

imprime à 1500

Le Monde de l'Aéronautique exprime sa générosité par

AVIATION SANS FRONTIERES

Octobre 1981

BULLETIN D'INFORMATION N° 3

Chers Amis,

Voici les dernières informations concernant les activités de notre Association depuis la parution du Bulletin n° 2 en avril 1981.

RAPPORT MORAL fait lors de l'Assemblée Générale du 24 juin 1981 par le Président G. Similowski :

« Parti d'une idée un peu utopique cherchant à regrouper les professionnels de l'Aéronautique pour participer à la lutte contre la misère et apporter leur soutien aux déshérités du monde, Aviation sans Frontières est devenue réalité.

Après un an et demi de fonctionnement, il a été prouvé que l'on pouvait mobiliser des moyens, des fonds, des hommes et des femmes appartenant au monde de l'Aéronautique.

Comme dans les branches médicales, il existe un potentiel humain qui cherche à exprimer son dévouement, sa générosité et sa bonne volonté en mettant en valeur, par sa compétence, le merveilleux outil que doit être l'avion.

L'équipe d'amis qui anime la vie de l'Association et se mobilise sans compter et moi-même avons souvent été touchés au plus profond de nous-mêmes par la chaleur des lettres d'encouragement, par la création d'œuvres d'art inspirées par notre symbole, par la spontanéité d'aides inattendues, par l'acceptation inespérée de nos demandes, par des gestes dont la discrétion égale la générosité, ainsi cet adhérent qui nous a remis une somme importante sur laquelle il ne comptait pas. Pas plus tard qu'hier, nous recevions dans une enveloppe un bon du Trésor de 10 000 F émis en 1976 et venant à échéance en juillet 1981, libellé au nom d'Aviation sans Frontières, sans un mot du donateur anonyme. J'espère que d'une façon ou d'une autre, ce donateur saura que nous le remercions de la confiance ainsi témoignée.

Nous avons reçus aussi des dons d'une importante compagnie pétrolière nous aidant à régler les factures de carburant de certaines opérations.

Les Amis de l'Homme, dont la générosité nous a été témoignée maintes fois, nous ont fait un don de 100 000 F en nous faisant toute confiance pour réaliser un projet dont je vous parlerai tout à l'heure.

Je tiens à remercier l'équipe qui anime nos activités, ils sont une vingtaine qui se donnent à fond. Par la diversité et la richesse de leur personnalité, ils nous permettent de faire face à peu près à tous les problèmes, qu'ils soient diplomatiques, administratifs, techniques, mécaniques, de relations extérieures ou avec la presse.

Je tiens à vous remercier, vous les adhérents, de votre confiance, de votre appui, de votre participation au fonds de soutien, nous permettant ainsi une masse de manœuvre afin d'aider et de soulager des misères et des drames.

Plus d'une centaine de personnes ont déjà participé directement à des opérations (surtout des techniciens). Cependant, beaucoup d'adhérents sont en mal d'action. Le temps, les circonstances feront que d'une façon ou d'une autre ils auront un jour à se rendre utiles.

Pour rester en accord avec la ligne de conduite que nous nous sommes fixée, nous avons réservé les fonds 1980-1981 à l'opérationnel.

Continuons tous ensemble à œuvrer par des actions concrètes dans le sens de la fraternité et de la solidarité».

