a des choses que les mots ne peuvent exprimer Beau film où tout est dit sans emphase ni lourdeur : ce que nous sommes, ce que nous voulons ce que nous faisons. Progressivement l'émotion monte jusqu'aux deux poèmes qui le terminent. Combien est bouleversante l'arrivée d'un petit enfant adopté à travers le texte de Patrick Sébastien, que nous sommes heureux (pourquoi ne pas le dire) si

" nos mains se rejoignent
par les sentiers du ciel " !

C'est une chance de pouvoir nous faire connaître avec un film comme celui-ci. Il a été déjà et sera projeté dans les milieux les plus divers : compagnies aériennes, milieux d'affaires, médias, festivals. Partout on accueille avec respect et enthousiasme un film d'une réelle sensibilité artistique qui montre à tous l'importance que peut avoir dans la réussite la volonté des hommes.



COMPTRE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 18 AVRIL 1986 RAPPORT MORAL

Nous voici donc au moment "tant attendu" du rapport moral du Président.

- SPONSORING - AVIATION SANS FRONTIERES ET L'ARGENT - SE FAIRE CONNAITRE A TOUT PRIX - PROFESSIONNALISME - BENEVOLAT.... DES MOTS QUE VOUS TROUVEZ A LA UNE DE VOS JOURNAUX

Est-ce que c'est une volonté délibérée de choquer ?

Est-ce que c'est un penchant malsain pour une mode ?

Est-ce que c'est une vérité inéluctable ?

Non Rien de tout cela, sinon un clin d'oeil un peu sarcastique vers tout ce qui agite le monde qui nous entoure, sinon la volonté de dire que quoi que pensions , quoi que nous fassions ... demain ne sera jamais aujourd'hui et encore moins hier .

Pardonnez-moi ce " mot " - Vous avez pu le remarquer , c'est une de mes faiblesses. Je souhaite d'entrée, dédramatiser , et mon propos, et le débat qui, je l'espère , suivra. Vous me connaissez et je vous connais personnellement , pour la grande majorité d'entre vous. C'est à chacun de vous que je m'adresse individuellement .

Aujourd'hui, demain, dans les temps qui viennent, nous devons faire des choix, prendre des décisions qui définiront l'existence, la capacité de réponse de notre Association .

Je vous demande à chacun d'entre vous de réfléchir à ces propos. Tout à l'heure, tous ensemble , ou demain, au cours d'un vol, ou en passant dans un couloir , un bureau, vous me direz le fond - la réalité de votre pensée - votre vision personnelle.

Et c'est cette vision - là qui sera la mienne. C'est cette volonté qui sera celle d'Aviation Sans Frontières.

Tout à l'heure , les responsables des différentes activités de notre Association ont fait , au nom de tous ceux qui les ont assistés, le bilan de l'année qui vient de s'écouler .

Des chiffres - des mots - des pourcentages - des statistiques Mais si vous saviez les trésors de générosité qui peuvent se cacher derrière des chiffres abstraits Si vous saviez la volonté l'abnégation qui peut être dans un mot dans une colonne de bilan ...

Alors, pour toute l'action accomplie , vous comprendrez la reconnaissance que j'ai pour chacun d'entre eux ... la reconnaissance que nous avons pour chacun d'entre vous .

Nous sommes aujourd'hui, après 6 ans d'existence , le résultat d'une rencontre

La rencontre d'une volonté et d'un besoin.

La volonté C'est la volonté d'hommes tels que Gérard SIMILOWSKI - André GREARD - Alain YOUT - des femmes et des hommes tels que Georges CLERC , Geneviève et André FLEURY , Alain CASTELNAU , Louis GAINARD , et tous les autres.

La volonté d'une entité réelle et que nous représentons à nous tous : le monde de l'aéronautique .

Cette volonté ... c'est celle d'apporter notre temps et notre savoir, sans autre but que celui d'aider des hommes .

Le besoin... c'est ce besoin viscéral , ce besoin noble et animal tout à la fois de vivre... de vivre et de rester debout ... ce besoin qu'éprouvent des millions d'hommes dans le monde ...

Bien sûr, ce n'est pas nous seuls, qui pouvons les aider : c'est en alliant notre technique ... notre savoir-faire à la technique , au savoir-faire et à la générosité d'autres hommes qu'ensemble nous pourrons soulager un peu la détresse humaine .

Ce qu'ensemble nous avons pu réaliser, est loin d'être parfait ...
C'est tout simplement merveilleux .
Ce que je sais, c'est que , demain, nous pourrons et nous devons
faire encore mieux .

