

Spécial Cambodge

280 exemplaires

IT



005715X000

SOMMAIRE

Edito	3
Nom de code : Roméo Sierra	4
Un taxi pour la vie	4
Angola news	5
Good morning Cambodge	7
Baptême de notre Cessna	8
Evolution des missions avions légers	9
Message au hangar d'Orly	11
Les Echos	12

AVIATION SANS FRONTIERES MAGAZINE

Responsable de la publication :

Agnès Dubois

Rédaction :

Christiane Biason
Bertrand De Malvilain
Danièle Tibéri
Dominique Vandewiele

Photos :

Air France
Bertrand De Malvilain
Mr Grenouilleau

Ont collaboré à ce numéro :

Primo Biason,
Claude Bonzon ("Good morning Cambodge"),
Jean Bordet, Céline Guillet,
Philippe Ouvrard ("Angola News")

Conception et Réalisation :

PAO Service Edition Air Inter

AVIATION SANS FRONTIÈRES

ORLY FRET 768 - 94398 ORLY AÉROGARE CEDEX - Tél. (1) 49 75 74 37

EDITO

Un de nos grands objectifs pour l'année 1992, confirmé lors de notre Assemblée Générale, concernait l'acquisition d'un avion à turbine pour le Cambodge.

Dans ce pays souvent soumis à la mousson, les difficultés d'approvisionnement en AVGAS gênaient de plus en plus notre exploitation.

La première évacuation sanitaire de nuit Phnom-Penh/Bangkok en novembre 1991 avait dû être réalisée en urgence avec de l'essence auto.

Le besoin de remplacement de notre vaillant "Moustique" se faisait de plus en plus cruellement sentir. Mais le Caravan I, objet de tous nos fantasmes, était difficile à trouver dans un état satisfaisant et à prix compatible avec nos possibilités financières.

C'est finalement à Kodiak, petit terrain de l'Alaska, que nos spécialistes ont trouvé l'oiseau rare. Rénové au Texas, notre Caravan a été convoyé en octobre à Toussus-Le-Noble où, dès les procédures de francisation terminées, il sera mis à la disposition des organismes humanitaires au Cambodge.



20 août 1992.

Inspection très détaillée du CARAVAN dans les hangars de la compagnie



20 août 1992 - Kodiak ALASKA - Inspection du "CARAVAN"

Bod Currey, Pilote Chef Cessna ; Jean-Claude Tornier, CDB AF ;

Tous ceux qui ont essayé cette machine ont manifesté leur enthousiasme. Cela constitue pour l'efficacité et la rapidité de nos interventions, pour la satisfaction des besoins des ONG, pour la sécurité de nos équipages un progrès incontestable et apprécié.

Cette acquisition nécessaire a été réalisée grâce au bon état de notre trésorerie et à un préfinancement du HCR. Mais ce progrès en performances, en possibilités, en sécurité n'est pas sans influence sur les coûts.

Pour recueillir les fonds nécessaires, toutes nos équipes sont mobilisées, de multiples projets sont mis en chantier, mais la tâche à accomplir est immense et nos moyens d'action restent, hélas, limités. On vient de solliciter notre aide pour la Somalie, pour la Yougoslavie, et nous cherchons des solutions pour faire face aux besoins quotidiennement exprimés.

C'est pourquoi il est plus que jamais essentiel de continuer à bénéficier de votre soutien et de poursuivre ensemble nos efforts pour faire connaître notre action, augmenter notre audience et le nombre d'adhérents ou de sympathisants désireux de nous aider à assurer notre mission humanitaire.

Ceux qui, de par le monde, manquent de l'essentiel comptent sur l'aide, l'initiative, la générosité de chacune et chacun de vous.

Quoi que vous puissiez faire ou offrir,

Pour eux, et en leur nom,

Merci.

Primo BIASON

Nom de code : Roméo Sierra

Bonjour ! Mon nom ne vous dit peut-être rien mais, si vous avez baroudé du côté du Tchad, du Soudan ou de l'Angola, vous m'avez peut-être aperçu. Je m'appelle F-OARS et je suis le petit Cessna 206 d'Aviation Sans Frontières. Né en 1976 dans les ateliers Cessna de Wichita (Etats-Unis), je suis aujourd'hui très fier de porter haut et fort les couleurs de notre Association au Cambodge. Ce ne fut pourtant pas facile de me convoier jusqu'ici et je dus être démonté, emballé, encoconné dans un cargo AF, remonté ... Je me sens très utile dans ce pays. Bien sûr, quand on me voit arriver, c'est que tout ne va pas très bien mais je peux vous assurer que nous faisons là-bas un travail extraordinaire. Affectueusement baptisé "The mosquito, le Moustique" par nos passagers utilisateurs, je suis pratiquement le seul à pouvoir acheminer par air les personnels des ONG vers les provinces les plus reculées. Le Cambodge est tellement ravagé qu'il est difficile de se déplacer par voie terrestre, surtout en période de mousson. Je ne vous parlerai pas de toute la misère que j'ai pu cotoyer... Mais, si vous saviez la joie et la

satisfaction que j'éprouve quand je me pose dans la province la plus reculée, je pense aux vies qui vont peut-être être sauvées.

