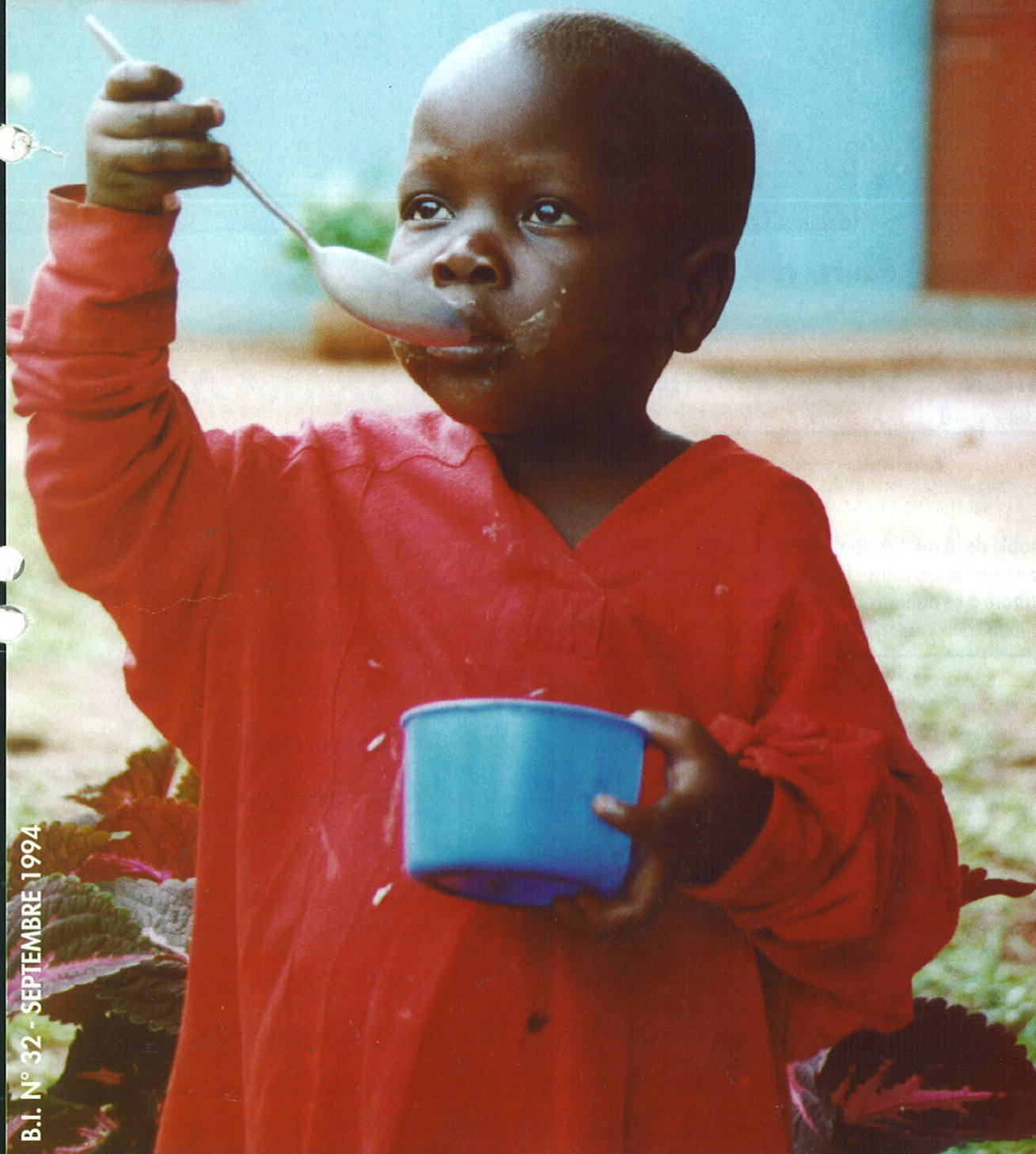


# AVIATION SANS FRONTIERES

M A G A Z I N E

3500 ex-  
impumerie iT

Assemblée Générale  
Spécial





## Conseil d'administration

Liste des Membres

BARDON Anne-Marie  
DUBREUCQUE Danielle  
FREMY Lucette  
LEFRANC Louise  
LOUIS Catherine  
MEROUR Monique  
TIBERI Danielle  
VANDENWIELE Dominique  
BIASON Primo  
BONZON Claude  
CHAUVE Jean-Marie  
CLOZIER Jean  
FOURNERAT André  
GUERRIER Jacques  
HASCOËT René  
HELBLING Jean-Paul  
MARCHAND René  
MEROUR Alain  
MOACHON Roland  
POCHERON Gérard  
POULET Marcel  
RUET René  
SEVIGNAC Gérald  
SIMIOWSKI Gérald  
VERVIALLE Lucien



## AVIATION SANS FRONTIERES

M A G A Z I N E

Bulletin d'Information d'A.S.F  
ORLY FRET 768 - 94398 ORLY AEROGARE CEDEX  
Tél. (1)49 75 74 37 - Fax : (1)49 75 74 33

**Responsable de la publication :** Marcel Poulet  
**Rédaction :** Catherine Louis - Danièle Tibéri - Primo Biason  
**Ont collaboré à ce numéro :** Louise Lefranc - Arlette Blum  
**Photos :** Jean-Louis Bancelin - Lona Le Biavant

### NOUVEAU BUREAU

**Président** ..... Marcel POULET  
**Vice Président** ..... André FOURNERAT  
**Secrétaire Général** ..... Jacques GUERRIER  
**Secrétaire Général Adjoint** ..... Gérald SEVIGNAC  
**Trésorier** ..... Gérard POUCHERON  
**Relations extérieures, Chargés de Mission** .. Primo BIASON  
**Messagerie Médicale** ..... Jean CLOZIER  
**Accompagnement enfants** ..... Danielle DUBREUCQUE  
**Mécanique** ..... René MARCHAND  
Roland MOACHON, René HASCOET  
**Avions légers** ..... Jean-Marie CHAUVE  
**Affaires générales** ..... Yves BELLANGER  
**Affaires création cartes de vœux** Dominique VANDENWIELE  
**Affaires intérieures** ..... Louise LEFRANC  
**Informatique** ..... Alain MEROUR

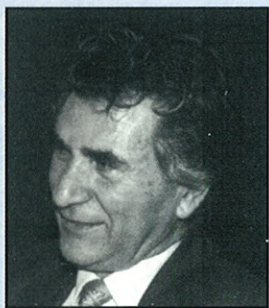
## SOMMAIRE

- 3 Editorial
- 4 Assemblée Générale
- 6 Rapport Financier Exercice 1993
- 7 Résultats par Activités 1993
- 8 Accompagnements Enfants
- 10 Messagerie Médicale
- 12 Secteur Entretien Avion
- 13 Activité Avions Légers
- 14 Rapport d'Activités "bureau 1993"  
et Activités Relations Publiques
- 15 Trophée Golf
- 16 Souvenirs... Souvenirs...

Merci à AIR INTER pour toute l'aide apportée dans  
la conception et la réalisation de ce magazine.



# EDITORIAL



Lorsque j'ai été élu, il y a 3 ans déjà, à la Présidence d'Aviation Sans Frontières, je savais qu'il s'agissait d'un grand honneur et d'une très lourde responsabilité.

Je me suis efforcé d'assumer de mon mieux l'un et l'autre.

Aujourd'hui mon installation en province ne me permet plus de continuer à assurer la disponibilité que j'exerçais à plein temps et que

ce poste réclame et mérite. J'ai donc décidé de passer le relais.

J'ai vécu durant ces trois années, quelques moments difficiles et connu des satisfactions d'une qualité et d'une intensité rares. Moments difficiles, car le monde de l'Humanitaire est confronté chaque jour à l'horreur, l'insécurité, la misère, la souffrance et il est quelquefois désespérant de constater que l'Homme, qui sait si bien faire progresser la technique, est aussi capable de régressions inquiétantes sur le plan des comportements sociaux.

Au Cambodge, en Angola, au Rwanda, trois pays où nous sommes présents, trois contrées où le climat, la nature, ailleurs si ingrats, ont su se montrer cléments, la folie des Hommes a été capable d'engendrer les pires horreurs.

L'aventure Humanitaire reste néanmoins passionnante et exaltante car, pour contre-balancer la barbarie, on y rencontre d'autres Hommes qui se révèlent capables des gestes les plus beaux de courage, d'abnégation et de générosité.

Puisse la fraternité l'emporter sur la haine et permettre enfin un jour, mais quand ?- un peu d'espoir dans les progrès futurs de l'Humanité.

Durant ces trois années, en dépit des difficultés rencontrées, notre Association a poursuivi sa progression. Les adhésions, les missions, les budgets sont en augmentation, le matériel aérien a été renouvelé et adapté.

Il reste encore, bien sûr, des progrès à faire.

Pour tous ces résultats, au bout de ce chemin parcouru ensemble, je veux exprimer à toutes celles et à tous ceux qui m'ont aidé mes

remerciements les plus chaleureux :

- A mon épouse, qui a accepté avec le sourire les contraintes de mon engagement et qui m'a beaucoup secondé et assisté dans mon action.

- Aux Présidents qui m'ont précédé à ce poste qui ont su, avec une loyauté exemplaire et rare, me soutenir même quand les choix étaient risqués et difficiles.

- Aux Membres du Bureau et du Conseil d'Administration, aux Responsables d'activités, leur fidélité, leur soutien m'ont toujours été spontanément accordés, avec le souci constant et légitime des intérêts de l'Association et de son efficacité.

- A toutes celles et tous ceux qui ont, discrètement, inlassablement, apporté à Aviation Sans Frontières leur participation, leur disponibilité, leur désintéressement.

J'ai essayé d'orienter, de dynamiser, de coordonner, d'animer, mais l'oeuvre réalisée est collective, et je veux rendre hommage à l'ensemble de l'EQUIPE, pour tous les efforts consentis. Rien n'a été facile. Merci aux adhérents, donateurs, partenaires, cadres, permanents, administratifs, convoyeurs, pilotes, mécaniciens, chacun à son poste, en assumant son rôle, a apporté son irremplaçable contribution et devient solidairement responsable des performances réalisées.

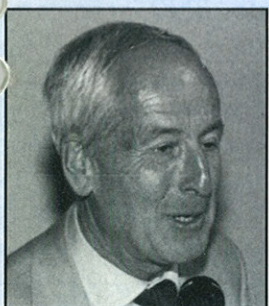
Aujourd'hui, investi de votre confiance, Marcel POULET prend les commandes. Je sais combien la tâche est difficile. Je suis certain que vous lui apporterez votre soutien comme vous avez su me l'accorder.

Bien des choses ont été réalisées -au fil des années- par notre Association, depuis que les pionniers ont montré la voie au Biafra et que nos Fondateurs ont créé Aviation Sans Frontières.

Beaucoup de progrès restent à accomplir dans l'espoir de rendre notre monde plus solidaire, plus fraternel.

Je reste à vos côtés pour que, tous ensemble, nous poursuivions l'oeuvre entreprise, pour que le Monde de l'Aéronautique, avec ses moyens, son savoir faire, sa spécificité, continue à exprimer aux plus pauvres, aux plus démunis, aux plus malheureux, sa traditionnelle solidarité et sa légendaire générosité.

