

# AVIATION SANS FRONTIÈRES

## M A G A Z I N E



L'arrivée tant espérée d'une "rotation" ASF en Angola.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**  
Assemblée générale du 16.05.1998  
Liste des membres

Primo BIASON  
Noël BIDAULT  
Arlette BLUM  
Claude BONZON  
Jean CLOZIER  
Jean DE MÉDRANO  
Henri DESENFANTS  
Danielle DUBREUCQUE  
Gabriel ÉVÈQUE  
André FOURNERAT  
Jacques GUERRIER  
Zoltàn KOVACS  
Louise LEFRANC  
Catherine LOUIS  
Gisèle MAGES  
René MARCHAND  
Alain MEROUR  
Philippe NOGUÈS  
Gérard POCHERON  
Marcel POULET  
Gérald SÉVIGNAC  
Gérald SIMIOWSKI  
Frédéric SOUCHU

# Poseur de mines, des "hommes de rien"

**S**tratégues de la mort à retardement, tacticiens de la mutilation organisée, hommes de troupes semeurs de sang, ignobles soudards de la lâcheté.

Ils sèment et s'enfuient, insensibles aux horribles conséquences de leur veulerie.

Incapables de toiser leur adversaire, ils s'esquivent sans honneur ni courage.

Leurs agissements sont ceux des pleutres, des sans conscience, des sans amour.

Leur victoire est celle du trop-plein de la bêtise humaine.

Ils engendrent des familles massacrées, des enfants aux corps écartelés, aux membres tronqués, aux regards sans vie, aux espérances perdues.

Cynisme de l'horreur calculée, dans le temps, le lieu et la cible. Jusqu'aux enfants des enfants de leurs ennemis et... d'eux mêmes.

Trop de générations se souviendront longtemps dans leur chair de ces mines pour rien, semées par des hommes de rien.

Qu'ils soient stratèges, tacticiens, hommes de troupes, tous ignobles soudards de la lâcheté. ■

*Léon Darley*

## AVIATION SANS FRONTIÈRES MAGAZINE

Bulletin d'Information d'ASF  
ORLY FRET 768 - 94398 ORLY AEROGARE CEDEX  
Tél. 01 49 75 74 37 - Fax : 01 49 75 74 33  
Mél : asfparis1@compuserve.com

Responsable de la publication : Zoltàn Kovacs.

Ont collaboré à ce numéro : Christiane et Primo BIASON, Arlette Blum, Louise Lefranc, Catherine Lichtenberger, Monique Szymczak, Nicole Vallée.

Photos : Primo BIASON, Noël Bidault, Guy Dubois, Gérard Thomas.

Président d'Honneur : Primo BIASON  
**COMPOSITION STATUTAIRE DU BUREAU**  
de mai 1998 à mai 1999

Président .....	Zoltàn KOVACS
Secrétaire général .....	Gérard SÉVIGNAC
Contrôle budgétaire - Relations extérieures .....	Primo BIASON
Secrétariat .....	Louise LEFRANC
Finances .....	Gérard POCHERON

**RESPONSABLES D'ACTIVITÉS**  
à compter du 28 mai 1998

Accompagnement d'enfants .....	Gisèle MAGES
Messagerie médicale .....	Henri DESENFANTS
Lait Madagascar .....	Noël BIDAULT
Découverte aéronautique .....	Noël BIDAULT
Plateforme de La Ferté-Alais .....	Gérard SIMIOWSKI
Délégations régionales .....	Jean-Michel DELFOSSE
Délégation Sud-Est .....	Jean-Michel DELFOSSE
Avions légers	
Responsables de missions :	
- Angola .....	Gabriel ÉVÈQUE
	Philippe FENOT
- Tchad .....	Jean-Marie CHAUVÉ

**Chargés de mission auprès du Président**

- Activités aéronautiques .....	Jean de MÉDRANO
- Administration juridique .....	André FOURNERAT

**Chargés de mission auprès du Secrétaire général**

- Activités aéronautiques .....	Jacques GUERRIER
- Gestion des contrats .....	Philippe NOGUÈS

## SOMMAIRE

- 2 Liste du nouveau Conseil d'Administration et du Bureau
- 3 Rapport moral
- 4 Rapport financier
- 6 Accompagnement d'enfants
- 9 Les Ailes du Sourire
- 10 Messagerie médicale
- 13 Exploitation avions et Maintenance
- 14 Un démarrage de mission "musclé"
- 15 Mission "aventure" en Angola
- 16 Prise de commandes
- 17 Témoignages
- 18 Communication et Relations extérieures
- 19 Brèves
- 20 6ème Trophée Golf

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

Réalisation PAO Jean-Jacques Bouin

# Rapport moral

C'est à moi que revient la tâche délicate d'éclairer les événements de l'année qui s'est écoulée, et, bien plus encore, de braquer le projecteur sur les perspectives de demain.