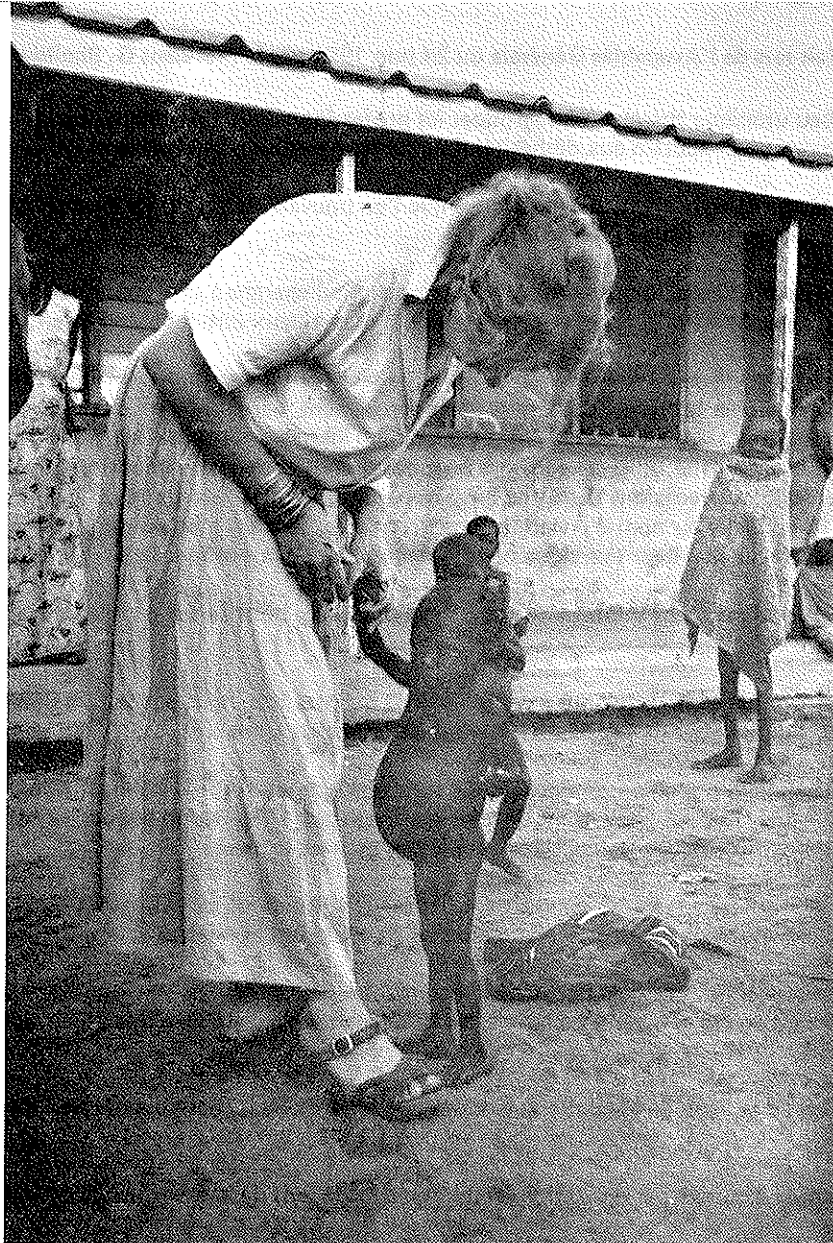
A PARTIR DE NOVEMBRE 1981

NOUVEAU SIEGE SOCIAL :

Courrier : Orly Sud 130 - 94541 ORLY AEROGARE CEDEX

Téléphone : 884.44.56

Lieu : Aérogare Sud - Escalier S 2 - 4ème étage - Porte n° 4334



Centre de soins dans le KARAMOJA en Ouganda

Dans le cadre de cette priorité à l'opérationnel, une décision fondamentale a été prise par le Conseil d'Administration au début 1981 : l'achat d'un monomoteur permettant à Aviation sans Frontières de posséder son « ambulance volante » sur les lieux mêmes où se trouve la détresse, apportant une présence permanente de l'Aéronautique sur le terrain.

ACHAT D'UN CESSNA 206 G

L'utilité de cette présence avait été démontrée avec l'utilisation d'un Jodel dont la location venait à expiration.

Il était exclu d'arrêter notre mission, car les organismes avec lesquels nous travaillions avaient besoin de nous.

D'autre part, il s'est avéré que ce type d'aide était peut-être la meilleure expression de notre vocation, en agissant directement sur le terrain, sans intermédiaire.

Compte tenu de l'état de notre trésorerie (environ 250 000 F) et d'un apport important des Amis de l'Homme (100 000 pour nous permettre de réaliser ce projet, le Conseil d'Administration a décidé l'achat d'un monomoteur.

Cette affaire a été menée rondement et fut une véritable épopée. Jean-Claude Simard, Georges Mazars et Pierre Bernard ont été des maîtres d'œuvre remarquables.

Grâce à un concours de circonstances, aux amitiés, aux sympathies pour notre mouvement, l'oiseau rare a été déniché aux USA, à Seattle, sous la forme d'un Cessna 206 turbocompressé, datant de 1977, équipé en 6 places ou 500 kg de charge.

Il fut démonté par les soins de Boeing, gratuitement, et transporté de Seattle à Roissy gracieusement par l'UTA, à l'occasion de la livraison d'un B.747. C'est encore l'UTA qui s'est chargée des opérations de dédouanement et du transport à Plessis-Belleville, dans les hangars de l'Aéroclub René Mouchotte.

Là, sous la conduite de Georges Mazars, Bergerot, Harel et Aubry (d'Air France) et Daumas (d'Eurocontrôl) et Trolley de Prévaux, avec le concours d'adhérents volontaires, il fut remonté et préparé pour la visite de contrôle Véritas dont l'intervention fut gratuite.