**Primo BIASON**



Voici 3 ans, alors que Primo s'apprêtait à jouir d'une retraite qui engendre un repos tant souhaité, non seulement souhaité mais nécessaire pour compenser des années laborieuses et difficiles comme chef du personnel navigant d'Air Inter, voici trois ans donc, nous venions André Fournérat et moi-même le solliciter pour présider AVIATION SANS FRONTIERES.

Pour le convaincre, nous ne pouvions trouver meilleure ambassadrice que son épouse Christiane déjà si sensible à l'action d'ASF. La tâche de Christiane fut-elle difficile ? Je ne le crois pas, Primo qui avait déjà effectué pour ASF la mission d'EREVAN en décembre 1988 avait la sensibilité qui convient à cette mission.

Ce que nous devons à Primo à la tête de notre organisation, vous êtes, vous ses proches collaborateurs, les plus aptes à l'apprécier. Nous ne saurions témoigner notre reconnaissance à Primo sans y associer Christiane dont le dévouement a forcé notre admiration.

A en croire Primo, je me serais engagé à vous solliciter pour prendre sa succession lorsque le temps en serait venu. Je n'ai pas un souvenir précis de cet engagement, mais Primo a été si affirmatif qu'il a su me persuader de lui avoir promis de vous

proposer ma candidature. En définitive, je l'ai fait avec joie, vous venez de la retenir, j'en suis très fier.

Mais, chers amis, je vais vous surprendre : j'aurais aimé ne pas avoir à assumer cette présidence car j'aurais aimé que notre association AVIATION SANS FRONTIERES soit dissoute, devenue inutile. Inutile, car tous les conflits que connaît notre planète et qui nécessitent notre présence se seraient éteints. Notre monde serait en paix et plus encore, aucune misère n'appellerait notre secours. Hélas, il n'en est pas ainsi, les conflits subsistent, la misère ne régresse pas et il nous faut secourir. C'est bien pour cela, chers amis, que vous êtes réunis au sein d'ASF «Pour porter secours». Pour cela, vous avez choisi le vecteur qui vous est familier «l'avion».

Pour piloter ASF, vous venez de me choisir ; vous le savez, un pilote ne peut rien sans son équipage, vous êtes l'équipage d'ASF et ce n'est qu'avec votre soutien que la mission peut être accomplie. Je ne doute pas que vous poursuivrez tant que nécessaire, la tâche que vous avez entreprise, que vous avez si bien développée, avec un dévouement sans relâche. Aussi je me réjouis d'être des vôtres, je m'attacherai à suivre votre exemple, chaque jour renouvelé, afin que nous puissions encore ensemble «porter secours». Je vous remercie de la confiance que vous me témoignez.

**Marcel POULET**  
Président



# ASSEMBLEE GENERALE DU 30 AVRIL 1994

## RAPPORT MORAL

Chers Amis,

Fidèle à notre tradition, voici un rapide bilan de l'année écoulée, et l'évocation de quelques perspectives pour le futur proche.

Vous avez pris connaissance des compte-rendus de nos différents secteurs d'activité. Les responsables vous ont fait part des nombreuses difficultés rencontrées. Malgré ces obstacles divers, les problèmes ont été résolus. Les résultats sont remarquables dans toutes les disciplines ; j'adresse à tous les remerciements les plus chaleureux pour les efforts consentis et les performances réalisées.

Si je devais résumer, en quelques mots-clés, nos objectifs et réalisations 1993, je vous proposerais :

- **consécration**
- **continuation**
- **adaptation**
- **consolidation**

### CONSECRATION

Notre Association, grâce à ses performances, est depuis longtemps connue et appréciée, dans le milieu humanitaire et aéronautique. Nous devons, cependant, intensifier encore notre effort d'information et de communication.

ASF était déjà titulaire de plusieurs distinctions :

- Prix Icare en 1984
- Diplôme d'Honneur de la Fédération Aéronautique Internationale en 1991
- 1993 restera une année marquante au cours de

laquelle notre Association a été Lauréate du journal Aviation Week et où les Pouvoirs Publics ont accordé à ASF le statut d'Association reconnue d'Utilité Publique. Il s'agit là d'une étape importante.

Les démarches préalables à cette reconnaissance ont été entamées avec votre approbation à l'issue du vote de l'Assemblée Générale extraordinaire de 1992. André Fournier et René Garrivier ont suivi le cheminement de ce dossier et je les remercie pour leurs interventions et leur efficacité. Toute notre reconnaissance à celles et à ceux qui ont su, grâce à leurs efforts, leurs performances, leurs sacrifices, préparer et mériter cette consécration.

Ce statut nous donne accès à de nouveaux droits. Il nous confirme nos devoirs vis-à-vis de ceux que nos actions, peuvent aider à soulager.

Cette consécration, que nos anciens ont mérité, les générations présentes et futures se doivent de l'honorer à leur tour, je suis certain qu'elles y parviendront et que notre futur sera digne de notre passé.

### CONTINUATION

C'est une caractéristique très sympathique de notre association de rester, au fil des ans, et des changements d'équipes, fidèle à l'éthique des Fondateurs d'ASF.

Cette continuité s'explique par la présence parmi nous d'«Anciens» toujours vigilants,

toujours dynamiques, toujours disponibles. Ils perpétuent la tradition et entretiennent la flamme. Leur présence est rassurante, et génératrice d'émulation.

Cette fidélité est renforcée par l'adhésion des nouvelles générations aux choix, aux objectifs des Fondateurs. Chacun sait que la situation de l'emploi est aujourd'hui dramatique dans le milieu aéronautique. Nous n'avons pas l'ambition ni les moyens de résoudre seuls ce problème. Mais la solidarité s'exerce aussi à nos portes. Nous avons utilisé en mission des pilotes au chômage ou des jeunes en suspension de cycle de formation, des pilotes de générations, d'origines, d'expériences différentes. Retraités, actifs ou chômeurs se sont ainsi cotoyés dans nos bureaux, nos avions, nos missions. Cette cohabitation est enrichissante et quand s'additionnent les énergies, les compétences, les bonnes volontés, il se crée des synergies et naissent des résultats qui ont un dénominateur commun : la Solidarité.

### ADAPTATION

Mais la fidélité de l'éthique ne doit être ni sclérosante ni paralysante. L'esprit de continuité n'exclut ni la réflexion, ni les discussions, ni les adaptations. Si les problèmes à résoudre restent les mêmes - guerres, famines, épidémies, catastrophes naturelles - les moyens d'y porter remède évoluent. Nous devons, pour maintenir et accroître notre efficacité, faire preuve

d'imagination et savoir, quand c'est nécessaire, nous adapter. Cela peut nous conduire à étudier de nouvelles structures, à renforcer nos équipes, à rechercher de nouveaux partenaires ou de nouveaux financements, à utiliser des outils différents et des avions mieux adaptés.

Ces innovations, réflexions ou adaptations concernent tous les domaines. Ainsi le soutien très apprécié d'un nouveau partenaire, la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France va-t-il nous permettre de développer l'activité du secteur «Accompagnement d'enfants».

Cette nécessité d'adaptation s'étend aussi à notre parc aérien. Après l'acquisition du Caravan en 1992 - qui nous donne entière satisfaction au Cambodge - nous avons également prévu le remplacement de notre fidèle BN2, récemment vendu à nos amis d'ASF/Belgique. Dans ce dessein nous avons par un contrat de location-vente, préparé l'acquisition, réalisée le 31 mars 94, du Twin Otter dont les caractéristiques de rusticité et de polyvalence rendent à nos utilisateurs d'immenses services.

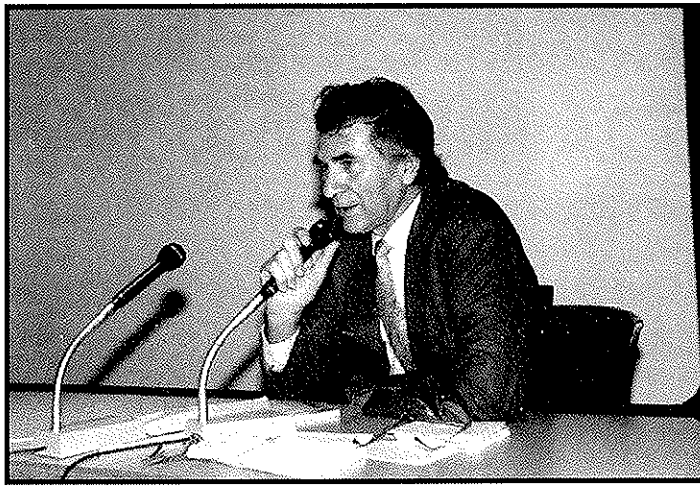
Grâce aux remarquables performances de nos équipes en Angola, nous avons été sollicités pour exploiter dans ce pays, à la demande des ONG, des machines plus récentes pour des transports lourds. Face à cette demande, nous avons estimé, après une étude approfondie que nous



ne disposons pas, aujourd'hui, des moyens matériels et financiers suffisants pour garantir l'exécution de cette mission particulière. Pourrons nous le faire demain ? Si la réflexion nécessaire est entreprise, il faudra en analyser toutes les conséquences. Les solutions existent. Les moyens humains en quantité, qualité, compétences sont disponibles. Mais cela suppose pour notre Association une nouvelle dimension, d'autres structures, des financements différents et garantis. Le débat est ouvert.

## CONSOLIDATION

Notre ambition, notre responsabilité, consistent à garantir la qualité et la pérennité de nos actions. Atteindre ces objectifs, améliorer encore nos résultats, utiliser les outils et les avions les mieux adaptés, tout cela nécessite des moyens importants. Au delà de la qualité des hommes et des femmes, la sécurité de nos équipages, l'efficacité sur le terrain dépendent de la qualité et de la fiabilité de nos machines. C'est pourquoi le choix et le renouvellement de nos avions ont été étudiés, prévus, réalisés en fonction d'une optimisation de nos moyens pour obtenir les meilleures garanties de sécurité et de performance. Notre devise : être à la fois ambitieux et réalistes, opérationnels et prudents. Cela nous a conduits, pour la deuxième année consécutive à doubler notre budget général, pourtant maintenu en équilibre. Cette performance collective n'a pas été obtenue sans difficultés. Elle représente la somme d'une longue série d'initiatives additionnées, d'économies réalisées. Nous devons ce résultat à la



fidélité de nos adhérents à la générosité de nos donateurs, à la participation et à la coopération de nos partenaires, à l'efficacité de celles et ceux qui ont participé aux ventes de cartes de vœux et d'objets promotionnels, aux recettes du concert, tout ceci optimisé grâce à une gestion rigoureuse de nos recettes et de nos dépenses, sous la surveillance attentive et très précieuse de notre Trésorier et le soutien actif et vigilant de notre Conseil d'Administration.

Mais le volume et l'équilibre du Budget ne sont pas les seuls éléments importants pour notre Association.

L'essentiel réside dans la qualité et la finalité de nos opérations, dans la somme des investissements personnels et humains. Et là, une fois encore je vous félicite pour tous les efforts consentis et tous les résultats obtenus, dans tous les secteurs d'activités sans exception.