Médecins, malades moribonds, médicaments, nourriture... j'ai tout transporté.

Excusez-moi, je dois à présent me sauver car on m'appelle à l'aide. Mais, si vous le permettez, j'aimerais, avant de vous quitter, vous avouer que je ressens toujours le même sentiment de révolte face aux grands drames humains. Comptez sur moi pour que mon gros coeur de 300 chevaux batte encore longtemps à vos côtés.

F-OARS

La mission Cambodge sera peut-être la dernière de Roméo Sierra car il est temps pour nous d'assurer sa relève. Mais merci pour son courage et sa générosité, et mille bravos pour sa robustesse, sa solidité, sa disponibilité. Il nous a aidé à défricher cette mission difficile.

Un taxi pour la vie

Cambodge, un nom mythique ! Coincé dans la péninsule Sud-Est asiatique entre Laos, Vietnam et Thaïlande, ce petit pays renaît tout juste de ses cendres. Fermé pendant près d'une vingtaine d'années, le Cambodge s'entrouvre aujourd'hui

et offre au monde la vision d'un pays ravagé, d'une population décimée et meurtrie par 4 ans de "guerre" qui ont conduit à isoler ce pays du reste du monde et exterminer près de 2 millions de ressortissants, laissant des rescapés mutilés et

dans une situation sanitaire déplorable. Aviation Sans Frontières se devait d'être sur place pour aider à faire renaître vie, espoir et confiance.

Lundi 26 juin 1992. Une journée comme les autres au bureau d'Aviation Sans Frontières à Pnomh-Penh avec pour mission du jour l'assistance à Médecins Du Monde qui part en mission d'évaluation dans la Province de Mandol Kiri.

Il s'agit d'une région très éloignée, située à 250 km à l'est de Pnomh-Penh et à quelques km à peine du

Claude Bonzon et Bertrand De Malvilain



Vietnam. Déjà une première difficulté : il n'y a pas de piste d'atterrissage. Médecins Du Monde a bien prévu une route aménagée mais nous ne l'avons jamais reconnue auparavant.



10 h 30. Senmonorom est en vue. La piste paraît correcte. Premier passage. Tout semble OK. Deuxième passage et atterrissage sans encombre. 430 m de terrain tout cabossé, 1500 m d'altitude, c'est court mais ça passe ... Merci le 206 ! L'accueil de la population est extraordinaire : on n'avait plus vu d'avion depuis 20 ans. Le dernier taxi à être passé à Senmonorom fut le DC3 de Royal Air Cambodge.

La journée n'en est pas finie pour autant ; après la reconnaissance du terrain, nous devons évacuer 2 cambodgiens sur Pnomh-Penh, atteints d'abcès amibiens. Sans notre intervention, ils seraient décédés rapidement.

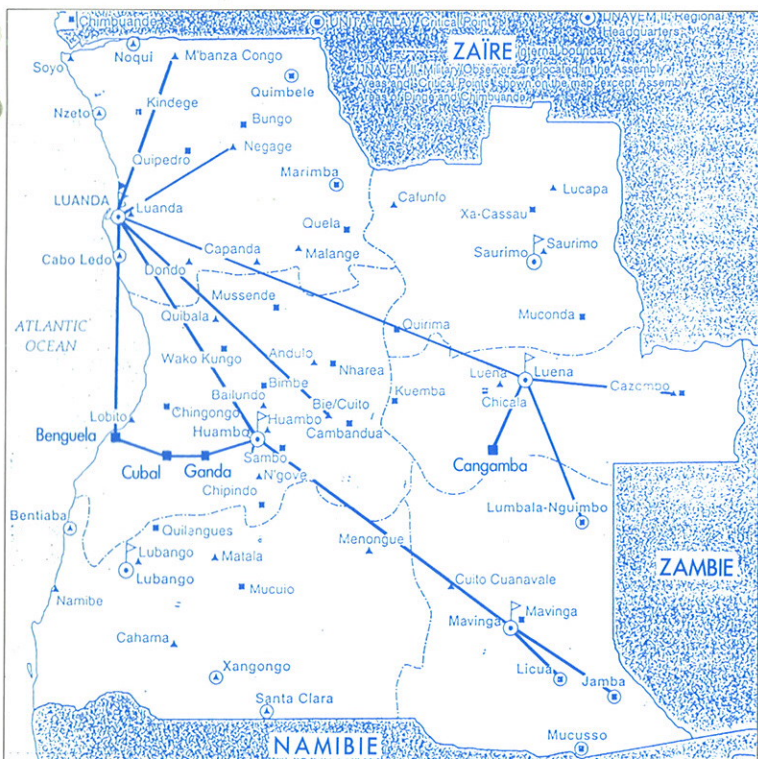
Ce type de mission représente le lot quotidien d'Aviation Sans Frontières. Au Cambodge, les déplacements par voie terrestre sont très difficiles : 4100 ponts ont été endommagés et l'état des routes accessibles seulement aux véhicules légers ne permet pas d'enregistrer une vitesse moyenne supérieure à 15 km/h. Les ONG font fréquemment appel à l'avion d'Aviation Sans Frontières, pour l'acheminement de leur matériel, pour assurer les relèves des différentes équipes médicales en poste dans les provinces. Battambang, province située à 300 Km au nord de Pnomh-Penh est la destination la plus demandée car c'est, en effet, par là que s'opère le rapatriement des réfugiés entassés dans les camps thaïlandais.