Faire tout ce travail en moins de trois semaines relève de l'exploit, surtout quand on connaît les formalités administratives à remplir.

En définitive, cet achat nous est revenu au prix très avantageux de 245 000 F.

Alors que le convoyage du Jodel entre Entebbe et St-Yan avait été effectué par Brunet, instructeur, et Serpry, mécanicien au SFACT, le convoyage de notre Cessna, immatriculé F-OAGE, a été fait par Bellec (OMN Air France) et par Candau et Feldzer (pilotes Air France).

Ils sont arrivés à pied d'œuvre le 20 mai pour poursuivre la mission Ouganda.

LOCAL

Dans la ligne de l'aide que tout le monde nous apporte, l'Aéroport de Paris a mis à notre disposition gracieusement un bureau à Orly Sud (cf. les coordonnées en première page).

Pour y accéder, dans le hall central de l'aérogare Sud, prendre l'escalier S2 qui se trouve derrière et à gauche du « Point de rencontre », notre local se trouve au quatrième étage, couloir nord, porte n° 4334.

Nous tenons à remercier l'ARES pour son hospitalité — qui nous a accueillis dans ses bureaux — ainsi que le SNPL et le SNOMAC qui nous ont permis d'utiliser le bâtiment et les facilités du Centre Gambart de Lignières. Ces trois organismes ont ainsi favorisé notre démarrage.



Notre « Ambulance volante » à pied d'œuvre à ARU au Zaïre

UGANDA

La mission est maintenant terminée. Elle a duré 9 mois, du 15 novembre 1980 au 20 août 1981, 497 heures ont été effectuées (286 heures pour Médecins sans Frontières - 211 heures pour 13 autres organismes différents).

Pour remplir cette mission, 40 personnes — mécaniciens et pilotes — ont assuré les relèves successives.

Il faut rendre hommage à tous ceux qui sont partis là-bas. Certains ont mis tous leurs congés dans cette affaire, d'autres ont pris des congés sans solde, d'autres comme les mécaniciens font des aller et retour rapides pendant quelques jours de repos, ce qui, bien sûr, est aussi fatigant qu'un séjour.

La mission sur le terrain n'est pas une partie de plaisir où « l'on va faire de l'aéroclub gratis au pays des safaris ». C'est de l'humanitaire, du vrai, avec une part de risques, les mêmes risques que l'on partage avec d'autres organisations qui se dévouent sur la place comme ceux de la Croix Rouge, les missionnaires, les religieuses, les infirmières et les médecins de Médecins sans Frontières, les membres des organismes internationaux.

Cette mission s'est achevée d'une part parce que Médecins sans Frontières arrêtait ses opérations ; en effet, leur vocation est d'aller au point le plus chaud, là où l'urgence est évidente. Or, la terrible famine qui a ravagé le Karamoja l'été dernier a été jugulée grâce à l'apport massif de l'aide internationale et, maintenant, il faut continuer une assistance de routine.

D'autre part, pour des raisons politiques, les autorisations de vol étaient de plus en plus difficiles à obtenir ; en effet, depuis le retrait des troupes tanzaniennes chargées de maintenir l'ordre, l'ouest du pays, terre de l'ethnie d'Amin Dada, connaît une situation conflictuelle amenant les autorités à interdire les vols locaux.

Conclusion :

Cette première opération qui était notre première tentative d'implantation sur le terrain s'est avérée fructueuse. Il a été démontré l'utilité d'un avion léger et qu'avec un moyen aussi simple on pouvait être d'une grande efficacité.

Il a été aussi démontré que les volontaires ne manquaient pas et que l'aéronautique pouvait être en permanence sur le front de la misère.

D'avril à septembre 1981 ont participé à cette mission :

Messieurs Choise (OPL UTA)

Mailly, Lefranc, Desenfans, Viaouet (pilotes en attente d'emploi)

Bernard, Lami (Retraités Air France)

Prévaux (mécanicien indépendant)

Chartier, Moreau (OPL TAT)

Badaire, Guillaud, Hasler, Miquel, Proust, Sauvat, Dalle (OPL Air France)

Bouchareine, Perraudin, Simard (CDB Air France)

Martin (Retraité administratif)

ZAIRE

Notre F-OAGE est maintenant au Zaïre.

A cause de la situation conflictuelle de l'ouest ougandais, 200 000 réfugiés environ sont passés de la région du West Nile ougandais au Haut Zaïre.