Chacun et chacune à son poste, sans distinction de fonction, participe au bon fonctionnement de notre Association et doit être remercié et félicité pour sa contribution à l'oeuvre commune.

## DEMAIN...

L'année 94 est déjà bien

entamée. Les objectifs de 1993 sont maintenus et respectés. Chaque activité fonctionne avec une régularité et une progression exemplaires.

- la messagerie améliore ses performances.
- les accompagnements d'enfants, déjà en progression de 26 %, envisagent d'étendre leur assistance aux enfants handicapés.
- les mécaniciens, toujours discrets gèrent avec leur habituelle maîtrise nos vieux avions, et se passionnent pour les nouvelles machines. Ils continuent à nous émerveiller par leur jeunesse, leur dynamisme, leur efficacité.
- l'activité avions légers très soutenue est en forte augmentation en ce début d'année. Des évolutions de mission sont à prévoir à moyen terme.

Nous sommes présents au Cambodge depuis 1991. Ce pays a beaucoup changé, la situation s'améliore, même s'il reste beaucoup à faire. Après avoir apporté dans ce pays durant cette période difficile une contribution utile et appréciée, la présence de nos deux avions s'avère aujourd'hui moins nécessaire. Notre équipe «Communication» après le succès du superbe concert de l'UNESCO, va désormais,

au delà des multiples tâches d'information, s'investir dans un projet de «mailing». Nous espérons, si nous obtenons les aides et les accords nécessaires, réaliser cette opération destinée à mieux faire connaître nos actions aux Personnels du milieu Aéronautique et susciter de nouvelles adhésions. Nous travaillons activement à la recherche de partenaires et de procédures qui respectent notre éthique, épargnent notre budget et assurent à ce projet une bonne efficacité.

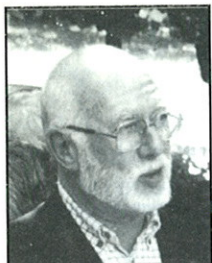
Vous allez être maintenant consultés sur le bilan de l'année 1993. Je souhaite que par une approbation massive, vous adressiez un remerciement personnel à toutes celles et tous ceux qui ont apporté à Aviation Sans Frontières leur dévouement, leur désintéressement, leurs compétences, leur disponibilité.

Toutes et tous ont su accomplir dans la discrétion et en dépit des difficultés souvent insoupçonnées, un travail exemplaire avec un seul souci, une seule motivation, une seule récompense SERVIR.

A toutes et à tous j'adresse mes remerciements les plus sincères et les plus chaleureux.

Primo BIASON





# RAPPORT FINANCIER

## EXERCICE 1993

1993 a été une année de forte croissance des activités de l'Association. Le budget a légèrement dépassé le double de celui de 1992. Les charges ont atteint 8,078 millions de francs contre 3,889 en 1992, les ressources 8,458 contre 4,182.

Pour l'essentiel, cette progression découle de l'important développement des missions locales en Angola et au Cambodge. Pour ces deux missions, le bilan est très proche de l'équilibre.

### LES RESSOURCES

Les ressources propres de l'association progressent de 291.000 frs, soit environ 16 % dont 49.300 frs pour les cotisations et fonds de soutien et 246.000 frs pour les dons.

Dans ces derniers figurent notamment un don effectué par le Comité d'Entreprise Aéromaritime de 213.000 frs et un montant de 123.000 frs récolté dans le cadre du concert Fontanarosa organisé en mars 1993. A noter que ce concert nous a également apporté une rentrée de 209.495 frs résultant de la vente des places. Les participations des ONG au titre des missions se sont élevées à 6.603 MF.

### LES DEPENSES

Le budget des missions s'est élevé à 6,527 MF en 1993 contre 3,056 MF l'année précédente. Les frais de gestion subissent l'augmentation des frais de personnel (60 000 F) en raison du renforcement du personnel salarié : trois personnes ont été embauchées et utilisées pendant une partie de l'année dans le cadre de la formule des contrats "d'emploi solidarité". Une partie relativement faible seulement des dépenses correspondantes est restée ainsi à notre charge.

Par ailleurs, dans le cadre des dépenses de promotion, l'organisation du concert a coûté environ 250.000 frs.

Les dépenses des activités messageries médicales et accompagnement d'enfants représentent 321.000 frs, desquels il convient de déduire la participation de la Fondation du groupe Air France aux frais de l'activité voyage, perçue pour le second semestre 1993, d'un montant de 59.000 frs.

Il est à noter que la part relative des frais de fonctionnement, abstraction faite du coût de l'organisation du concert, qui représentait 12,26 % du budget en 1992, n'atteint, en 1993, que 8,27 %

### LES AVIONS

#### - C208 CARAVAN

Conformément à la décision de l'Assemblée générale du 3 avril 1993, la réserve pour renouvellement de matériel aéronautique, qui figurait au bilan 1992 a été augmentée du résultat de l'exercice 1992 et affectée dans sa totalité, soit 2.476.640 frs à l'amortissement de l'appareil.

En outre, un amortissement supplémentaire proportionnel aux heures de vol effectuée au cours de l'année 1993, a été pratiqué à hauteur de 342.000 frs.

Cet appareil est par conséquent, au 31.12.93, amorti à 81,28 % de sa valeur d'achat et subsiste au bilan pour 649.034 frs.

En outre, une provision pour grande visite de 445.000 frs a été constituée.

#### - C206

Cet avion est entièrement amorti. La provision pour grande visite a été complétée de 125.000 frs et figure au bilan pour 193.100 frs. Cette opération est prévue septembre 1994.

#### - TWIN OTTER

L'appareil implanté en Angola, est en location depuis fin août 1992.

Compte tenu de la décision d'achat qui a été prise et

concrétisée en avril 1994, il a été procédé aux opérations comptables suivantes :

- le montant des termes fixes de location versés jusqu'à fin 1993 (soit 17 mensualités de 79.100 = 1.344.700 frs), à valoir sur le prix d'achat de l'avion, a été retiré du poste «charges de location avion» et imputé en «acompte sur achat d'immobilisation».

- parallèlement, une provision pour amortissement d'un même montant a été constituée et figure au bilan pour 1.344.700 frs.

- en outre, la grande visite devant intervenir en 1994, une provision

de 240.000 frs a été constituée.

#### - BN2

Cet appareil est entièrement amorti. Son maintien en état a entraîné un coût de 112.635 frs.

L'avion est vendu à ASF Belgique en janvier 1994 et la comptabilisation de l'opération intervient dans l'exercice 1994.

### RESULTAT

Le compte de résultat au 31.12.1993 fait apparaître un excédent de recettes de 380.748 frs, représentant 4,5 % du montant total des ressources.

Gérard POCHERON

#### COMPTE DE RESULTAT PAR ACTIVITES 1993

| A - RESSOURCES PROPRES À L'ASSOCIATION            | PRODUITS            | CHARGES             |
|---|---------------------|---------------------|
| Cotisations .....                                 | 314.770,00          |                     |
| Fonds de soutien .....                            | 338.815,00          |                     |
| Dons .....  | 625.514,60          |                     |
| Produits financiers .....                         | 35.009,88           |                     |
| Cartes de vœux .....                              | 208.354,13          |                     |
| Articles promotionnels .....                      | 52.918,00           |                     |
| Collectes manifestations .....                    | 209.495,00          |                     |
| Recettes diverses .....                           | 10.602,63           |                     |
|   | <b>1.795.479,24</b> |                     |
| <b>B - FRAIS PROPRES À L'ASSOCIATION</b>          |                     |                     |
| <b>1. Frais généraux</b>                          |                     |                     |
| Salaires, charges sociales                        |                     |                     |
| assurance ADH .....                               | 187.136,12          |                     |
| Imprimés, fournitures de bureau .....             | 91.784,34           |                     |
| Cartes de vœux .....                              | 45.481,79           |                     |
| Frais financiers .....                            | 5.656,34            |                     |
| Amortissements .....                              | 32.001,35           |                     |
| Mécanique siège .....                             | 28.632,86           |                     |
| Autres frais généraux .....                       | 52.934,15           |                     |
| Achats articles promo .....                       | 44.944,95           |                     |
| Impôt sur les sociétés .....                      | 12.586,00           |                     |
| Frais de manifestations .....                     | 250.866,51          |                     |
| <b>2. Frais communs</b>                           |                     |                     |
| Poste et télécommunications .....                 | 127.694,74          |                     |
| <b>3. Pertes de change</b> .....                  | 38.926,24           |                     |
|   |                     | <b>918.645,39</b>   |
| <b>C - AVIONS HORS MISSION</b>                    |                     |                     |
| BN2 .....   | 112.635,85          |                     |
|   |                     | <b>112.635,85</b>   |
| <b>D - MISSIONS</b>                               |                     |                     |
| Angola .....                                      | 4.765.587,32        | 4.717.795,16        |
| Cambodge .....                                    | 1.838.290,32        | 1.809.622,02        |
| Accompagnement enfants .....                      |                     | 108.503,36          |
| - Participation Fondation Air France .....        | 59.367,50           |                     |
| Messagerie médicale .....                         |                     | 213.417,58          |
| Charge exceptionnelle Angola carburant 1992 ..... |                     | 197.356,17          |
|   | <b>8.458.724,38</b> | <b>8.077.975,53</b> |
| <b>Excédent de recettes</b>                       |                     | <b>380.748,85</b>   |



# AVIATION SANS FRONTIERES

## COMPTE DE RESULTATS PAR ACTIVITES 1993

| BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1993 (AVANT RÉPARTITION) |              |                      |                     |
|---|--------------|----------------------|---------------------|
|   | 1 9 9 3      |                      |                     |
| ACTIF   | BRUT         | AMORT. ET PROVISIONS | NET                 |
| <b>ACTIF IMMOBILISÉ</b>                       |              |                      |                     |
| <b>Immobilisations Corporelles</b>            |              |                      |                     |
| - Avion OARS                                  | 580.629,27   | 580.629,27           | -                   |
| - Avion OHFY                                  | 1.283.950,46 | 1.283.950,46         | -                   |
| - Avion OHLG                                  | 3.467.497,57 | 2.818.462,81         | 649.034,76          |
| - Automobiles                                 | 81.726,00    | 10.152,00            | 71.574,00           |
| - Matériel divers et mobilier                 | 103.517,46   | 93.827,84            | 9.689,62            |
|   | 5.517.320,76 | 4.787.022,38         | 730.298,38          |
| <b>ACTIF CIRCULANT</b>                        |              |                      |                     |
| - Clients                                     |              |                      | 1.184.606,63        |
| - Débiteurs divers                            |              |                      | 10.511,46           |
| - Avance sur achat avion                      |              |                      | 1.344.700,00        |
| - Disponibilités                              |              |                      | 1.533.830,61        |
|   |              |                      | 4.073.648,70        |
| <b>COMPTES DE RÉGULARISATION</b>              |              |                      |                     |
| - Charges constatées d'avance                 |              |                      | 134.487,00          |
| - Opérations à régulariser                    |              |                      | 85.650,00           |
| - Produits à recevoir                         |              |                      | 40.639,63           |
|   |              |                      | 260.776,63          |
| <b>TOTAL</b>                                  |              |                      | <b>5.064.723,71</b> |

| BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1993 (AVANT RÉPARTITION) |              |  |                     |
|---|--------------|--|---------------------|
|   | 1 9 9 3      |  |                     |
| PASSIF  |              |  |                     |
| <b>CAPITAUX PROPRES</b>                       |              |  | 1.218.904,28        |
| <b>Réserves</b>                               |              |  |                     |
| - Réserve d'urgence                           | 390.000,00   |  |                     |
| - Réserve fonds de roulement opérationnel     | 50.000,00    |  |                     |
| - Réserve JONATHAN                            | 54.108,00    |  |                     |
|   | 494.108,00   |  |                     |
| <b>REPORT À NOUVEAU</b>                       | 344.047,43   |  |                     |
| <b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>                 | 380.748,85   |  |                     |
|   | 724.796,28   |  |                     |
| <b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>     |              |  | 2.222.800,00        |
| - Provision GV TWIN OTTER                     | 240.000,00   |  |                     |
| - Provision GV C. 206                         | 193.100,00   |  |                     |
| - Provision GV C. 208                         | 445.000,00   |  |                     |
| - Provision pour amortissement TWIN           | 1.344.700,00 |  |                     |
| <b>DETTES</b>                                 |              |  | 1.623.019,43        |
| - Fournisseurs et tiers divers                | 734.494,18   |  |                     |
| - Charges à payer                             | 212.579,95   |  |                     |
| - Clients créditeurs                          | 675.945,30   |  |                     |
| <b>TOTAL</b>                                  |              |  | <b>5.064.723,71</b> |

| BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1993 (APRES RÉPARTITION) |              |                      |                     |
|---|--------------|----------------------|---------------------|
|   | 1 9 9 3      |                      |                     |
| ACTIF   | BRUT         | AMORT. ET PROVISIONS | NET                 |
| <b>ACTIF IMMOBILISÉ</b>                       |              |                      |                     |
| <b>Immobilisations Corporelles</b>            |              |                      |                     |
| - Avion OARS                                  | 580.629,27   | 580.629,27           | -                   |
| - Avion OHFY                                  | 1.283.950,46 | 1.283.950,46         | -                   |
| - Avion OHLG                                  | 3.467.497,57 | 2.818.462,81         | 649.034,76          |
| - Automobiles                                 | 81.726,00    | 10.152,00            | 71.574,00           |
| - Matériel divers et mobilier                 | 103.517,46   | 93.827,84            | 9.689,62            |
|   | 5.517.320,76 | 4.787.022,38         | 730.298,38          |
| <b>ACTIF CIRCULANT</b>                        |              |                      |                     |
| - Clients                                     |              |                      | 1.184.606,63        |
| - Débiteurs divers                            |              |                      | 10.511,46           |
| - Avance sur achat avion                      |              |                      | 1.344.700,00        |
| - Disponibilités                              |              |                      | 1.533.830,61        |
|   |              |                      | 4.073.648,70        |
| <b>COMPTES DE RÉGULARISATION</b>              |              |                      |                     |
| - Charges constatées d'avance                 |              |                      | 134.487,00          |
| - Opérations à régulariser                    |              |                      | 85.650,00           |
| - Produits à recevoir                         |              |                      | 40.639,63           |
|   |              |                      | 260.776,63          |
| <b>TOTAL</b>                                  |              |                      | <b>5.064.723,71</b> |

| BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1993 (APRES RÉPARTITION) |              |  |                     |
|---|--------------|--|---------------------|
|   | 1 9 9 3      |  |                     |
| PASSIF  |              |  |                     |
| <b>CAPITAUX PROPRES</b>                       |              |  | 1.218.904,28        |
| <b>Réserves</b>                               |              |  |                     |
| - Réserve d'urgence                           | 390.000,00   |  |                     |
| - Réserve fonds de roulement opérationnel     | 430.748,85   |  |                     |
| - Réserve JONATHAN                            | 54.108,00    |  |                     |
|   | 494.108,00   |  |                     |
| <b>REPORT À NOUVEAU</b>                       | 344.047,43   |  |                     |
|   | 344.047,43   |  |                     |
| <b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>     |              |  | 2.222.800,00        |
| - Provision GV TWIN OTTER                     | 240.000,00   |  |                     |
| - Provision GV C. 206                         | 193.100,00   |  |                     |
| - Provision GV C. 208                         | 445.000,00   |  |                     |
| - Provision pour amortissement TWIN           | 1.344.700,00 |  |                     |
| <b>DETTES</b>                                 |              |  | 1.623.019,43        |
| - Fournisseurs et tiers divers                | 734.494,18   |  |                     |
| - Charges à payer                             | 212.579,95   |  |                     |
| - Clients créditeurs                          | 675.945,30   |  |                     |
| <b>TOTAL</b>                                  |              |  | <b>5.064.723,71</b> |



# ACCOMPAGNEMENTS ENFANTS

Chaque jour, Danielle, Jacqueline, Gisèle et moi-même, recevons par fax des demandes de transferts d'enfants émanant d'associations humanitaires pour raison médicale où nécessité d'adoption.

Nos volontaires bénévoles les accompagnent de leur pays d'origine vers la France ou la Suisse et une fois guéris, les ramènent à leurs familles.

Voir les schémas Provenance, Destinations et Pathologies.

En 1993 nous avons eu recours à 248 convoyeuses dont 40 infirmières et 8 médecins pour effectuer 199 voyages.

Malheureusement, nous manquons encore de médecins et d'infirmières, je lance donc un appel aux volontaires (avec G. P uniquement) car cette activité est en pleine expansion. Nous prévoyons raisonnablement 329 enfants pour 1994.

Je remercie chaleureusement anciens et nouveaux inscrits dont 2 pompiers de l'Aéroport de Paris qui se dévouent sans compter.

Depuis juillet 93, notre association assure ses voyages en partenariat avec la Fondation du Groupe AIR FRANCE. Grâce à son soutien financier nous étudions la possibilité de convoier des handicapés pour la Fédération française des Myopathes.

Nous voudrions également renouveler nos remerciements :

- à la RAM qui nous accorde un R2 gratuit de temps en temps,
- à RK qui accorde des tarifs préférentiels à nos enfants,
- à l'équipe de cardiologie de l'hôpital Laënnec, sous la houlette de Madame PANHELLEUX, qui a assuré une journée de conférence médicale à l'intention de nos infirmières bénévoles,
- aux correspondants sur place de MDM et TDH pour leur convivialité,
- à NICE MATIN qui s'est assuré

le concours de la télévision pour relater le succès d'une opération réussie de technique révolutionnaire sur un bout de chou de 22 mois venu de Mauritanie,  
- au «Mérindionnal» pour un article similaire,  
- à «Dorothee» qui a fait de notre petit Makamoud, en provenance de Djibouti, une vedette de télévision.

En effet cette chaîne de solidarité, de l'Espoir ne peut se réaliser que grâce à vous tous.

Fin 1993, Terre des Hommes nous transmettait ce beau message : «C'est une année qui s'achève pendant laquelle nous avons pu à nouveau compter sur votre fidèle et constante collaboration. Grâce à votre disponibilité et votre générosité, des enfants autrement condamnés ou grandement handicapés, retrouvent l'espoir d'une vie digne. Nous vous remercions du fond du coeur et vous adressons nos meilleurs vœux pour 1994.»

## Ce qu'ils deviennent...

Chokri, Tunisien, cardiaque opéré à 8 ans ; à 25 ans, il écrit qu'il va très bien et qu'il est fier de pratiquer son sport préféré le karaté !!!

Un jeune camerounais de 23 ans recherchait la dame qui l'avait accueilli de 3 à 6 ans pour le rééduquer après une sténose caustique de l'oesophage. Ses parents savaient que seul l'envoi pouvait sauver leur fils de la mort.

Olama, 28 ans et Jeanne sa soeur, des camerounais ont été opérés en 1968 en orthopédie; il est aujourd'hui diplômé en mathématiques et sciences économiques. Quand à elle, Jeanne veut être modéliste. Depuis 20 ans, ils étaient à la recherche de ceux qui les ont sauvés. En fouillant dans de vieux papiers, ils ont découvert que c'était Terre des Hommes.

Anne-Marie BARDON  
et Danielle DUBREUCQUE

## SYNTHESE DES RESULTATS DU 1 JANVIER AU 31 DECEMBRE 1993

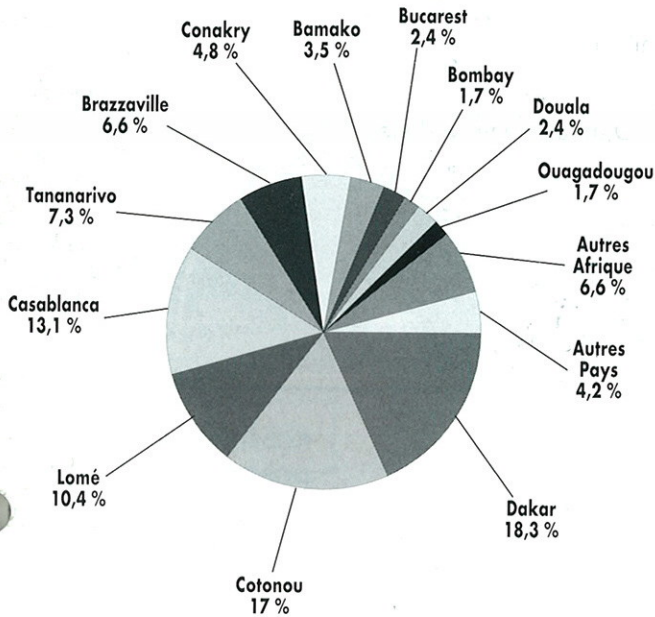
## EVOLUTION DE L'ACTIVITE DE 1983 A 1993 (soit sur 10 ans)

| MEDICAL                           | ENFANTS    |            |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Terre des Hommes Lausanne .....   | 208        | <b>292</b> |
| Médecins du Monde .....           | 67         |            |
| Espoir pour un enfant .....       | 8          |            |
| AF des Myopathes .....            | 1          |            |
| SOS Enfants sans Frontières ..... | 1          |            |
| Accueil enfants du monde .....    | 1          |            |
| Solidarité Camélia .....          | 1          |            |
| Rencontres Africaines .....       | 1          |            |
| Divers .....                      | 4          |            |
| <b>TOTAL</b> .....                | <b>298</b> |            |
| Ce qui représente sur 12 mois     |            |            |
| Moyenne hebdomadaire .....        | 6          | <b>248</b> |
| Nombre de mise en place:          |            |            |
| -Médecins .....                   | 8          |            |
| -Infirmières .....                | 40         |            |
| -Autres .....                     | 200        |            |
| Nombre de voyages .....           | 199        |            |