Demain Je n'ai pas voulu escamoter ce mot par un discours
abstrait mais bien au contraire, je voudrais que vous sachiez à
quel point je ressens que l'avenir doit ses assises aux fondements
du passé.

Au-delà des nostalgies et des certitudes - au delà des doutes frileux ou d'un
besoin de confort moral - je sais - et vous savez avec moi - que demain devra
être l'adaptation la plus réaliste possible de nos moyens et de nos méthodes
aux besoins de plus en plus exigeants et à l'évolution permanente de l'aide
humanitaire.

Pardonnez-moi de me redire :

" La préoccupation qui doit être celle de chacun de nous est de
trouver cet équilibre harmonieux et fragile entre la performance
de notre avenir et la générosité de nos origines"... Performance
de notre avenir Générosité de nos origines ...

A travers les questions que vous me poserez , concernant la réa-
lité , le quotidien que recouvrent ces grandes idées, je vous ré-
pondrai ; nous vous répondrons comment nous pouvons envisager le
futur .

Sachez seulement que notre volonté - et je souhaite ardemment que
vous nous approuviez - n'est pas de changer, mais de continuer-
d'aller plus loin .

Demain , nos missions , nos avions, nos équipages devront être
encore plus performants - encore plus sûrs - encore mieux adaptés.
C'est en faisant un choix rigoureux de notre matériel et des pen-
sées qui le servent ...

C'est en donnant le temps aux hommes qui sont dans l'action,
de s'adapter aux circonstances et aux difficultés de leur mission ...

C'est en n'oubliant jamais que notre but est d'aider les hommes
que nous répondrons précisément à ce que l'on attend de nous.

Cela s'appelle : - efficacité

- durée

- engagement personnel

Si Alain Castelnau n'avait pas craint d'augmenter encore le budget
des relations publiques en payant des droits d'auteur , j'aurais
paraphrasé quelque chose que vous connaissez :

" Cela ressemble à du professionnalisme

Cela a le goût du professionnalisme

Mais ce n'est pas du professionnalisme "

C'est du BENEVOLAT

- efficace

- réaliste

- généreux

Alors, pardonnez-moi si j'ai pu me tromper dans le terme

Pardonnez-moi si je n'ai pu trouver d'autre expression que " bé-
névolat à charpente professionnelle ". Ce n'est que sa partie la
plus noble que je voudrais retenir .

Mais pour moi, c'est une certitude : notre Association doit être
et sera l'expression généreuse et désintéressée d'un monde fait
de technique et d'efficacité.

Quant au reste - au détail de telle ou telle expression ... per-
mettez-moi ce dernier mot : s'il est un droit que je revendique
pour tous ceux qui décident , c'est parfois le droit à l'erreur.



ACTIVITÉ MÉCANIQUE 1985

Lieu	Date	Avion	Nature travaux	Nombre Mécaniciens	Durée absence ou immobilisation
N'DJAMENA	Juin	F.OGSM	Visite 100 H.	3	5 j.
	Août		Visite 100 H.	2	5 j.
	Nov		Visite 100 H.	2	5 j.
		F.OGSM	3 visites	7	35 j.
	Janvier	F.OARS	Visite 100 H.+ change- ment moteur	3	14 j.
	Fevrier		Visite 100 h.	1	5 j.
Mars		Visite 100 H.	1	5 j.	
Avril		Visite 100 H.	1	5 j.	
Mai		Visite 100 H.	1	5 j.	
Juillet		Visite 100 H.	1	5 j.	
Sept		Visite 100 H.	3	5 j.	
Nov		Visite 100 H.	1	5 j.	
	F.OARS	8 visites + changt moteur	12	87 j.	
ATI	Mai	BN2 accidenté en Dec 84	Opération Rose des Sables -récupération épave	5	40 J.
BAMAKO	Juillet	F.OAGE	Visite 100 H.	1	5 j.
	Sept		Visite 100 H.	1	5 j.
		F.OAGE	2 visites	2	10 j.
LE BOURGET	mi-84 Mai 85	F.OAGE	Grande visite avec réparation du fuselage	particip. AF + UTA + 10	durée immob. avion =1 an
	Nov et Dec	F.OARS	Grande visite	particip. UTA + 10	durée immob. avion =2 mois
RECAPITULATIF			13 visites 100 H.+ changement moteur	26	172 j.