L'UNHCR (Haut Commissariat aux Réfugiés - ONU), qui a charge de fixer et de subvenir aux besoins de ces réfugiés, a confié à l'AIDR (Aide Internationale pour le Développement Rural) le soin d'organiser et implanter des camps. La partie médicale y est assurée par Médecins sans Frontières.

Nous, nous sommes au service de l'AIDR, donc de l'UNHCR, pour effectuer des liaisons sanitaires, des livraisons de médicaments, des repérages de sites en vue de travaux de génie rural et des relèves de personnel.

Notre avion est basé à Aru (voir carte jointe).

La mission proprement dite a commencé le 1er septembre 1981 et le 1er octobre 70 heures avaient été effectuées.

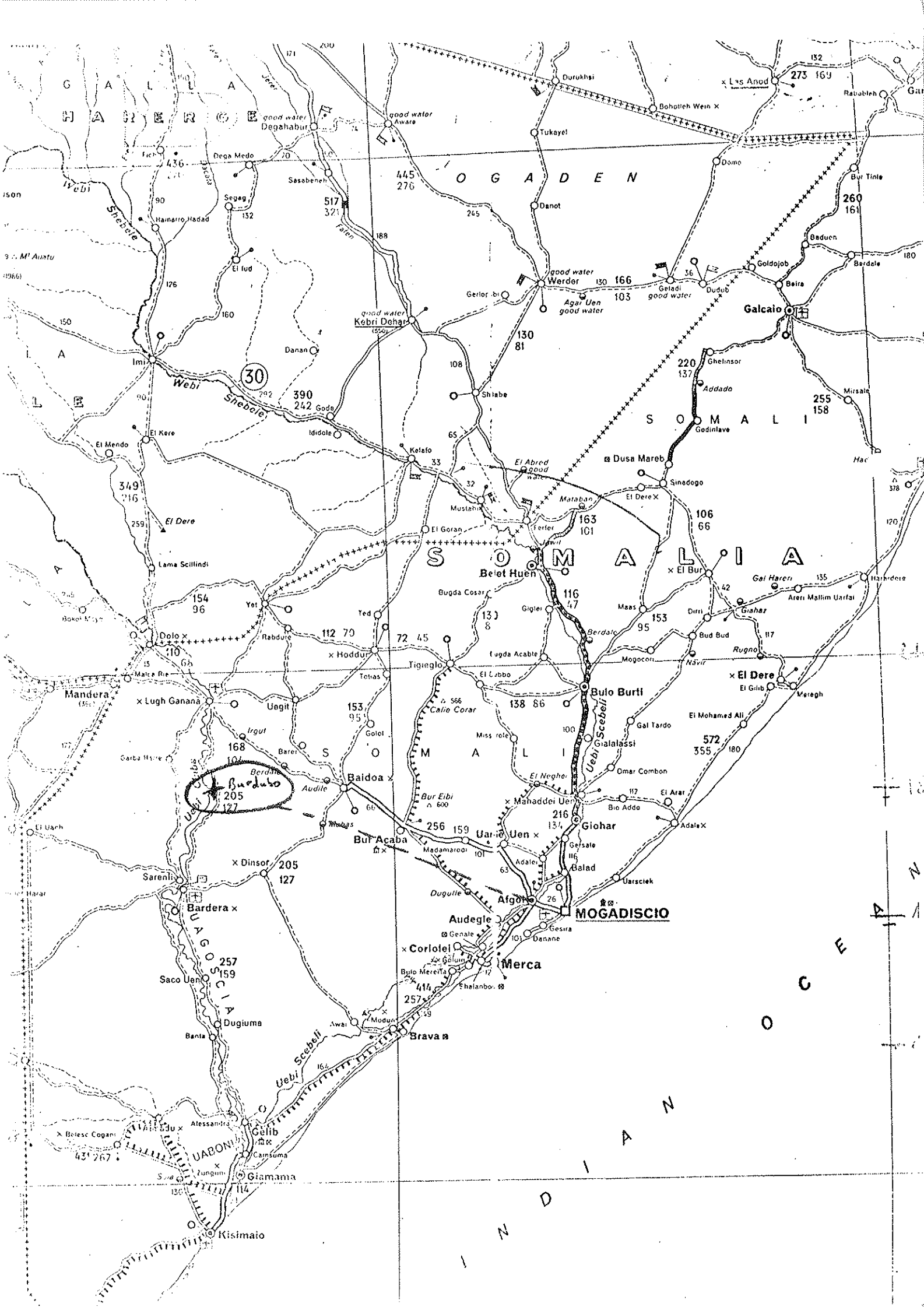
Le transfert et la mise sur pied de cette mission ont été réalisés par :