Je vous parlerai de ceux qui animent et font battre chaque jour le cœur de notre association avec la fidélité, l'enthousiasme et le savoir-faire dans lesquels s'enracine l'identité profonde d'Aviation Sans Frontières.

Je vous dirai nos joies, nos réussites, mais aussi, avec beaucoup d'intégrité, ce que nous n'avons pas su faire, ce qui devra être mieux conduit désormais.

"L'expérience, disait le sage, est une lanterne que l'on porte dans le dos et qui n'éclaire que le chemin parcouru." Elle ne dit pas les écueils de la voie qu'il nous faudra poursuivre, mais elle nous fait reconnaître, puis contourner, l'obstacle sur lequel nous avons déjà buté.

Penchons-nous un instant sur cette année 1997, que nous avons vécue ensemble ; il n'est pas de mon propos de faire un bilan chiffré de chacune de nos activités : les responsables de chaque fonction le feront après moi. Mais j'aurais m'arrêter avec vous sur les quelques instants d'émotion, de joie, de doute ou de tristesse qui ont, tour à tour, assombri ou éclairé les jours écoulés.

Tout d'abord, ce qui est facile pour moi, ce qui marche bien.

En tout premier lieu,

## LES ACCOMPAGNEMENTS D'ENFANTS :

Avec ses yeux brillant encore de larmes, le sourire d'une toute petite fille que j'ai ramené un jour de Nouakchott m'a fait entrevoir toute l'émotion que doivent vivre, à chaque fois, les 350 accompagnateurs et accompagnatrices qui forment les troupes vives de cette équipe. À celles qui les encadrent, à Gisèle, Danielle, Jade, Jacqueline et Anne-Marie, merci de nous faire partager vos angoisses et vos joies.

Vient ensuite LA MESSAGERIE MÉDICALE et, ce qui lui est fonctionnellement lié maintenant, L'OPÉRATION VOIE LACTÉE :

Ils sont 25 à se consacrer à cette fonction, qui semble si modeste en apparence, et qui, pourtant, auprès d'un bon nombre de nos collègues en service dans les compagnies aériennes, est l'image la plus visible de l'activité de notre association.

Je suis toujours émerveillé de constater que, à coups de colis pesant de 6 à 10 kg, on puisse acheminer en urgence plus de 2 tonnes de médicaments par mois, plus de 2 tonnes d'espoir à destination de détresses isolées, éparpillées de par le monde.

A Henri, à Claude, à Nicole, à Denise, à Gérard, à Jacques, à Yves et à Jean, merci pour toutes ces aides.

Et puis, il y a les journées de DÉCOUVERTE AÉRONAUTIQUE, LES AILES DU SOURIRE, qui veulent s'adresser aux exclus du bonheur, aux mal lotis de la vie que génère notre société. Elles sont réalisées, en particulier à La Ferté-Alais, par une équipe d'une quinzaine de volontaires attirés (relayés maintenant chaleureusement dans différentes régions de France, et, tout spécialement, dans la nouvelle Délégation régionale Sud-Est sous l'égide de Jean-Michel).

Cette même équipe participe aux Journées de l'ENVOL, organisées par la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France, et qui accueille de tout jeunes enfants atteints de maladies graves, souvent en "phase terminale". 269 enfants ont pu ainsi voler avec nous, en 1997, et mon cœur se serra à pensée que parmi eux quatorze ne sont plus des nôtres.

L'avion a été l'un des derniers rayons de joie d'une bien trop courte vie.

C'est à Sim, Jean-Claude, et Marcel, à Françoise et Gérard, aux 2 Michel, à Yves, à Luc, à Claude, à toute la fine équipe que revient leur sourire.

Nous abordons maintenant, et nous tenons à le dire également, ce qui, tout au long de l'année, nous a causé beaucoup de problèmes, notre MISSION EN ANGOLA :

tout en ayant rempli son objectif, soit transporter à travers ce pays aux routes impraticables et jonchées de mines les médecins et tout ce que nécessite l'exercice de leur profession, nous avons été inefficaces dans 3 domaines :

- Dans l'entretien de nos avions, et par là même, leur disponibilité.