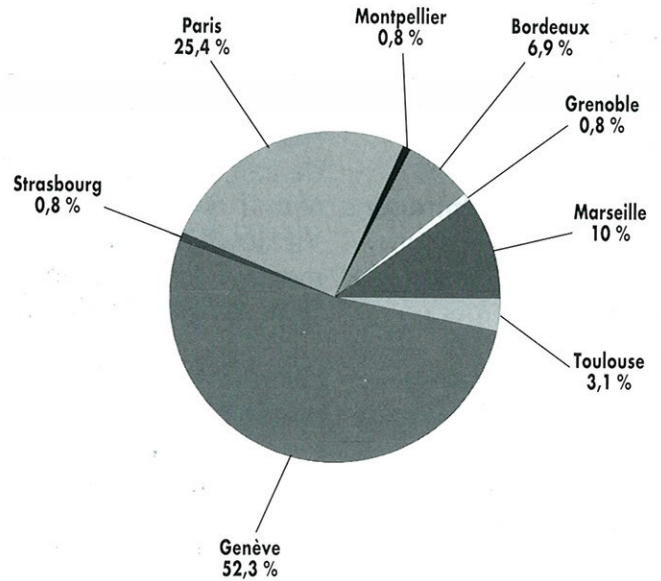
| ANNEES  | Nbr. d'enfants accompagnés |           |       | Variation Annuelle |        |
|---|----------------------------|-----------|-------|--------------------|--------|
|   | Médical                    | Adoptions | Total | Nbr.               | %      |
| 1983  | 1                          | 39        | 40    |                    |        |
| 1984  | 25                         | 12        | 37    | -3                 | -7,5   |
| 1985  | 31                         | 17        | 38    | +1                 | +2,7   |
| 1986  | 60                         | 17        | 77    | +39                | +102,6 |
| 1987  | 129                        | 8         | 137   | +60                | +78    |
| 1988  | 148                        | 21        | 169   | +32                | +23,4  |
| 1989  | 183                        | 1         | 184   | +15                | +8,9   |
| 1990  | 204                        | 5         | 209   | +25                | +13,6  |
| 1991  | 259                        | 4         | 263   | +54                | +25,8  |
| 1992  | 260                        | 2         | 262   | -1                 | -0,38  |
| 1993  | 292                        | 6         | 298   | +36                | +13,7  |
| <b>Variation 1983/1993 : +258 enfants soit + 645%</b> |                            |           |       |                    |        |



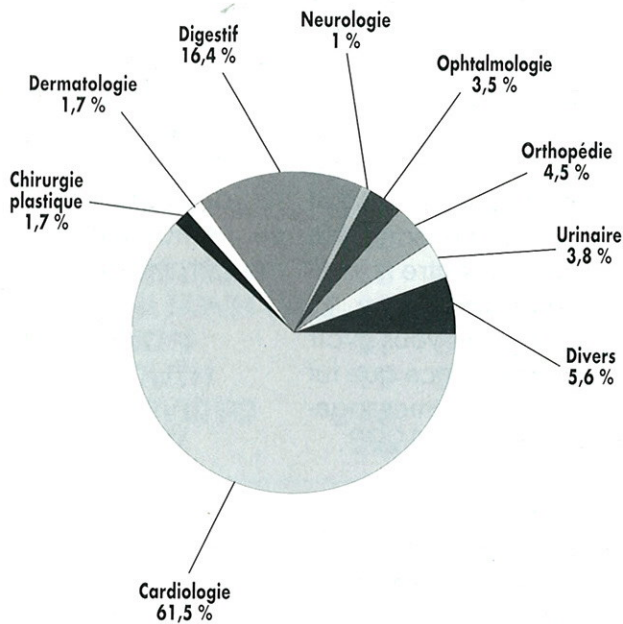
## Provenances des enfants en 1993



## Destinations des enfants en 1993

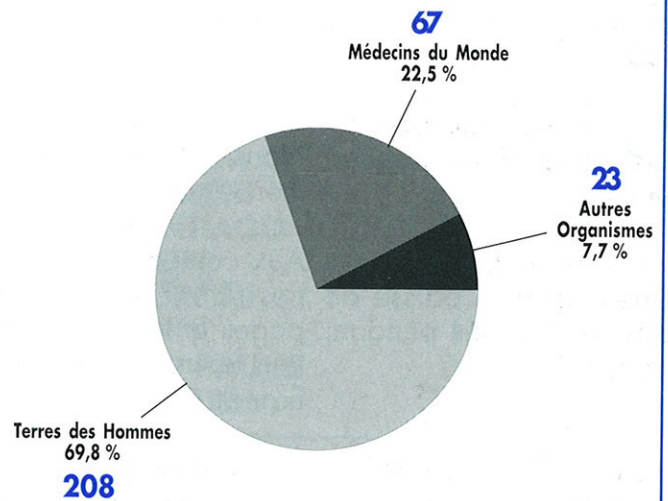


## Répartition des pathologies en 1993



## Répartition des enfants par associations en 1993

Age moyen des enfants convoyés par TDH : 3,5 ans  
Age moyen des enfants convoyés par MDM : 9ans



### Autres organismes :

- Espoir pour un enfant (8)
- Enfants espoir du monde (1)
- S.O.S. sans frontières (1)
- Rencontres Africaines (1)
- Secours populaire d'Agen
- Enfants du monde (3)
- Solidarité Camélia (1)
- Accueil enfants du monde (1)
- A.F. des Myopathes (1)
- Divers (5)



# COMPTE RENDU MESSAGERIE MEDICALE

Notre vie a été cette année un peu perturbée par divers problèmes :

**1** - notre système de magasinage à CDG a dû être réorganisé à cause de la création du Groupe AIR FRANCE.

Après divers entretiens avec Aéroport de Paris et le Service bâtiment Air France, ce dernier nous a construit un local au niveau -3 du parking voiture à la Cité Air France.

**2** - Le refus de la Direction des Douanes d'Orly de poursuivre le contrôle aux rayons X des colis ASF embarquant à CDG. Il fallait alors trouver comment assurer la sécurité de nos colis. Plusieurs méthodes furent envisagées et abandonnées. Finalement, Ô miracle, la douane installa à notre intention un tunnel Rayons X dans une salle jouxtant celle où les équipages se réunissent avant d'embarquer dans les navettes à CDG.

**3** - Les nouveaux impératifs de la douane péruvienne.

**10** Tous ces problèmes expliquent la nette baisse de nos expéditions pendant cette période.

## - Fret humanitaire transporté :

- 7900 Kg (AF a accordé un tarif préférentiel)

Avec la nouvelle organisation d'Air France, les ONG s'adressent maintenant directement à la

SODETAIR (Service Fret AF) qui dispose désormais de barèmes favorables à leur égard.

- 14 tonnes de lait en poudre pour Madagascar. Merci à la Fédération Française des Producteurs de Lait, à la Compagnie Maritime DELMAS VIELJEUX et au dévouement si persévérant de Jean Jacques LAUDET.

Ont été bénéficiaires de ce lait :

- la Léproserie de Tamatave  
- le Service de Pédiatrie de l'Hopital de Tamatave  
- le Service de Pédiatrie de l'Hopital de Befelatanana et l'hopital des enfants de Tananarive.

Depuis 1992, les demandes d'expédition en urgence se font au rythme de 30 à 40 par an. 192 associations, hopitaux ou congrégations religieuses ont reçu notre collaboration.

Nous adressons nos remerciements les plus vifs :

Aux compagnies aériennes IT.TAT et leurs équipages qui nous drainent tous les colis venant de la France entière.

Aux compagnies aériennes qui embarquent nos colis vers les différentes escales de la planète :

- Groupe Air France
- AOM
- Air Liberté
- Air Madagascar



- Air Afrique
- RAM
- Air Algérie

Que soient également remerciés leurs équipages auprès de qui, les représentants d'ASF trouvent toujours un accueil chaleureux, et à l'extrémité de cette chaîne de solidarité, que les chefs d'escale soient assurés de notre gratitude.

Notre reconnaissance va aux bénévoles qui, matin, midi, soir et souvent la nuit, vont remettre aux équipages nos légendaires petits colis contenant de la pharmacie ou du petit matériel chirurgical pour un dispensaire de brousse à l'autre extrémité de la planète.

Voilà... Je crois vous avoir tout raconté sur ce que fut l'activité de la messagerie médicale en 1993.

Et finalement, malgré nos difficultés, je crois que nous n'avons pas trop terni le blason d'Aviation Sans Frontières.

Mais pourquoi me direz-vous avoir employé ce terme de blason ?

Rassurez-vous, ce n'est pas pour faire à une lettre près, un jeu de mot à le nom de notre Président, mais j'ai utilisé ce terme parce que, ce que nous faisons est noble, et parce que souvenez-vous combien de navigants dans les films ou dans les romans, n'ont-ils pas été surnommés les «Chevaliers du Ciel». Et puis, finalement n'avons-nous pas dans notre famille... «Un petit Prince» dont le père, j'en suis convaincu, aurait été avec nous comme vous par la pensée, par la présence et dans l'action.

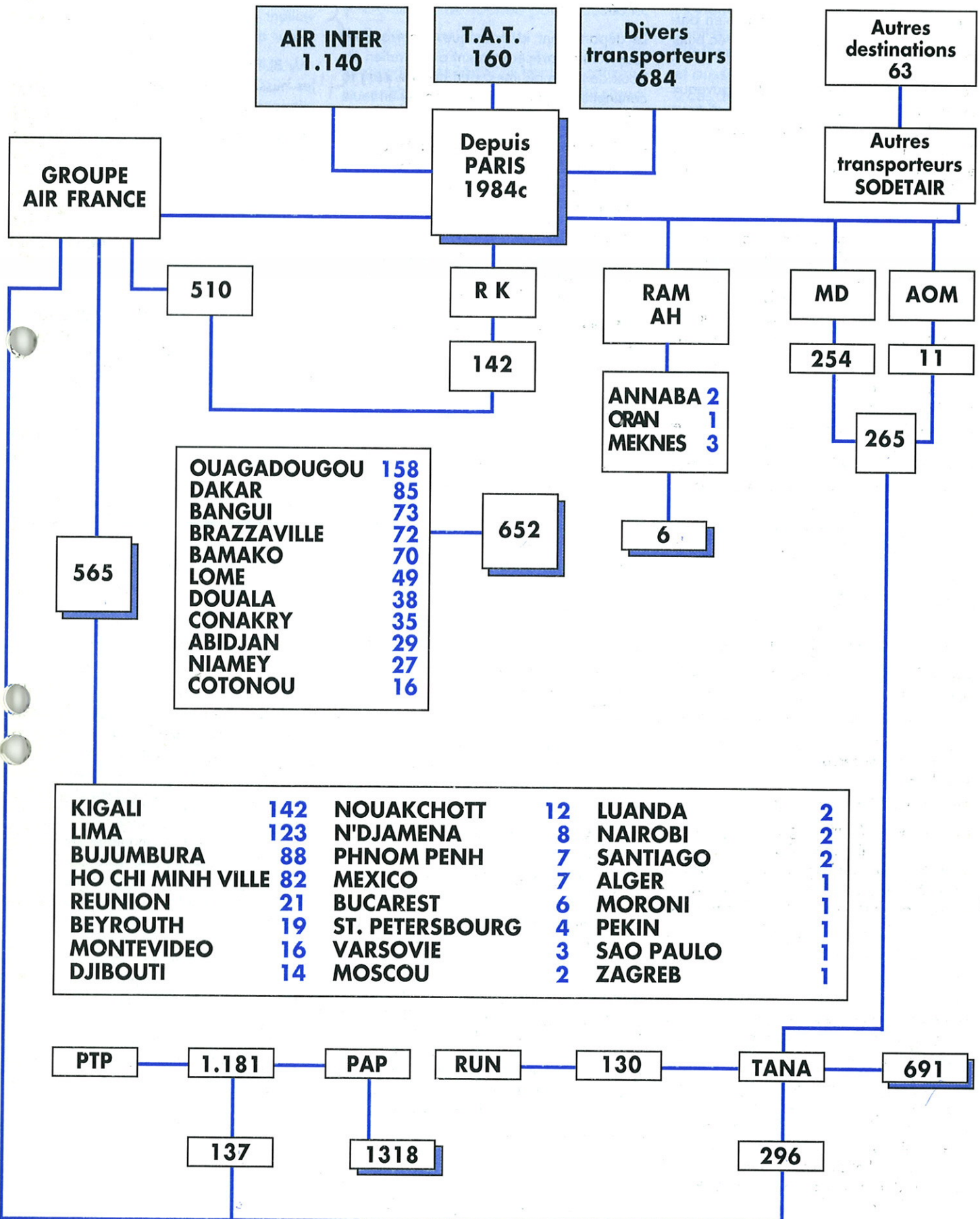
Je vous remercie d'avoir eu l'amabilité d'écouter ma péroraison.