ANGOLA NEWS

Situation politique

Les élections présidentielles ont eu lieu les 28 et 29 septembre. A l'heure actuelle, 18 partis politiques sont inscrits en Angola (devenu Républi-

que d'Angola, perdant son qualificatif "populaire"). Il y a 11 candidats aux présidentielles dominées par la carrure des deux présidentiables : M. Dos Santos et M. Savimbi. La mise en place de ces élections par les Nations-Unies s'est avérée difficile dans certains endroits voués à l'une ou à l'autre cause.



La réduction des effectifs des armées de 200 000 à 45 000 hommes sous la houlette de l'UNAVEM et leur désarmement se font dans des camps de démobilisation peu contrôlés et les démobilisés, souvent laissés à l'abandon et encore détenteurs de leurs armes, n'hésitent pas à dévaliser et à tuer pour subsister.

Sur le plan économique, malgré une dévaluation de 130 % du Kwanza depuis janvier dernier, on assiste à une amorce de relance. De nombreux magasins sont maintenant ouverts à Luanda et on trouve pratiquement de tout. Certains anciens propriétaires portugais sont revenus en Angola pour reprendre leurs exploitations et l'actuel gouvernement fait appel à de nombreuses sociétés et industries étrangères pour étudier le marché et investir dans le pays.

La mission

AVIATION SANS FRONTIERES est toujours en attente d'être reconnue comme ONG en Angola.

Pour l'instant, il semble que cette position officielle n'affecte en rien notre action car elle est dûment couverte par le HCR, le CICR et MEDECINS SANS FRONTIERES.

Le Twin Otter est arrivé à Luanda, le 28 août. Le carburant JET A1 était en place aux points d'avitaillement clés, les autorisations de vol obtenues. Bravo et merci à toute l'équipe du convoyage et à Gilbert Hascoët qui avait tout organisé sur le terrain.

Le BN2 est donc rentré en France, un peu essoufflé et avec de nombreux points techniques à traiter : deux mois de visite au moins seront nécessaires pour en venir à bout... et le remettre à neuf grâce à la compétence et à la disponibilité de nos équipes de maintenance.

Les résultats

A ce jour, 650 heures de vol ont été effectuées depuis le 1er janvier 1992.

Le Twin Otter est donc désormais en place. Angola II pourrait bien devenir Angola III et les perspectives de mission à l'extérieur de l'Angola existent.



Jean Bordet, Gilbert Hascoet, Christophe Lirin.

A nous de bien évoluer les besoins et voir si nous avons les moyens matériels d'y faire face. Les moyens humains eux, ne manquent pas grâce au dynamisme de nombreux volontaires, toujours prêts à partir malgré des préavis souvent réduits.

Chargement du TWIN OTTER à Manda.



Dernières nouvelles d'Angola

Après les élections, dont les résultats à peine annoncés ont été contestés par certains candidats, la situation s'est à nouveau dégradée en Angola.

Certains militaires ont repris les armes, attentats et insécurité sont à nouveau à l'ordre du jour. Certaines organisations humanitaires ont aussitôt quitté le pays. Les vols ont été suspendus.

L'équipe ASF avait mis l'avion à l'abri à Benguela. Heureusement, la nuit même, un dépôt de munitions explosait sur le terrain de Luanda.

Les ONG - dont MSF - qui restent présentes sur le terrain souhaitent le maintien de la présence du Twin-Otter dont les capacités d'emport peuvent être très utiles en cas d'évacuation d'urgence.

Progressivement, et dans un environnement qui peut toujours redevenir explosif, de nouveaux contacts sont établis pour essayer de rétablir une situation plus calme. De nouvelles élections seront peut-être organisées dans un délai de 4 mois.

La vie reprend doucement. Les vols sont à nouveau autorisés par intermittences et l'équipe d'ASF, dans ce contexte délicat et difficile, continue sa mission fidèle à notre tradition et en restant prête à toute éventualité.