Messieurs Moreau, Chartier, Prévost (TAT-Air Alpes)

Dalle (Postale Air France)

Thouemont (Instructeur aéroclub)

Mailly (en attente d'emploi)



GALLA
H A R E R O E

O G A D E N

S O M A L I

S O M A L I A

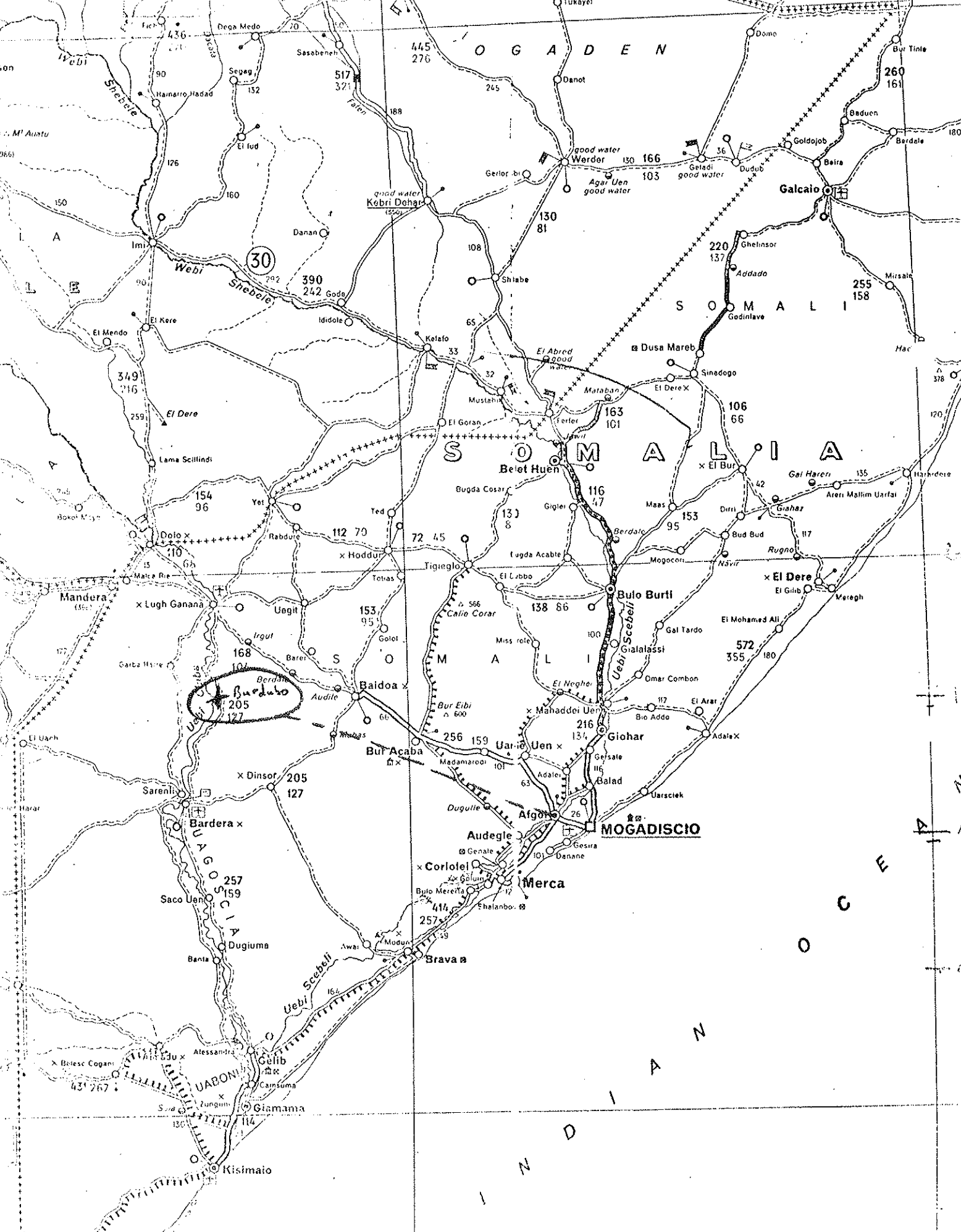
M O G A A D I S C I O

M E R C A

U A B O N I

I N D I A N O C E A N

Berbera
205



SOMALIE

Dans le cadre de l'aide aux camps de réfugiés en difficulté à cause des inondations monstrueuses de mai 1981 :