Jean CLOZIER



# MESSAGERIE MEDICALE

NOMBRE DE COLIS EXPEDIES  
 du 01/01/1993 au 31/12/1993  
 de toutes origines et pour toutes destinations





# SECTEUR ENTRETIEN AVION

L'année 1993 a été assez difficile pour ce qui concerne l'entretien de nos avions. Les mécaniciens ont dû se rendre au Cambodge et en Angola pour effectuer les visites de routine ou dépannages.

Les difficultés rencontrées sont d'une part :

- dans le déroulement des voyages (en particulier sur Bangkok, Phnom Penh avec billet GP)

- d'autre part, dans l'entretien des nouveaux avions qui sont différents de ceux que nous possédions avant. Tels Cessna 206 et BN2-09, qui ont une cellule, un moteur, et des équipements classiques, plus facile à entretenir.

Les nouvelles machines, comme le Caravan et Twin Otter, sont motorisés avec des turbo-propulseurs plus délicats à utiliser et à entretenir. Les mécaniciens ont dû suivre un stage de qualification turbopropulseur, dans la société d'exploitation, et de construction aéronautique S.E.C.A., sur l'aéroport du Bourget.

Malgré tout cela, ils ont tenu le coup. Les retraités ont bien voulu retourner à l'école et ont tous été reçus, avec mention. BRAVO, et comme tous les ans je les remercie de leur dévouement à la cause qui nous anime tous - l'action humanitaire discrète mais utile.

Durant l'année, plusieurs mécaniciens ont posé leur candidature pour venir nous aider. Désormais l'équipe mécanique atteint le total de 20 opérationnels de toutes qualifications.

Je suis donc très optimiste pour l'année 1994.

Le département «Mécanique» pourra faire face comme précédemment à l'entretien sérieux de nos machines, afin de maintenir la continuité des vols dans le temps et en toute sécurité.

- Je tiens aussi à remercier les pilotes qui ont beaucoup de courage de voler dans des régions très inhospitalières et qui nous font confiance.

J'ai aussi, au nom de toute l'équipe de la mécanique, des remerciements à adresser à tous ceux qui nous aident dans la réalisation de nos travaux, et en particulier :

- le Docteur BERGOT qui a bien voulu consacrer beaucoup de temps à la réalisation du Manuel d'Entretien du Cessna 208.

- Mr JANKEVITZ du Bureau Veritas pour le renouvellement des certificats de navigabilité de nos avions dont un avec un déplacement à PNH.

- Mr TABARY mis à contribution pour le

renouvellement de Certificat d'exploitation radio qui a bien voulu aller jusqu'à SAIGON.

- Mr BAZIN et sa collaboratrice Mme PERREAU qui résolvent à longueur d'année nos questions sur les problèmes de Douane.

- Mr TOURTELIER qui a gardé un œil bienveillant sur notre BN2 pendant son long séjour dans le hangar d'Air Inter.

- Mr BUFFAT, chef d'escadre de BKK sans qui les missions à PNH seraient devenues des missions quasi impossibles.

Le Directeur et le personnel de la SECA, en particulier Roger LAZAIN qui nous ont dispensé gracieusement des cours de qualification de nos mécaniciens sur les moteurs à turbine PT6-A20.

- AIR AFRIQUE qui nous a permis de réaliser des visites de notre Twin Otter dans ses installations de BZV.

Je m'arrêterai là, mais avant de terminer, je voudrais personnellement et au nom de toute la mécanique, dire un grand merci à Louis pour sa gentillesse, son dévouement et sa

compétence qui nous sont si précieux.

A bientôt Louis

Roland MOACHON

## NOS MECANICIENS AU CAMBODGE

Dès le mois de janvier, nos amis «responsables technique» sous la houlette de Louis GAINARD et en collaboration avec Henri MONTPERT, ont commencé à préparer cette mission pour laquelle quatre mécaniciens et une immobilisation de l'avion d'une semaine, ont été jugés nécessaires. En effet, il s'agissait d'effectuer une révision de 800 heures sur le Caravan basé à PHNOM PENH.

Cette visite représente un gros travail car elle correspond pratiquement à une demi grande visite. Bien sûr dans les ateliers d'une compagnie aérienne, c'est une opération courante qui ne présente pas de difficultés majeures.

Pour ASF c'est un tout autre problème, car nous devons effectuer cette révision à 10 000 km de Paris sans soutien technique local. Nous débutons les travaux le mercredi matin en sachant que tout doit être terminé le mardi suivant, l'avion devant effectuer une mission le lendemain.

Au début, tout se passe bien et nous sommes optimistes quant au respect du temps, mais comme cela se produit souvent en mécanique, plusieurs contretemps nous arrivent. La commande d'hélice que nous devons changer nous donne beaucoup de soucis. Pierre et Henri allongés sur le plancher, la tête sous

la planche de bord, dos coincé entre les pédales du palonnier et le pylône des commandes moteur et hélice, les mains glissées entre les câbles et teleflex, tentent de passer tournevis et clés diverses pour démonter cette fichue mécanique. Suant, soufflant, jurant au bout de deux heures d'efforts, ils sont à deux doigts d'y renoncer, quand les deux mains supplémentaires d'un troisième larron débloquent la situation. Mais que de jurons et autres noms ... d'oiseaux ont fusé envers les concepteurs de cette sacrée commande.

Puis c'est l'axe du compas de train avant qui résiste à toutes nos sollicitations ... et la petite fuite au joint du jaugeur ... et la corde à piano du capot...

Pour la petite histoire, je ne résiste pas à vous narrer un autre incident plus comique :

En notre absence, la nuit et pendant le déjeuner, notre avion était surveillé par un gardien, quelques fois par une gardienne. Par l'intermédiaire de notre factotum interprète, ce jour là nous avons sollicité la gardienne, jeune et souriante, afin qu'elle dépoussière les sièges préalablement déposés de l'avion, à l'aide d'une éponge humide. Quelle ne fut pas notre surprise, au retour de notre déjeuner, de retrouver notre gardienne, rayonnante, près des sièges baignant dans une mare d'eau, coussins et dossiers dégoulinant... Erreur de l'interprète

ou mauvaise interprétation de l'opératrice ? Il fallut trois jours au chaud soleil cambodgien pour remédier à ce malencontreux arrosage, arrosage qui avait coûté une énergie considérable à cette femme, car elle avait dû puiser l'eau à plus d'une centaine de mètres du hangar.

Tous ces petits incidents ont pris beaucoup de temps; nous commençons à avoir des doutes sur le jour de sortie, notre optimisme a disparu car nous ne pouvons guère prolonger des journées déjà longues et bien remplies.

Enfin malgré tout, le montage de tous les accessoires se termine, le nettoyage effectué et les sièges remontés, nous sommes mardi matin ; après quelques mises au point nous sortons l'avion et l'heure de vérité approche. J.P. GARCIA notre pilote, est là pour le point fixe de vérification qui dure environ 15 minutes, tout fonctionne parfaitement bien, il ne reste plus qu'à faire une visite extérieure afin de s'assurer qu'il n'y a aucune fuite. L'après midi nous effectuons le vol d'essai d'une vingtaine de minutes qui confirme que notre Caravan est à nouveau «APTE POUR LE VOL».

René MARCHAND



# ACTIVITE AVIONS LEGERS

L'activité avions légers 1993 en chiffres :

3 missions  
5 avions en exploitation  
1534 heures de vol + 9 % /92  
37 pilotes + 10 /92  
15 mécanos 64 déplacements  
4 coordos

## LES MISSIONS

### Angola :

La plus importante : 862 h de vol, 21 pilotes, 4 coordos. Dans un contexte difficile, nous sommes restés fidèles à notre mission humanitaire aux côtés de MSF/France, Belgique, Espagne, HCR, et Croix Rouge. Souvent nous étions le seul avion humanitaire capable de voler dans les zones contrôlées par le MPLA et dans celles contrôlées par l'UNITA.

### Cambodge :

100 h - 14 pilotes.

Dans ce pays qui s'achemine vers la paix, nous avons aidé le HCR à rapatrier les réfugiés Cambodgiens. Le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) a repris à son compte

les vols effectués par le HCR avec qui, mission terminée, nous avons cessé de collaborer. Dans un rapport interne du HCR destiné aux Nations Unies à New York, notre travail est reconnu comme exemplaire à tous points de vue. C'est une grande satisfaction pour nous tous.

### Rwanda :

Alors que nous étions en droit de conclure la vente de notre BN2 à ASF/Belgique, une demande de MSF/France nous est parvenue pour desservir pendant 3 mois les camps de réfugiés appartenant à la frontière Burundi/Tanzanie à la suite des massacres ethniques entre Hutu et Tutsi. Ce fut l'occasion d'une mission en excellente collaboration avec ASF/Belgique..

## LES AVIONS

5 avions.

- le BN2 en Tanzanie, resté immatriculé F-OMFY mais passé sous les couleurs d'ASF/Belgique,

- le CESSNA 206 et le CARAVAN au Cambodge,

- en Angola le Twin Otter toujours en location/vente auprès d'Aéro Service, plus 1 King 200 loué également à cette Société.

## LES HOMMES

Ils viennent d'horizons divers : EAS, Air Liberté, Britair, Air Inter, Air France, Pilotes de compagnies actifs ou retraités, et aussi pilotes chômeurs. ASF a permis à ces derniers de continuer à voler et eux mêmes ont rendu de grands services à l'association comme chef de mission ou pilote durant des séjours de 2 à 3 mois. Un échange très fécond s'est fait entre l'expérience des plus anciens et l'enthousiasme des plus jeunes, surtout en Angola où nos deux avions sont exploités en équipage à deux.