Plusieurs interventions à Bamako, à N'Djamena, entre autres, de l'équipe mécaniciens auto pour l'entretien de la 4L.

SECTION GROS TRANSPORT ET FRET

TRANSPORTEUR	ORGANISMES EXPEDITEURS	DESTINATIONS	POIDS en T.
AIR FRANCE 16 T	ACCUEIL SANS FRONTIERES	KIGALI	1
	S.O.S. ENFANTS	KIGALI	2
	ETRE	DELHI	1
	ENFANCE ET PARTAGE	TANANARIVE	1,2
	ENFANTS SANS FRONTIERE	DJIBOUTI	3,2
	ORDRE DE MALTE	SAIGON	0,8
	ORDRE DE MALTE	QUITO	0,4
	MERE THERESA	BOMBAY	3,2
	POI, PARTAGE, DEVELOPPEMENT	BUJUMBURA	0,8
	GUIDES DE FRANCE	DELHI	0,8
	ECHANGE ET MISSION	DELHI	0,6
	DIVERS (BOMBAY (1
	(BANGKOK (
(DAKAR (
(BUJUMBURA (
U. T. A. 9,4 T	ACCUEIL SANS FRONTIERE	ABIDJAN	0,3
	CENTRE D'ETUDE DE VALENCE	DAKAR	6
	AIR SECOURS	OUAGADOUGOU	1
	G.R.D.R.	BAMAKO	1,2
	G.R.D.R.	NOUAKCHOTT	0,2
	DIVERS (LOME	0,7
	(BAMAKO	
	POIDS TOTAL TRANSPORTE AIR FRANCE + UTA		25,4

COLISAGE 1985

TRANSPORTEUR	DESTINATIONS	COLIS	POIDS en KG
AIR FRANCE	BOGOTA	22	098
	DAKAR	139	1.005
	LIMA	018	111
	MEXICO	045	360
	NEW DELHI	023	169
	QUITO	012	086
	SAIGON	023	176
	SANTIAGO	06	072
	TANANARIVE	442	3.341
	TEL AVIV	08	051
	VARSOVIE	22	135
	TOTAL	760	5.604
U. T. A.	BAMAKO	153	936
	BRAZZAVILLE	127	916
	BUJUMBURA	034	194
	COTONOU	057	439
	DOUALA	041	166
	KIGALI	032	241
	LOME	053	398
	N'DJAMENA	042	307
	NIAMEY	012	701
	NOUAKCHOTT	103	807
OUAGADOUGOU	132	977	
	TOTAL	786	6.082
	POIDS TOTAL TRANSPORTE AIR FRANCE + UTA	1.546	11.686

ÉLECTIONS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

12 postes à pourvoir pour 2 ans

Candidats élus :	Berranger Brigitte	371 voix
	Berranger Alain	357
	Fleury André	383
	Gainard Louis	382
	Gonnet Georges	312
	Henriet Marcel	327
	Hervé Christian	343
	Laudet Jean-Jacques	361
	Marty Philippe	375
	Similowski Gérald	383
	Vervialle Lucien	379
	Vandenwiele Dominique	321

ELECTIONS DES MEMBRES DU BUREAU : Reconduction des membres du bureau élus en 1985 à l'exception du poste de Vice-Président :

Candidats :	- Vervialle Lucien	Pour	11
	1er Vice-Président	Contre	0
		Abs.	1
	- Fleury André	Pour	12
	2e Vice-Président	Contre	0
		Abs.	0

Sans responsabilité opérationnelle permanente

Composition du bureau :	Président	Zoltan Kovacs
	Vice-Présidents	Lucien Vervialle André Fleury
	Secrétaire général	Jacques Duntze
	Trésorier	Alain Castelnau
	Responsables opérationnels	Jean-Jacques Laudet Gérald Sévignac

Le Conseil a nommé René Cahour, Trésorier Adjoint et lui a donné délégation de signatures sur les comptes de l'Association.

Le Conseil a nommé Albert Six, Adjoint Opérationnel et lui a donné toute prérogative correspondant à la fonction de responsable opérationnel.

VOTE DES MOTIONS :

1ère motion : Approbation des actions engagées par le bureau et le Conseil d'Administration, rapport moral du Président, exercice 1985 :

Pour	385
Contre	0
Nuls	3

2ème motion : Approbation des résultats de l'exercice 1985, de l'affectation des réserves et du bilan au 31.12.85 après affectation.