- 1) Nous avons fait l'intermédiaire avec Air France pour un affrètement commercial d'un cargo 707 Paris-Mogadiscio pour le transport de 38 tonnes de vivres ; le financement étant assuré par des fonds d'urgence de la C.E.E. (Commission Economique Européenne).
- 2) Pour le compte de Médecins sans Frontières et commandités aussi par la C.E.E., nous avons loué un 206 à Nairobi et fourni les pilotes pour établir une liaison entre Mogadiscio et les camps du nord-ouest de la Somalie isolés par les inondations. Les 40 000 réfugiés assistés par les 40 personnes de Médecins sans Frontières étaient en situation dramatique.

Du 15 mai au 29 juin, 22 tonnes de médicaments et de protéines à haut pouvoir nutritif, ainsi que 130 personnes, ont été transportées.

Ont participé à cette mission :

Messieurs Hubert (OMN Air France)
Rouget, Mailly (en attente d'emploi)
Guillotel, Simard (CDB Air France)
Feldzer, Cès, Philippot, Guillet (OPL Air France)

Cette mission était exemplaire car ponctuelle, précise et urgente.

SALVADOR

L'Association Médecins du Monde avait lancé, en janvier dernier, une opération « Un avion pour le Salvador ».

Le 26 juin, nous participions, à titre de conseiller et de coordinateur aéronautique, à cette opération.

Il s'agissait de faire parvenir des médicaments et du matériel chirurgical dans ce petit pays déchiré par la guerre civile. Médecins du Monde a pu établir un accord difficile avec la Junte qui, moyennant une répartition équitable de l'aide, accepta que soient livrés les trois quarts de la cargaison à la Croix Rouge et aux autorités ecclésiastiques qui supportaient tout le poids de l'organisation sanitaire dans les campagnes.

Le vol était traité d'une façon commerciale car AIR FRANCE n'a plus son cargo 707 aux Antilles et sous-traite là-bas avec Global. Notre participation était donc faible mais a été utile au niveau du transit entre le bateau venu du Havre à Pointe-à-Pitre et l'avion, grâce à François Miquel qui s'est rendu sur place.

HAUTE VOLTA

Du 1er juillet au 15 août, comme l'année dernière, il fallait ravitailler, au départ de Dori, deux localités du Sahel (Gorome et Sebba), isolées par les inondations.

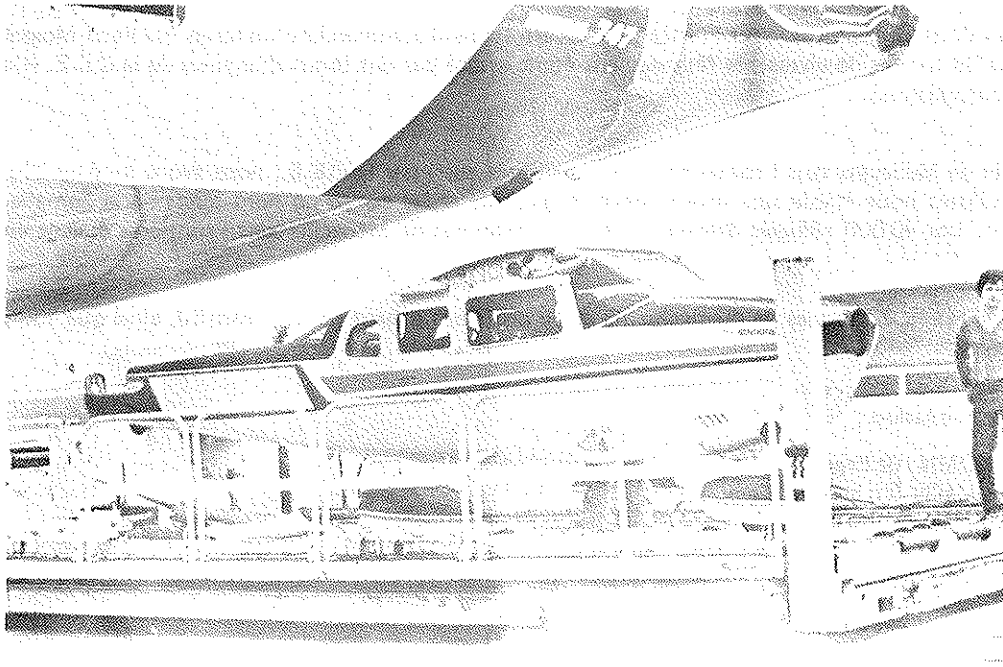
Un crédit de 130 000 F était accordé par les Amis de l'Homme pour couvrir les frais de carburant. L'avion, un N.262, et son entretien étaient fournis par l'Armée de l'Air voltaïque. Aviation sans Frontières, pour sa part, couvrait les besoins en personnel et les frais afférents.