## CONCLUSION

Après 4 ans et demi comme Responsable des missions avions légers, je passe la main à un jeune pilote plein d'enthousiasme et de disponibilité, puisqu'il vient de prendre sa retraite d'Air France : Jean-Marie CHAUVE.

Jean BORDET

## SOUVENIRS D'ANGOLA

### Les petites Soeurs de Cubal

C'est lors de mon premier vol en Angola que j'ai eu l'occasion de rencontrer ces êtres extraordinaires que sont les Irmas Teresianas, les Soeurs de l'Ordre de Sainte Thérèse.

Jean-Marie et Vincent qui étaient aux commandes m'avaient promis un vol inoubliable, il le fut en effet.

Après une demi-heure, nous arrivâmes à Cubal, chargés de médicaments.

La piste d'atterrissage est une large balafre de terre rouge au milieu de la ville au bord de laquelle une famille est venue trouver refuge avec pour toute richesse un réfrigérateur abîmé posé, là, en plein soleil.

Je me souviens de la chaleur accablante alors que nous étions couchés sous l'avion à essayer de le réparer sous le regard ahuri de deux cents gamins attirés par l'oiseau de fer.

Nous n'allions pas pouvoir repartir tout de suite, le deuxième avion d'Aviation sans Frontières allait venir et nous en profiterions pour faire venir René, notre mécanicien et des pièces de rechange. Mais avant, nous devons visiter les Irmas, prendre leur courrier et voir si elles n'avaient besoin de rien. Pierre, le logisticien de Médecins sans Frontières réussit à faire venir le seul véhicule de la ville. Un gros camion rouge, brinquebalant qui semblait devoir s'effondrer au moindre chaos. Vincent et moi essayions de tenir debout sur la plateforme, hébétés par la désolation du lieu alors que nous allions à la Mission. MSF venait d'installer là son premier camp de nutrition pour enfants, ils allaient en ouvrir 2 autres devant l'afflux des milliers de réfugiés.

Le camion stoppa devant la maison puis coupa son moteur. C'est alors que nous les entendîmes. Elles étaient en prière. Leurs voix s'élevaient comme pour couvrir d'un voile de paix les alentours dévastés par trente années de guerre fratricide. Elles n'ont jamais quitté cet endroit même au plus fort des combats. Elles ont toujours accueilli et soigné les réfugiés comme elles ont pu, les enfants blessés, dans leur hôpital de fortune. Nous avons pendant quelques minutes goûté à cet accueil simple et chaleureux.

Depuis nous n'avons jamais oublié de prendre leur courrier ni refusé à bord, chaque fois que nous le pouvions une Irma. Chacune d'elle monte alors avec 3 fois son poids en bagages : des sacs de maïs, de farine et de vêtements pour enfants.

Je sais que je n'oublierai jamais ces regards de femmes en blanc et ces sourires qui sont autant de bénédictions, mais je crois maintenant que là bas, chaque jour le coucou d'Aviation Sans Frontières vole, protégé par leurs prières.

ASF Mission Angola

André VILLALTA



# RAPPORT D'ACTIVITES «BUREAU 1993»

## — ET ACTIVITES RELATIONS PUBLIQUES —

Au sein d'Aviation Sans Frontières, il est des activités nobles dont on vous parlera dans quelques instants. Il en est d'autres qui, pour être plus discrètes, n'en sont pas moins indispensables. Il s'agit de ce que l'on pourrait nommer «l'intendance», cette activité menée par ceux que Jean-Jacques LAUDET baptise les «valeuroux grognards». Que les «valeuroux grognards» que l'on pourrait oublier de citer ne nous en tiennent pas rigueur.

Nous avons l'habitude de travailler avec deux salariés. Sophie REUX et Rachid

ceux-ci, environ la moitié versent un fonds de soutien, l'ensemble cotisations et fonds de soutien a rapporté environ 660.000 francs.

Au chapitre des «recettes exceptionnelles», je ne peux passer sous silence l'importance de l'aide apportée par Air Inter qui, non seulement héberge nos assemblées générales, mais aussi monte et imprime notre bulletin d'information. Les dernières éditions furent réalisées par Christiane BIASON, Catherine LOUIS, Danielle TIBERI et Kristina ORFALI.

même certains invités comme Jacques-Yves Cousteau qui, déçus de ne pouvoir être présents, ont tenu à nous aider matériellement. C'est au cours de ce concert que Maître Viala, le président de l'association «Deux mains pour l'Enfance» découvrait ASF et décidait de lui faire un don. Souvenez-vous aussi de l'excellente vidéo réalisée par notre ami Christian HERVE, pleine de vie et de générosité.

Citons ensuite le tournoi de golf organisé le 25 mai par Brigitte MOTTE, ainsi que Brigitte et Jacques BONTE. C'était une première, ce fut un tel succès que Brigitte récidive le 17 juin prochain.

Quelques jours plus tard, le meeting de la Ferté Alais et le Salon du Bourget mobilisaient les «troupes de Luce». Comme à chaque manifestation, celle-ci dépensait sans compter afin de trouver des volontaires pour assumer les permanences des stands.

C'est à peu près à la même période que les longues tractations menées par notre président, bien secondé par le succès du concert, aboutirent à la conclusion d'un accord avec la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France. Cet accord permet la prise en charge par la Fondation, de la quasi totalité des coûts liés à l'activité «accompagnement d'enfants».

A l'occasion du Tour de France Aérien, nous avons remarqué un participant particulièrement motivé. A titre de récompense, nous lui avons offert un séjour d'une semaine avec notre équipe angolaise. Il s'y est parfaitement intégré et en a rapporté un récit plein d'enthousiasme. A la mi-septembre, quelques jours après son retour, il décédait dans un accident d'aéroclub ; nous garderons fidèlement le souvenir de Bernard LIERMIER.

Peu après, une adhérente âgée, Madame Lucienne MOSNIER nous quittait à son tour, léguant à l'association la somme de 50 000 F. Par un concours de circonstance, c'est le 12 novembre qu'aboutirent deux ans de démarches pour obtenir la reconnaissance d'Utilité Publique ... nous habilitant à recevoir ce type de legs.

Une autre opération n'a trouvé son achèvement qu'au début 1994, nous ne pouvons cependant omettre de remercier le docteur François DEMERLE pour sa démarche courageuse et combien sympathique. Médecin à Air Inter, il a fondé l'A.S.O.C. (Association de Soutien aux Organisations Caritatives). Sa première



stand "La Ferté Alais"

ABDELLAOUI. Guy STEWARD, qui les avait rejoints dans le cadre d'un contrat «emploi et solidarité», nous a quittés en Août 1993. Le développement de l'activité nous a cependant contraints à faire appel à deux nouveaux. Fabienne GARDIE à la comptabilité, et Jean-Louis BANCELIN aux avions légers. A noter que tous deux sont adhérents. Malgré ces deux postes supplémentaires, nos charges financières sont proportionnellement inférieures à ce qu'elles étaient en 92, comme nous le montrera le trésorier tout à l'heure.

Non contents d'avoir tiré notre informatique d'une profonde léthargie, Monique et Alain MEROUR ont profité du renfort intervenu à la comptabilité, pour récupérer le concours de Pierre SAURUT et Josette CONTRAND. Ainsi, avec Ginette D'INCA gèrent-ils les adhérents et donateurs. Ceci nous permet de savoir qu'après une année 92 qui avait vu le nombre des adhérents croître de 1292 à 1590, nous avons en 93 fait une pause, l'effectif restant à 1576. Parmi

### ACTIVITES RELATIONS PUBLIQUES

Vient tout d'abord le merveilleux concert du 11 mars dont Stéphane CARDON, Patrice FONTANAROSA, Christian BERNARD, et l'orchestre des concerts COLONNE nous ont gratifiés. Chacun a encore en mémoire cette extraordinaire soirée. Nous ne devons pas oublier cependant les efforts déployés pour atteindre ce succès par Christiane et Primo BIASON, Catherine LOUIS et son équipe, Arlette BLUM, Kristina ORFALI, Danielle TIBERI, Luce FREMY.

Le bénévolat et le talent des artistes ont contribué à faire d'une splendide soirée artistique, une parfaite réussite rapportant certes plus de 100.000 F, mais surtout un prestige inestimable. Salvons aussi le concours des sponsors : Air Inter, Aéroport de Paris, la SNECMA, l'Aérospatiale, Jean-Paul Helbling, le Fonds International d'Entraide Musicale, le Journal des Français Santé, la Mairie de Paris, ARVINC et



initiative fut d'organiser une tombola. Après avoir nourri quelques craintes, et vécu des moments difficiles, cette tombola s'est révélée fructueuse.

Voici une dizaine d'années, Gérard SEVIGNAC finança lui-même une première série de cartes. Depuis lors, Celles-ci sont devenues une activité «à part entière». Grâce au concours de Nicole CIBERT qui a su convaincre d'excellents artistes de nous offrir leurs oeuvres, et les choisir avec Dominique VANDENWIELE nous en avons vendues grâce aussi à vous tous, vendeurs et acheteurs, plus de 35.500 rien qu'en 1993. C'est par le truchement des cartes de voeux que nous nous faisons connaître dans ... le monde entier ! comme en témoigne l'anecdote suivante racontée par une amie de Marcel Poulet : Passagère d'un vol Tokyo/Paris, son voisin japonais admirait une carte de voeux d'ASF reçue au Japon : «what's about ASF ?». Nous supposons qu'il a pu être très bien renseigné ...

Le concours des troupes de Luce LAMY et Pierre RICARD, la vente des articles publicitaires : parapluies, sacs à dos, T-shirts, casquettes et maintenant un magnifique porte-clefs a produit 53.000 F

Revenons au bureau : toujours présent et combien indispensable, n'oublions pas notre fidèle permanent Lucien VERVIALLE, qui sait tout aussi bien faire partager le Conseil de sa grande sagesse, renseigner un correspondant sur nos diverses activités

ou régler un problème d'acheminement de frêt. Arlette BLUM est venue lui apporter son amical dévouement et sa parfaite maîtrise des systèmes de réservation.

Au secrétariat, Sophie nous aurait depuis longtemps quittés découragée, si les Louise LEFRANC, Lysiane NASARRE, Jacqueline DEBAUCHE, Nelly VALO, Evelyne LECOEUR et Nicole CHEVRIER ne venaient fréquemment lui apporter leur souriant concours. Remercions aussi Liliane GENDRONNEAU qui apporte toute sa compétence au suivi ingrat de nos diverses assurances.

Saluons aussi ces jeunes pilotes en attente d'un emploi plus exaltant, qui «planchent» régulièrement sur les plannings des missions avions légers, chiffrent avec une grande compétence le coût de location d'un Fokker 27, gérant consciencieusement la documentation de nos différents avions. C'est chez les Frédéric LAI, Thierry GUILLAUMIN, Vincent LALOY, Jean-Jacques FUENTES et André VILLALTA que nous trouverons demain les piliers d'ASF. Nous souhaiterions pouvoir les faire participer plus activement aux missions. Ils le savent, et savent aussi pleinement en apprécier la valeur, lorsque l'occasion leur en est donnée.