**PLAN (simplifié) D'ACCES AUX LOCAUX
D'AVIATION SANS FRONTIERES
(ORLY/FRET)**

INFORMATIONS UTILES

Arrêts navette aéroport Sud/Zone fret

Nos téléphones activités :

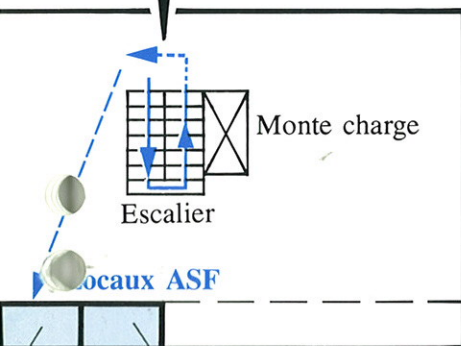
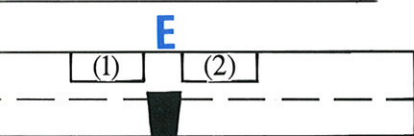
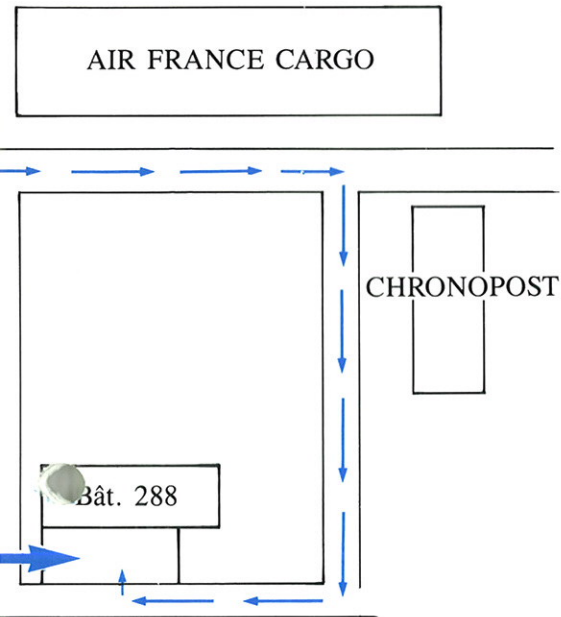
Permanence	49.75.74.37
Secrétariat	49.75.74.30
Mécanique/entretien	49.75.74.31
Messagerie médicale	49.75.74.36
Accompagnement enfants	49.75.74.39

Accès aux locaux

Porte «E» située entre la Brasserie
«Le Constellation» (1) et le bureau
de «La Poste» (2)

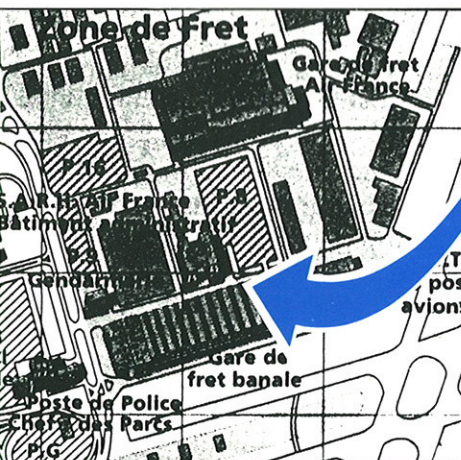
Nos locaux se trouvent au premier étage
(voir encadré pour les rejoindre)