Pour	388
Contre	0
Nul	1

A.S.F. COMPTES DE RÉSULTATS DU 01.01.1985 AU 31.12.1985

<u>1 - RESSOURCES PROPRES A L'ASSOCIATION</u>	RECETTES	DEPENSES
Cotisations	157 316,28	
Fonds de soutien	406 561,49	
Dons manuels	247 804,00	
Rentrées diverses	23 398,28	
Produit des placements	68 685,86	
<u>2 - FRAIS PROPRES A L'ASSOCIATION</u>		
<u>A/ Frais généraux</u>		
Frais de personnel TUC + Salaires + Charges sociales		18 112,75
Fournitures de bureau		30 694,42
P.T.T.		109 650,10
Autres frais généraux		17 432,09
 <u>B/ Frais de promotion Association</u>		 51 383,05
 <u>C/ Achat de matériel aéronautique</u>		 51 720,02
<u>3 - MISSIONS</u>		
<u>1°/ Avions légers</u>		
a) TCHAD	Dépenses PARIS	762 150,08
	Dépenses N'DJAMENA	1 025 693,24
	Participation CEE + ONG (PARIS)	2 016 359,52
	Rentrées diverses (NDJ)	710,00
b) MALI	Dépenses PARIS	517 583,29
	Dépenses BAMAKO	249 404,16
	Participation ONG (PARIS)	307 200,80
	Participation ONG (BAMAKO)	358 702,14
c) MOZAMBIQUE	Dépenses	138 630,17
	Participation ONG	85 510,14
d) ETHIOPIE	Dépenses	540 876,13
	Participation ONG	588 532,34
e) SOUDAN	Dépenses	33 584,11
f) ZAIRE	Dépenses	6 322,00
<u>2°/ Opérations long courrier</u>		4 319,39
<u>3°/ Convoyages enfants</u>		27 770,05
<u>4°/ Colisage</u>		9 965,07
<u>4 - EXCEDENT DE RECETTES SUR DEPENSES EXERCICE 1985</u>		665 490,59
	4 260 780,71	4 260 780,71

A.S.F. - BILAN AU 31.12.1985

PROPOSITION D'AFFECTION DES RESERVES

Report à nouveau au 31.12.1984	697 202,22
Excédent recettes sur dépenses exercice 1985	665 490,59
Provision pour factures non présentées	43 500,00
Provision pour factures en discussion	37 000,00
Provision pour nouveau film	70 000,00
Provision pour échange standard moteur et hélice	100 000,00
Provision pour grandes visites annuelles	60 000,00
Réserves pour aléas mécaniques	100 000,00
Réserves pour fonds de roulement opérationnel	50 000,00
Réserves d'urgence pour cataclysmes	400 000,00
Disponible pour opérations futures	502 192,81
	<hr/>
	1 362 692,81 1 362 692,81

A.S.F. - BILAN AU 31.12.1985 APRES AFFECTION

A C T I F		P A S S I F	
IMMOBILISATIONS		Provisions pour factures non présentées	43 500,00
C 206 FOAGE	279 516,83	Provision pour factures en discussion	37 000,00
C 206 FOARS	371 624,08	Provision pour nouveau film	70 000,00
BN 2 FOGSM	880 227,03	Provision pour échange standard moteur et hélice	100 000,00
Camion Atelier	16 890,39	Provision pour grandes visites annuelles	60 000,00
Renault R 4 - 2109	3 160,80	Réserves pour aléas mécaniques	100 000,00
	<hr/>	Réserves pour fonds de roulement opérationnels	50 000,00
TOTAL	1 551 419,13	Réserves d'urgence pour cataclysmes	400 000,00
Amortissement	1 551 419,13		
Société Générale (PARIS)	65 667,61	A PAYER (PARIS)	206 707,50
CCP (PARIS)	2 970,05	Disponible pour opérations futures	502 192,81
Caisse (PARIS)	000,00		
C.N.E.	150 000,00		
269.766 Parts Associa B	355 385,00		
324.454 Parts Associa C	450 000,00		
Caisse (MALI)	1 900,54		
BMCD (MALI)	1 082,62		
A RECEVOIR (PARIS)	542 394,49		
	<hr/>		
	1 569 400,31		<hr/>
			1 569 400,31

SOMMAIRE

- p. 1.2.3.4.5.6 : Les missions
- p. 7 : Les "chiffons gras"
- p. 8.9 : Les convoyages
- p. 10 : A.S.F. et les LIONS-CLUBS
- p. 11 : Autour de l'Assemblée Générale
- p. 12 à 20 : Compte-rendu de l'A.G. du 18 avril 1986