Enfin, on ne peut conclure sans souligner la disponibilité, l'esprit d'organisation, l'audace, et la clairvoyance de ceux par qui tout a été possible, qu'il s'agisse de la flotte et de son financement, des sponsors,

et des moindres détails de fonctionnement, j'ai nommé Jacques GUERRIER et notre président Primo BIASON

## ARTICLES ET EMISSIONS CONSACRES A ASF (année 93-94)

Journaux - Info Pilote : un long reportage sur ASF signé Sophie BROCCAS et un portrait de Gérard SIMILOWSKI signé Anne GAYET.

Dans France Aviation «Lima Golf au pays des Moussons».

«Entre voisins» : un article de Danielle LONCHAMBON «Les ailes de la Solidarité»

Un article dans l'Est Républicain.

Radio et Télé : à propos du concert :

- Sur RFI un interview de Patrice FONTANAROSA avec la participation de Primo BIASON,

- Une annonce du concert dans «Dimanche Martin» et dans «Sacré Soirée».

- Une émission phare «Tokyo to day» sur une station VH de Tokyo où André FOURNERAT s'est exprimé couramment en japonais avec l'aide d'une accompagnatrice Mme Yuko KAWASAKI.

- N'oublions pas la soirée d'informations à l'Aéroclub de France du 1er mars où Gérard SIMILOWSKI et Primo BIASON ont pu présenter ASF.

André FOURNERAT

*Cartes de Voeux  
disponibles à la vente  
à partir du 1er novembre*

## TROPHEE GOLF AU PROFIT D'AVIATION SANS FRONTIERES

Grâce à la générosité des nombreux donateurs, joueurs et non joueurs, près de 70000 Francs ont été recueillis sur le magnifique parcours du Golf de La Vaucouleurs qui nous accueillait gracieusement. Cette somme permettra de continuer à financer nos diverses activités.

Tous nos remerciements à Brigitte Motte, instigatrice de ce 2ème Trophée Golf, à Jacques Pelard, Président du Golf de la Vaucouleurs et à tous ceux qui contribuèrent à la réussite de cette journée, particulièrement les participants du mini show aérien : Jack Krine en T6, Alain Boucher en Hugues 300, Monique et Claude Nicaise et leurs mongolfières.

Par ailleurs, les Peintres de l'Air apportèrent leur soutien en exposant leurs oeuvres. Le prochain rendez-vous est fixé au 3ème vendredi de juin 1995.



# Souvenirs... Souvenirs... Souvenirs...

## UNE JOURNEE BIEN REMPLIE

### Judi 24 février 10 heures.

- A Siem Reap à 300 km au nord de Phnom Penh, Monsieur et Madame "François" avec David, visitent, émerveillés le temple d'Angkor

- A Kompong Son, à 300 km au sud de Phnom Penh, deux pilotes ASF, David et Jean-Pierre, en mission pour l'Office Mondial de la Santé, viennent de poser leur Cessna Caravan.

- Dans le Boeing Paris-Phnom Penh, Guy, confortablement installé, vient assurer la relève de nos deux pilotes. Il imagine une arrivée tranquille, une journée de briefing et une autre consacrée à la visite de la ville.

### 10 h 15

Madame "François" heurte une pierre et tombe d'une corniche, sa chute s'arrête six mètres plus bas. Le mari pense que sa femme est morte et l'enfant pleure "Maman est cassée". Monsieur, à la recherche de secours, entre en contact avec Médecins Sans Frontières au village. Après examen le médecin diagnostique une fracture de la colonne vertébrale et recommande une évacuation de détresse sur Bangkok en matelas coquille uniquement disponible dans la capitale.

### 11 h 00

La compagnie aérienne locale avoue son impuissance à réaliser une telle évacuation sanitaire, tout comme les pilotes d'hélicoptère en mission au Cambodge.

### 11 h 30

Le coordo MSF, dans l'impossibilité de contacter nos pilotes en brousse, apprend que Guy va débarquer et envoie le chauffeur à l'aéroport.

### 12 h 30

A son arrivée, Guy comprend très vite que cet accueil n'est pas uniquement basé sur la courtoisie et prépare en toute hâte le plan de vol nécessaire Phnom Penh/Siem Reap/Bangkok, sans savoir que toute EVASAN nécessite une autorisation spéciale de l'Ambassade Thaïlandaise.

### 16 h 30

Retour tant attendu de l'avion ASF. Un plan d'urgence est élaboré car le temps presse :

la nuit tombe à 18h15 et le terrain de Siem Reap n'est ni contrôlé ni balisé.

David reste à l'aéroport pour la check list du C 208 alors que Guy et Jean-Pierre se ruent vers l'Ambassade mais sitôt arrivés comprennent vite qu'ils n'obtiendront pas gain de cause.

### 17 h 20

Jean-Pierre, grâce à son téléphone portable, contacte le Directeur de l'Aviation Civile et négocie une « non interdiction de décoller "pour Siem Reap mais avec obligation de retransiter par PNH."

### 18 h 05

Grâce à une démonstration d'adresse de Monsieur Tha, chauffeur MSF, qui évite 36000 pousse-pousse, Jean-Pierre décolle en se demandant s'il n'est pas en train de réaliser la plus grosse ânerie de sa vie : l'avion vole au-dessus de la brume dans le noir le plus complet et vers une piste encore plus noire

### 18 h 30

Ala radio le contrôleur annonce la fermeture de l'aéroport de PNH pour 20h, heureusement il accepte une dérogation d'une heure.

### 18 h 50

Grâces soient rendues à Bouddha... et au GPS. Le Caravan passe à la verticale de la piste de SIR et la lune, fidèle au rendez-vous permet un atterrissage sans problème. « C'est gagné » pense Jean-Pierre avec soulagement... et pourtant la nuit lui réservera d'autres émotions.

### 19 h 00

L'ambulancier MSF récupère le matelas coquille dans l'avion et fonce vers l'Hôpital.

### 19 h 30

La jeune femme blessée est installée dans l'avion avec une infirmière, son mari, son enfant. Fermeture des portes et roulage.

### 19 h 35

Plaine puissance, lâcher des freins. Les marquages de l'axe de piste défilent de plus en plus vite : 60 Knt. et voici une vache bien plantée sur ses 4 pattes au milieu de

la piste, imperturbable, elle regarde les phares de l'avion qui fonce vers elle. Le constructeur de cet avion a eu la bonne idée de le concevoir avec des ailes hautes : MERCI Monsieur CESSNA car il y avait environ 1000 litres de carburant pour l'explosion.

La collision a été évitée de justesse.

### 20 h 35

Atterrissage à PNH. Le médecin MSF, Guy et David montent à bord fins prêts pour la relève.

### 20 h 45

Encore une séance de négociations avec les contrôleurs pour finalement obtenir une complète veille radio jusqu'au retour de l'avion au Cambodge.

### 22 h 45

Ouf ! Bangkok, l'ambulance fonce vers la clinique tandis que notre équipage revient vers PNH.

### 03 h 00

du matin le 25 février

Guy trouve enfin un lit après 15 heures de voyage depuis Paris, 8 heures de tracasseries administratives et 1 nuit de vol.

### 05 h 30

Jean-Pierre se lève pour effectuer un triage aérien à l'intérieur du pays.

### 10 h 00

Il laisse l'avion à Guy et David, et entame une journée de démarches administratives qui se terminera vers 18 heures.

### 19 h 00

Briefing "arrivée de Guy" qui n'a toujours pas déballé ses affaires.

### 20 h 00

Notre "super chauffeur" Monsieur THA peut enfin rentrer chez lui après une présence au front du jeudi 6 h au vendredi 20 h en restant toujours aussi souriant et de bonne humeur.

BONNE NUIT CAMARADES ...





# SOS RWANDA

Cet appel élargit l'action entreprise par des agents du trafic AIR FRANCE (CDG B, Groupe B)

Avec AVIATION SANS FRONTIERES,  
aidons ceux qui sur le terrain, dans les camps,  
côtoient la mort, l'horreur, la souffrance.

## LES ORGANISATIONS HUMANITAIRES ONT BESOIN DE TRANSPORTS AERIENS

*C'EST NOTRE METIER, FAISONS LE AVEC TOUTE NOTRE GENEROSITE*

→ Une heure d'avion remplace,  
une journée de véhicule tout terrain

Notre CESSNA 208, déjà en place  
est un moyen d'intervention  
essentiel et efficace.

Son entretien et le carburant  
constituent des dépenses  
incompressibles.

Participez au financement de ces heures de vol  
pour transporter les médecins,  
les infirmières, les médicaments, les malades.

REJOIGNEZ NOUS DANS NOTRE ACTION,  
QUE VOTRE GENEROSITE SE SURPASSE

Aviation sans Frontières est une association à but non lucratif reconnue d'utilité publique par décret du 12 novembre 1993.

A ce titre 40 % du total versé est déductible de votre impôt sur le revenu dans la limite de 5 % du revenu net imposable pour les particuliers.

---

### SOS RWANDA

NOM et Prénom (M. Mme, Mlle) .....

Adresse .....

Montant du don .....

Etablir votre chèque à l'ordre de "AVIATION SANS FRONTIERES"

AVIATION SANS FRONTIERES  
Orly Fret 768 - 94398 ORLY AEROGARE CEDEX  
Tél. 49 75 74 32 - Fax. 49 75 74 33

*Nous vous enverrons un reçu pour déduction fiscale.*



Depuis décembre 1993 ASF est présent dans le secteur BURUNDI, RWANDA, TANZANIE. A la demande de MSF, le BN2 était parti à KIGOMA avec un équipage mixte -CDB français, Co-pilote belge- pour pouvoir répondre aux besoins des ONG dans la région.

Thierry ORIOL pendant 3 mois, Jean-Jacques FUENTES, durant les 3 mois suivants ont été nos chefs de mission dans cette contrée dramatiquement touchée par la guerre.

Aujourd'hui notre Cessna Caravan vient de quitter le Cambodge, convoyé par Guy ROSENSCHEIN, Christophe DESCHAMPS et Marcel MONCOQ, il est actuellement basé à BUJUMBURA où il est à la disposition de MSF et des autres ONG. Jean-Jacques FUENTES assisté de Manuel GUERRA et de Jean-Louis BANCELIN, assure le démarrage de cette nouvelle mission.

### **Cambodge dernière minute...**

Vendredi matin 9 septembre, à 9 heures locales, notre CESSNA 206 qui effectuait à la demande du Gouvernement Cambodgien une mission de coopération dans la région de Kratié a été touché en vol par un tir par balles encore non identifié.

A bord quatre personnes : le pilote, Jean-Marie HOMMEY est indemne ainsi que deux des passagers ; le troisième, un ingénieur agricole malaisien a été tué sur le coup.

L'avion a subi deux impacts, l'un au plan fixe arrière, l'autre dans le fuselage droit, mais il a pu être ramené à Phom-Penh.

Les vols reprendront dès que l'administration Cambodgienne l'autorisera.

Nous savons tous à ASF le danger permanent que courent nos équipages, en dépit des précautions prises, des consignes respectées, des procédures appliquées, des autorisations préalables obtenues...

Saluons la maîtrise de Jean-Marie HOMMEY qui avec un sang-froid remarquable a pu ramener l'avion et préserver la vie des deux autres passagers.