NOTES PERSONNELLES

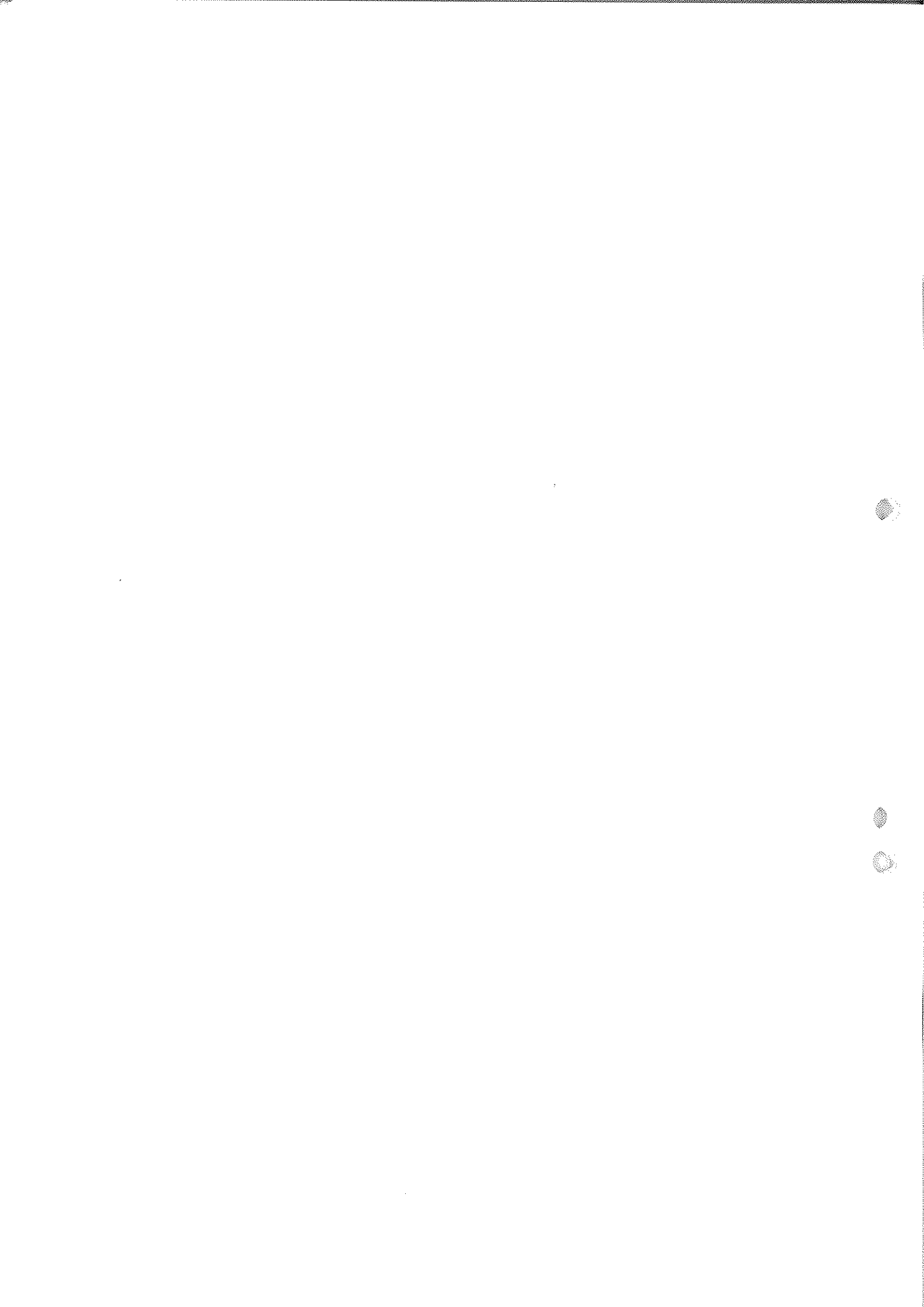


Permanence
Enfants
Secrétariat

Messagerie
médicale



Locaux
ASF





*Claude Bonzon,
en mission
au Cambodge*

GOOD MORNING CAMBODGE

La mousson tant attendue par les Cambodgiens est enfin là : routes bourbiers, rivières débordantes, égoûts aisément répandus en ville, mais rizières noyées comme c'est nécessaire.

La mission continue -320 heures de vol effectuées au 31 août-avec des aléas accrus à cause de la météo. Les pilotes se succèdent avec régularité : Monier, Zelenskin, Claude Bonzon et bien sûr, Bertrand de Malvilain qui aura passé 8 mois là-bas.

L'arrivée probable en décembre du Cessna 208 CARAVAN devrait entraîner un surcroît d'activité, surtout au profit du HCR qui est à l'origine des décisions prises à ce sujet. Ce projet a mobilisé énormément d'énergies avec déplacement du Président, de Jean-Claude Tornier et de Henri Montpert en Alaska. Rénovation de l'avion chez Cessna au Texas, vol de réception puis convoyage du 208 à Toussus et mise de cap vers le Cambodge par des équipages AVIATION SANS FRONTIERES.

La situation politique du pays reste ce qu'elle a été jusqu'à présent c'est à dire confuse, indécise et imprévisible. Les missions pour MEDECINS DU MONDE vers la frontière du Vietnam (Mondol Kiri) vont reprendre pour la réhabilitation d'un hôpital de province. Il faut se réjouir que la présence d'Aviation Sans Frontières permette de participer efficacement à la réalisation d'un tel projet humanitaire.

Le Cessna 206



**Les sites
au Cambodge**



Notre Cessna 208 Caravan, en partance pour le Cambodge fera escale à Lyon début décembre pour être baptisé par sa prestigieuse marraine **Barbara HEINDRICKS**, ambassadrice itinérante du Haut Commissariat aux Réfugiés auprès des Nations Unies.

A vos agendas :

Retenez la date du **11 mars 1993**
Un grand concert organisé par ASF sera donné à l'Unesco avec le concours exceptionnel et gracieux de Patrice FONTANAROSA, violoniste, Christian BERNARD, pianiste et Stéphane CARDON, chef d'orchestre qui dirigera l'orchestre Colonne;

Au programme :

Carnaval Romain de BERLIOZ
Concerto N°1 pour piano et orchestre de LISTZ
Symphonie espagnole de LALO
L'Oiseau de Feu de STRAVINSKY

Les recettes de ce concert seront destinées à la poursuite de l'opération

"Un avion pour le Cambodge"

Nous vous espérons très nombreux !