- L'esprit dans lequel nos opérations se sont déroulées, et les relations humaines qui en ont découlé.

- L'équilibre financier de la mission.

\* C'est grâce à des locations d'avion que nous avons pu répondre à nos engagements.

\* C'est grâce à des financements exceptionnels et à la trésorerie positive de toutes les années précédentes que nous avons pu préserver une comptabilité saine.

Mais, dans ces conditions, nos modes d'exploitation ne peuvent, ne doivent pas perdurer.

Heureusement, malgré ces faiblesses, notre mission AVIONS LÉGERS s'ouvre aujourd'hui à de nouvelles perspectives ; je vais y revenir.

Finissons juste ce tour d'horizon de l'année 1997 en observant ce qui représente la Salle des Machines de notre association : je veux parler de :

- La trésorerie et la comptabilité.

- Le secrétariat et l'administration.

- La communication.

A LA TRÉSORERIE, où il est pourtant solidement secondé par sa fidèle Fabienne, je dois reconnaître que nous avons donné du fil à retordre à Gérard, et même, parfois, des cheveux blancs. Bernard, notre Commissaire aux Comptes, rassurera certainement Gérard sur la réelle qualité de son travail, mais au-delà de la plaisanterie, je l'affirme ici avec beaucoup de force, il est évident que les lacunes notoires de la comptabilité de nos expatriés, au quotidien, ne sont pas acceptables, et ne seront plus acceptées dorénavant.

- AU SECRÉTARIAT, c'est notre blonde Louise, journalièrement épaulée par Sophie et ses gentilles fourmis laborieuses, qui veille aux archives et à toute l'administration de notre association... Dans les manuels d'instruction de l'Armée américaine, un dessin humoristique représente un tout petit bonhomme, les fesses à l'air, qui traîne derrière lui un rouleau de papier toilette. Et la légende qui suit dit : "Une tâche n'est jamais tout à fait finie tant que le travail de paperasserie n'a pas été achevé".

- LA COMMUNICATION enfin : vous le savez, dans le monde où nous vivons, nous n'existons que si nous déployons notre logo dans l'imaginaire "grand public". Que Guy et Léon me pardonnent, c'est particulièrement à toute une équipe féminine, Arlette, les 2 Catherine, Danièle, Chantal et l'inimitable Christiane, entourant Primo, auxquels nous devons, avec de bien petits moyens et un enthousiasme immense, la diffusion de notre image.

A l'issue de cette nouvelle année 1998/1999 nous referons le bilan de ce qui, aujourd'hui, s'appelle encore demain, mais demain commence aujourd'hui et l'avenir dépend des ba-

ses que nous saurons, dès à présent, lui donner.

Dans toute évolution, l'enthousiasme tire vers l'inconnu, mais la sagesse doit inciter à modérer la croissance à la mesure de nos moyens disponibles... ou peut-être juste

un peu au-dessus, pour forcer le destin...

Ce qui nous conforte dans notre démarche, c'est que dans toutes nos activités, la demande s'avère sans cesse croissante, et que sur un secteur, en particulier, nous avons franchi un nouveau pas considérable : nous avons reçu, fin 1997, une proposition venant d'ECHO, l'organe humanitaire de la Communauté européenne, nous offrant de réaliser, avec le financement de Bruxelles et sous nos 2 bannières réunies, les vols nécessaires aux organisations humanitaires opérant en Angola.

Avec modestie, sans doute, mais avec beaucoup de fierté, nous pouvons considérer que cette offre de collaboration est la reconnaissance de facto de notre savoir-faire professionnel, tout comme de la qualité humaine que nous avons su démontrer au long de ces 17 années d'aviation humanitaire "à la française" à travers le monde.

Avec fierté, je vous le disais, mais après une longue réflexion et de très nombreuses consultations pour définir, dans le droit fil de notre éthique spécifique, ce que devait être notre choix d'avenir.

Vous vous en doutez, cette contribution financière officielle s'accompagne non seulement d'impératifs de performance mais aussi de résultats. Et il n'est pas de performance réussie sans personnel de haute qualité et sans outils adaptés. Pour assurer dans la durée le niveau de la prestation requise, nous avons fait le choix de conduire cette nouvelle mission en Angola avec des pilotes, des mécaniciens et des coordonnateurs salariés.