Les deux premières semaines ont été très satisfaisantes car 50 tonnes ont été distribuées. Puis, un revirement inexplicable de l'administration locale et par un manque d'approvisionnement de Dori, nous n'avons pu livrer que quelques tonnes durant les quatre dernières semaines.

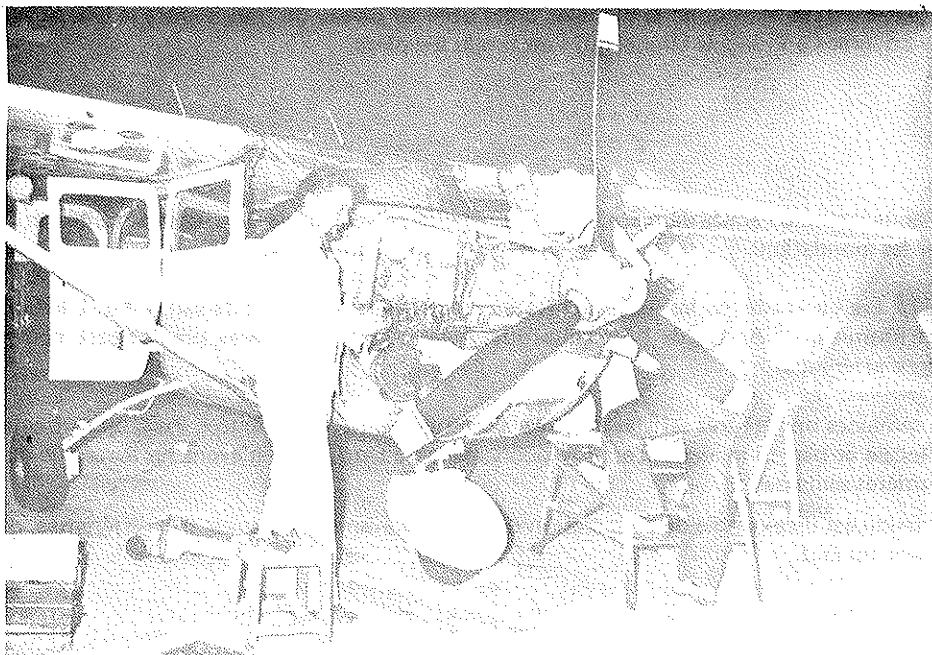
Malgré tout, cette mission est un exemple de coopération de trois organismes d'essences très différentes, des hommes de bien, des professionnels, un état.

Ont participé à cette mission :

Messieurs Brunet, Faure, de Villoutreys (IPP)
Barberis, Liaudet, Haffner, Petit (pilotes en attente d'emploi)
Palazuoli, Bouchaudy, Baour (OMN en attente d'emploi)
Blanchard (mécanicien sol)
Closier - Mesdames Blanchard, de Villoutreys (convoyeurs)



Livraison de notre Cessna par U.T.A.



Remontage et G.V. par MM. DAUMAS (Eurocontrol), BERGEROT et MAZARS (AF)

COLISAGE

Notre activité se poursuit dans deux directions :

1) Envois réguliers de médicaments nécessitant des précautions de transport.

Exemple : Sur Fez, des boîtes de vaccins à conserver à plus 4° et à ne pas renverser.

2) Transport de médicaments urgents confiés par :

– Des hôpitaux

Exemple : après une opération de cardiopathie grave effectuée dans un hôpital de Lyon, un jeune Algérien est retourné dans son pays. Son état nécessite en permanence un traitement avec un produit introuvable en Algérie. Cet hôpital nous confie régulièrement les échantillons gratuits de ce médicament.

– Des organismes humanitaires

Depuis avril 1981, nous avons fait des transports pour :

- A.I.C.F. (Aide Internationale contre la Faim) sur Madagascar, Ouagadougou et Quito
- Enfance et Partage sur plusieurs villes d'Afrique, en particulier Kigali
- Terre des Hommes France sur Ho Chi Minh Ville et Ouagadougou
- Les Enfants de la Faim sur Brazzaville, Cotonou et Bamako
- Frère des Hommes sur Bamako
- Missionnaires à Madagascar

Ces deux types de transport sont effectués par les équipages qui acceptent de prendre en charge, en plus de leurs bagages personnels, un ou deux colis. Mais cette mission n'est possible que grâce à la collaboration toujours dévouée des chefs d'escale et des agents d'escale qui réceptionnent les colis et les remettent aux destinataires, ces derniers se chargeant dans tous les cas des formalités de dédouanement.