RÉSERVATION POSSIBLE DÈS LA MI-JANVIER

EVOLUTION

DES MISSIONS AVIONS LEGERS

Depuis plusieurs années, nous sommes confrontés à des difficultés importantes d'approvisionnement en carburant sur nos missions : l'essence aviation est devenue une denrée rare, pratiquement introuvable dans les pays du tiers monde. Cela entraîne des contraintes lourdes et coûteuses d'importation et de gestion de stocks.

La solution : utiliser des avions à turbines, consommant du kérosène. Ce carburant est bon marché ; il alimente turbines et réacteurs, et se trouve sur tous les aérodromes internationaux.

Autre avantage des turbines : leur fiabilité. Plus sûres, elles demandent aussi moins d'entretien et donc moins d'immobilisation pour visite périodique.

Nos recherches pour trouver des avions à turbines aboutissent presque simultanément pour nos deux missions.

En Angola, notre vaillant BN2 arrivait en fin de potentiel. Il fallait lui trouver un remplaçant pour les trois à quatre mois de sa grande visite. Nous avons cherché à louer un avion du même type. Les tarifs de location proposés étaient excessifs et nous aurions dû freiner l'activité de la mission.

En France, plusieurs Twin-Otter nous ont été proposés à la vente ou à la location.

Les tarifs de location se sont révélés intéressants à condition de pouvoir assurer une activité sou-

tenue. Les besoins de nos partenaires en Angola, très intéressés par cet avion bi-turbines de 19 places, justifiaient une utilisation intensive.

Nous avons donc fait le saut et nous sommes engagés sur une location avec option d'achat d'un Twin-Otter 200.



Nous sommes heureux de vous transmettre de bonnes nouvelles de la santé de notre ami Jean NICOLO-BARRAQUE, tombé d'un escabeau, en faisant les pleins du Cessna 206 sur le terrain de Phnom-Penh.

Victime de deux fractures compliquées du bassin et du poignet, Jean avait dû être opéré sur place au General Hospital des U.N Allemands, puis rapatrié rapidement en France où il a dû subir une nouvelle intervention chirurgicale.

Jean se remet bien de ces délicates interventions à son domicile provincial et son état lui permet d'ores et déjà de reprendre le chemin de l'Aéroclub. Pas rancunier et toujours enthousiaste malgré ce grave problème, Jean attend avec impatience que s'offre une possibilité de voler à nouveau pour Aviation Sans Frontières.

Bravo et merci.

Le F.GELV a quitté Le Bourget le 25 août. Il a rallié Luanda en quatre jours via Marseille, Palma, Ghardaïa, In Salah, Tamanrasset, Agades, N'djamena, Yaoundé et Libreville.

Le lendemain de son arrivée, il commençait ses rotations sur l'Angola à un rythme élevé.

Nos "partenaires", le Haut Commissariat aux Réfugiés, le Comité International de la Croix Rouge, Médecins Sans Frontières France, Belgique et Espagne, la Croix Rouge italienne, nous utilisent sur tout le territoire angolais à une moyenne de 100 heures par mois. La bonne fiabilité de notre avion va nous permettre d'augmenter ces heures de vol, car la demande est forte.

Gilbert HASCOET, notre coordonateur à Luanda depuis le mois de Février a relevé le challenge de la mise en place de cet avion avec enthousiasme et compétence : contacts avec les autorités, les nouveaux utilisateurs, mise en place de dépôts de kérosène sur 7 terrains distants de 2 à 5 heures de vol de Luanda.

Ces premiers mois d'utilisation vont nous permettre de juger, sur le terrain, la fiabilité d'un avion du type Twin-Otter au sein d'Aviation Sans Frontières et de décider éventuellement un achat ou une location selon les résultats de l'exploitation et les possibilités de l'Association.

Au Cambodge, notre principal partenaire, le Haut Commissariat aux Réfugiés, trouvait notre Cessna 206 un peu petit, surtout à l'approche de la mousson. Nous lui avons proposé de nous aider à acquérir un Cessna Caravan I, avion mono turbine de 10 places, qui semble parfaitement adapté à notre travail.

Fort de son soutien et de celui d'une dizaine d'ONG européennes opérant au Cambodge, nous sommes allés démarcher auprès de Genève, Bruxelles et Paris. Nous avons sollicité des dons sans grand succès pour l'instant. Seule la direction du HCR à Genève a accepté de nous débloquer à titre de préfinancement, une somme de 200.000 US\$ à valoir sur les heures de vol à effectuer au Cambodge.

Cette somme et la baisse du dollar valorisant nos ressources propres, nous ont permis d'acquérir un Caravan d'occasion.

En France, chacun se prépare à l'exploitation de cette machine. La Société Finist'Air qui exploite deux Caravan au départ de Brest, nous aide généreusement : participation de nos mécaniciens à leurs visites d'entretien, qualification de nos pilotes appelés à voler au Cambodge.