Leur contrat est professionnel, mais l'engagement humain auquel nous les appelons va bien au-delà de leurs obligations contractuelles.

En revanche, la maîtrise politique et la direction opérationnelle continuent à relever uniquement et entièrement de notre encadrement bénévole au sens le plus pur de la charte de notre association.

Avec ce choix, mûrement réfléchi, l'efficacité à longue échéance qui est l'exigence de tout projet d'avenir vient s'ajouter à la générosité originelle de notre action. Malgré les interrogations et les doutes auxquels chacun de nous a été confronté je veux dire ici ma joie d'être de ceux qui ont eu le courage de vouloir cette nouvelle voie, et ma reconnaissance à tous mes pairs qui, avec lucidité et détermination, ont décidé de piloter Aviation Sans Frontières vers les pistes du futur.

Mon but aura été de vous montrer honnêtement la route parcourue et, surtout, d'éclairer pour demain le sens du chemin.

Il est un vieux proverbe arabe qui m'a souvent guidé : "si tu veux tracer ton sillon droit, attelle ta charrue à une étoile." ■

Zoltàn Kovacs  
Président



# Rapport financier exercice 1997

L'exercice 1997 présente un résultat financier négatif de 324 036 58 F. Pour mémoire, nous avions enregistré en 1996 un excédent de recettes de 333 433,44 F. Les raisons en sont, pour l'essentiel, les suivantes :

1. Notre avion Caravan a été accidenté en Angola, en février, et immobilisé pour réparation jusqu'en juillet. L'assurance a remboursé le coût de cette réparation sous déduction d'une franchise de 150 000 F, restée à notre charge mais couverte par une provision spécifique constituée en 1996.

Toutefois, pendant cette période d'immobilisation, il a été nécessaire de louer un avion de remplacement. La dépense s'est élevée à 1 219 199 F.

2. Toujours en Angola, des pannes ayant entraîné l'immobilisation de nos avions en fin d'année ont également imposé la location d'un appareil de substitution pour une dépense de 238 602 F.

3. La société CHALLENG'AIR, à qui nous avons loué un Twin 300 de fin 1996 à août 1997, a cessé ses paiements et se trouve en liquidation judiciaire. En conséquence, nous n'avons pu être remboursé de la caution, égale à deux mois de loyer, versée à l'origine de la location et nous avons dû provisionner cette créance, probablement irrécouvrable, pour un montant de 263 023,75 F.

4. Le maintien de notre Caravan au Zaïre en janvier, pour la poursuite de la mission à Kisangani, a dû être compensé par la location d'un avion de remplacement en Angola. Nous avons imputé à la mission Zaïre le coût de cette opération, qui n'a pas été prise en compte dans le financement par le ministère de la Coopération. Il en résulte un déficit de 114 227,50 F pour cette mission.

L'objectif d'équilibre financier des comptes de l'association est par conséquent loin d'avoir été atteint pour ce dernier exercice.

Il est important de souligner qu'une telle situation nous interdit de reconstruire ou compléter nos réserves et provisions de prévoyance, notamment la provision de propre assureur entamée par l'accident du Caravan, ainsi que la provision pour le renouvellement du matériel aéronautique.

Tout au contraire, l'affectation du résultat négatif aboutira à amoindrir les réserves existantes et donc à réduire notre capacité à développer des

activités nouvelles ou à moderniser notre outil de travail.

## LES RESSOURCES PROPRES

Celles-ci, pour un montant de 787 663,85 F, sont en diminution sur l'exercice précédent. Hormis les produits financiers, les principales composantes (cotisations, fonds de soutien et dons) subissent un tassement. Cette tendance semble s'affirmer au fil des années et doit nous inciter à réfléchir à la manière de dynamiser notre action dans le domaine de la collecte de fonds dont notre activité est étroitement dépendante.

Ce constat vaut également pour le produit des ventes diverses (167 944,94 F) Si l'on observe, en effet, une progression intéressante du résultat des ventes d'articles promotionnels, il en va différemment du produit de la diffusion des cartes de vœux lequel subit une diminution de près de 55 000 F soit environ 30 %, ceci malgré une augmentation des prix de vente.

Il est à noter que l'ensemble de nos ressources propres a permis de financer nos frais de fonctionnement et les dépenses des activités France non couvertes par des financements directs ou des contributions spécifiques. Une part importante (364 499,77 F) a toutefois servi à combler partiellement le déficit des Missions Avions légers, ce qui ne correspond pas à leur destination première.