NOTA

Cette activité, pour être durable et ne pas créer de problème, nécessite une grande rigueur.

Une procédure très précise a été établie et soumise aux différentes autorités.

Aucun colis qui ne soit passé par les mains de notre équipe spécialisée -conduite par André Fleury- et accompagné des documents spécifiques (*) ne peut et ne doit être accepté.

INFORMATIONS DIVERSES

- L'EQUIPE DE TRI de médicaments, qui a toujours besoin de volontaires surtout pour travailler avec Enfance et Partage à son local au Kremlin Bicêtre.
- PROJET CONVOYAGE : Nous espérons pouvoir mettre sur pied une activité « Accompagnement d'enfants ». Cela n'est ni aussi simple, ni aussi évident qu'il n'y paraît, mais nous suivons l'affaire.
- SALON DU BOURGET : Une permanence a été effectuée à notre stand par une dizaine d'adhérents. Elle a permis de faire connaître nos activités.
- EXPOSITION PEINTURE : Au mois de juin s'est tenue à St-Jamet une deuxième exposition d'André Gréard au profit d'Aviation sans Frontières.

(*) Attestation de donateur, lettre de transport Aviation sans Frontières, adresse du correspondant à l'arrivée, étiquette officielle, etc. . .

ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée annuelle statutaire s'est tenue le 24 juin 1981.

51 adhérents étaient présents
126 " se sont fait représenter
177 " au total

Le rapport financier 1980 présenté par notre Trésorier, M. Castelnau, a été approuvé à l'unanimité.

Au 31 décembre 1980, les recettes propres apportées par 765 cotisations et fonds de soutien de l'Association s'élevaient à 310 153 F, les dépenses à 227 590 F (ces chiffres n'intègrent pas les comptes de passage, sommes transitant par notre Association pour les opérations où nous n'assurons que la coordination).

Le rapport moral et d'activité présenté par notre Président, M. Similowski, a été adopté à l'unanimité, moins une voix.

L'Assemblée a procédé à l'élection pour le renouvellement de la moitié du Conseil d'Administration.

A l'issue de cette élection et du Conseil d'Administration du 29 juillet, la composition du Bureau et du Conseil est la suivante :

Membres du Bureau :

Messieurs Similowski Gérard - Président (*)
Gréard André - Vice-Président (*)
Yout Alain - Secrétaire Général (*)
Castelnau Alain - Trésorier (*)
Fleury André
Maréchal Pierre
Simard Jean-Claude

Membres du Conseil :

Madame Robbe Catherine
Messieurs Bernard Pierre
Boullault Roger
Brunet Roger
Clerc Georges
Costes Daniel
Cumine Jean-François
Delaune André
Génisson Philippe
Grimault Jean-Claude
Henriet Marcel
Hoyer Jacques
Madalinski Gilles
Mazars Georges
Micol Antoine
Rolland Jean-François
De Villoutreys Guy
Decamp Roger
Merloz Robert

Secrétariat principal :

Madame Fleury Geneviève

Trésorier Adjoint :

Madame Frenel Jacqueline

(*) Aussi membres du Conseil

RECHERCHONS

Le questionnaire que vous avez rempli au moment de l'adhésion servant surtout de sondage général, il est nécessaire de se faire connaître si vous êtes intéressé par une tâche particulière.

— Mécaniciens pour entretien monomoteur pour des périodes de 8 à 10 jours au Zaïre ou au Rwanda (révisions périodiques)

— Pilotes monomoteur expérimentés pour nos opérations prévues après mars 1981
Durée souhaitée : 1 mois (3 semaines minimum)

— Assistants capables de tenir la gestion, de faire les pleins, effectuer de petits travaux de mécanique, de conduire une voiture, etc...
Durée : 1 mois minimum au Zaïre

— Secrétaires pour effectuer une ou deux fois par semaine des travaux de dactylographie, de rédaction, ou tenir une permanence

— Démarcheurs pour s'occuper des dépôts et des retraits de visas auprès des ambassades, et toutes les formalités administratives nécessitant un déplacement

Ces deux dernières fonctions sont très intéressantes car elles touchent directement à la vie de l'Association, créent de nombreux contacts et sont diversifiées.

(VOIR CARTE MICHELIN 155.)