Le Caravan comme le Twin-Otter sont équipés de turbines PT6. La SECA qui assure la révision de ces turbines, a offert gratuitement 4 stages de qualification à nos mécaniciens.

La technicité et les investissements importants que représentent ces deux nouvelles machines m'amènent à modifier le profil des pilotes susceptibles de voler sur nos missions : le minimum de 600 heures de vol exigé par nos assureurs reste inchangé. La licence minimum sera "pilote professionnel" avec qualification de vol aux instruments pour assurer les quelques vols IFR que nous avons à faire, au Cambodge comme en Angola.

Le Caravan et le Twin-Otter peuvent être pilotés avec un seul pilote en exploitation privée. Nous nous efforcerons d'avoir toujours deux pilotes à bord, et plus particulièrement sur le Twin-Otter qui fait des vols longs sans pilote automatique. Cela nous permet dès à présent d'envoyer plus de pilotes en mission : deux au Cambodge et trois en Angola qui se relaient pour assurer les 100 et 120 heures de vol par mois.

La Responsabilité de l'avion reposera sur un pilote ayant une bonne expérience sur ce type de machine. Le deuxième pilote pourra être moins expérimenté. Cela nous permettra de faire participer de jeunes pilotes en début de carrière professionnelle, ou des pilotes exerçant en compagnie mais moins disponibles. Je répondais jusqu'à présent à ces derniers qui me proposaient de partir 2 ou 3 semaines, que ce délai était trop court pour être efficace sur une mission. En deuxième pilote, ils pourraient rendre de grands services, même sur des périodes courtes.

Leur possibilité d'avoir des billets R2 est un atout important à l'heure actuelle : nous avons de plus en plus de difficultés pour obtenir des billets gratuits pour les pilotes ou mécaniciens ne travaillant pas en compagnie. Air France nous accorde 50 % de réduction, mais cela représente tout de même près de 10 000 francs pour un aller-retour sur nos missions lointaines. Cela m'amène, pour les non GP, à demander une présence d'au moins trois mois sur place, et à solliciter autant que possible les pilotes disposant de billets R2.

Avec l'achat du Caravan, l'exploitation du Twin-Otter, une marche est franchie dans notre activité avions légers. Vous êtes pilote ou mécanicien, qualifié sur ce type de machine, n'hésitez pas à venir nous aider pour que ce nouveau démarrage soit un succès.

Jean BORDET

Un grand coup de chapeau pour la très sympathique initiative prise par le personnel de la Direction de la Maintenance d'Air France.

Un "pin's" (épinglette pour les puristes) magnifiquement dessiné par Monsieur Daniel BELIN, mécanicien DM.QR à Roissy, a été réalisé et mis en vente au profit d'Aviation Sans Frontières, avec la participation de monsieur Florent ZA-



NICHELLI et de nombreux bénévoles.

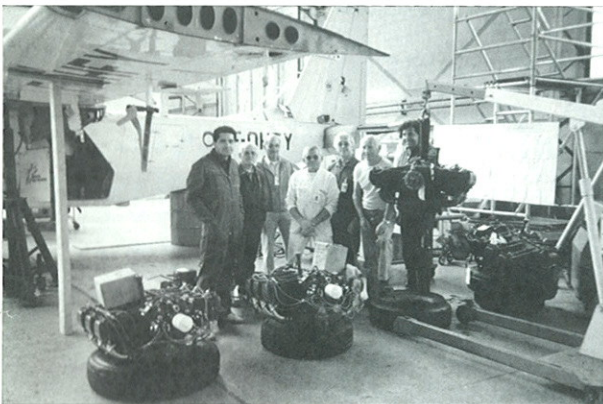
A l'occasion de la réception de départ de Monsieur Daniel FOUCREY, Chef de Division Boeing 747, un chèque du montant symbolique - et très appréciable - de 747 fois cent francs - 74700 francs - a été remis pour A.S.F. à Mr Primo BIASON et Zoltan KOVACS.

Les personnels de la maintenance déjà spectaculairement efficaces pour l'entretien de nos machines, ont confirmé une fois encore la part essentielle qu'ils assument dans le succès de nos activités.

Que tous ceux qui ont participé à la réalisation de cette initiative en soient très vivement félicités et remerciés. Ils démontrent que chacun, peut, à son poste, ou durant ses loisirs, offrir une aide efficace à l'Action Humanitaire.

*Zoltan Kovacs, CDB AF et ancien Président d'ASF ;
M. Daniel Foucrey, Chef de Division B747 à AF ; M. Primo Biason,
Président d'ASF .*

Message capté sous un hangar d'Orly



Quelques membres de l'équipe de mécaniciens.

... Ici F.OH FY

J'appartiens à la famille des BN2 et je travaille pour ASF depuis deux ans. Grâce à l'efficacité de Gilbert HASCOET, notre coordo à Luanda qui a su vanter mes mérites aux Associations Humanitaires présentes en Angola, j'ai été très sollicité et j'ai effectué plus de 500 heures de vol en 6 mois, épuisant ainsi mon potentiel avant la date prévue.

Je suis donc rentré fin août pour une "Grande Visite" rénovation, lifting, greffe d'organes,

Grande Visite rénovation du BN2 FY.

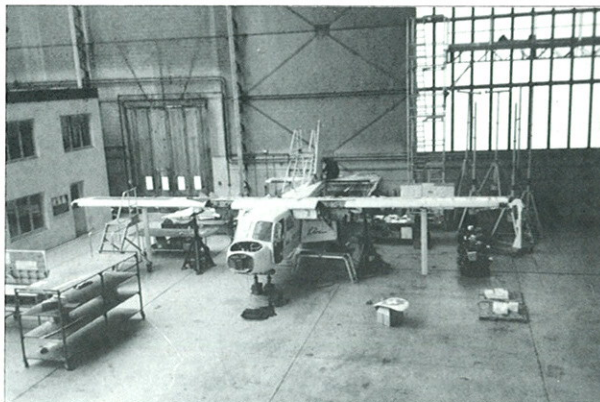
chargée de me rendre une nouvelle jeunesse.

Confortablement installé sous un hangar gracieusement prêté par Air Inter, dorloté par une merveilleuse équipe de mécaniciens compétents et attentionnés, je laisse les spécialistes inspecter soigneusement mes dessous. Je suis très sensible à toutes les attentions de ces professionnels expérimentés qui me cajolent malgré mon grand âge et mes nombreuses campagnes.

Aussi, suis-je déterminé, pour justifier tant d'efforts, à me réinvestir dès que possible avec ASF.

Je sais que pendant ma cure de rajeunissement à Orly, les choses se sont beaucoup dégradés en Angola, mais j'espère que la folie des hommes se guérira bientôt, et que, là ou ailleurs, je pourrai à nouveau recommencer à voler pour vous.

A bientôt dans les airs.



LES ECHOS

Relations Extérieures

- Le magazine "Le journal des Français Santé" nous a généreusement offert la quatrième page de couverture de son édition de juin 1992. Nous remercions chaleureusement Georges Simon pour son initiative destinée à augmenter l'audience d'AVIATION SANS FRONTIERES et à susciter de nouvelles adhésions.

- Présence d'un stand AVIATION SANS FRONTIERES le 26 septembre dernier à La Ferté Alais à l'occasion du Forum des jeunes pilotes de transport. Gérald Similowski, Primo Biason et l'équipe d'ASF ont fait une présentation de l'Association et ont répondu aux questions d'un auditoire important et très attentif. De nombreux jeunes pilotes ont émis le désir de participer à la vie et aux missions de l'Association.

- Pour aider au financement du CARAVAN récemment acquis en Alaska, ASF travaille à l'organisation d'un concert exceptionnel pour lequel Patrice Fontanarosa a accepté de prêter gracieusement son concours le 11 mars 1993 à l'UNESCO. Les recettes de ce concert, parrainé par Bernard Kouchner, seront destinées à l'opération "Un avion pour le Cambodge".

Télex

AVIATION SANS FRONTIERES DEMENAGE Depuis juillet dernier, nous sommes maintenant installés en zone frêt d'Orly, dans des locaux gracieusement mis à notre disposition par ADP.

Août 1992, à la demande de MEDECINS DU MONDE, les premiers accompagnements d'enfants et de leurs mères, arrivant de Sarajevo sont effectués.

Bons résultats de l'activité "convoyages d'enfants". Depuis le 01 janvier, 129 convoys ont été réalisés par 139 convoyeuses pour accompagner 211 enfants.

Nous avons le regret de vous informer du décès d'Alain Berranger survenu au printemps dernier dans des circonstances tragiques. Il avait participé à plusieurs missions dont l'Ethiopie en 1985. Agé de 51 ans, il laisse une femme et 4 enfants, auxquels toute l'équipe d'ASF renouvelle ses condoléances attristées.

Vu et entendu

A la suite d'un appel de SOS Hopitaux Lisieux qui demandait l'envoi de 25 flacons d'insuline à St Petersburg (CEI) pour l'Institut pédiatrique, nous avons réussi à acheminer le colis dans les 48 heures.

Comme elle le fait depuis 1989, AVIATION SANS FRONTIERES réalise à nouveau l'opération "Lait en poudre" à destination de Madagascar. Le bateau de la compagnie Delmas Vieljeux accosta le 10 octobre 1992 à Tamatave contenant 8 tonnes de lait en poudre offertes par la Fédération des Producteurs de lait pour les services de Pédiatrie des hôpitaux de Tamatave et d'Antananarive. Une équipe d'ASF était sur place pour assurer la réception et superviser l'acheminement et la répartition du lait.