## LES FRAIS GÉNÉRAUX A RÉPARTIR

Avec une augmentation modeste d'environ 27 000 F (soit 2,73 %), on peut considérer que le niveau de ces dépenses est assez bien maîtrisé. Pour l'essentiel, la progression est due à l'ajustement normal annuel des Salaires et Charges sociales. Par contre, la réduction des dépenses de télécommunications n'est qu'apparente, car en partie compensée par une progression de ces charges dans les dépenses de la Mission Angola, cela en fonction de la disponibilité des lignes téléphoniques internationales.

## LES FRAIS DE FONCTIONNEMENT

Après imputation des frais généraux répartis, nos frais de fonctionnement s'établissent à 233 917,36 F, en diminution sensible d'environ 66 000 F sur l'exercice 1996.

Les principales réductions de dépenses portent sur les postes information, promotion et affranchissement PTT. En outre, les immobilisations du siège ayant été entièrement amorties en 1996, la

dotation aux amortissements n'apparaît plus en 1997.

**Rapportée au budget global de l'association, la part des frais de fonctionnement représente 2,25 % des dépenses.**

## LES ACTIVITÉS FRANCE

Pour un total de dépenses de 818 156,66 F, le coût résiduel s'en élève à 357 191,66 F.

L'activité Accompagnement d'enfants est intégralement financée par les participations de la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France et de Dassault Aviation.

Par ailleurs, le volume des dons affectés, selon la destination souhaitée par les donateurs, aux activités des messageries médicales et des vols en faveur des personnes handicapées a fortement progressé.

## LES MISSIONS AVIONS LÉGERS

Pour les raisons exposées au début de ce rapport, le bilan financier des missions Avions légers fait apparaître un déficit important de 714 638,01 F.

Il est utile de préciser que deux facteurs notables imprévus ont contribué à limiter les effets des événements évoqués :

- reprise de provision résultant de l'économie réalisée sur des opérations de grand entretien des avions.

- gain de change non négligeable, enregistré sur l'encaissement de nos créances en US dollars, dû à l'évolution du cours de cette devise.

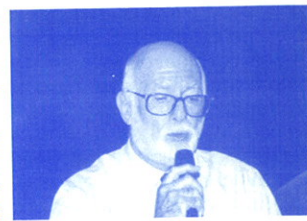
- à l'inverse, une perte de charge d'un montant inférieur, générée par le paiement de nos fournisseurs figure en dépense.

## AFFECTATION DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE

Il appartient à l'Assemblée générale de se prononcer sur cette affectation.

Nous proposons de l'imputer en diminution de la réserve d'urgence, qui sera ainsi ramenée à 403 219,28 F. ■

Gérard Pocheron



Mesdames, Messieurs les Sociétaires,

En exécution de la mission qui m'a été confiée, je vous présente mon rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 1997 sur :

- le contrôle des comptes annuels de l'Association Aviation Sans Frontières, tels qu'ils sont annexés au présent rapport,

- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il m'appartient, sur la base mon audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

## RAPPORT GÉNÉRAL DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES COMPTES DE L'EXERCICE 1997

### I. OPINION SUR LES COMPTES ANNUELS

J'ai effectué mon audit selon les normes de la profession ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté de ces comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. J'estime que mes contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Compte tenu des conditions particulières régissant sur les lieux des opérations aériennes, et notamment en Angola, les justificatifs fournis à l'appui de la comptabilité sont incomplets. Ce manque de pièces prive cette partie de la comptabilité de sa valeur probante quant aux points suivants :

- caisse en U.S.\$ dont les mouvements totaux sont de U.S.\$ 144 000,

- la banque Banco de Fomento Exterior Angola ne fournissant aucun relevé, le solde figurant dans les livres de l'association pour U.S. \$ 16 173,70 ne peut être confirmé.

Sous ces réserves, je certifie que les comptes annuels sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'Association à la fin de cet exercice.

### II - VÉRIFICATIONS ET INFORMATIONS SPÉCIFIQUES

J'ai également procédé, conformément aux normes de la profession, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Je n'ai pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes des informations données dans le rapport financier et dans le rapport moral et dans les documents adressés aux sociétaires sur la situation financière et les comptes annuels. ■

Bernard RUFF

Commissaire aux comptes

Fait à Voisins-le-Bretonneux, le 29 avril 1998

# COMPTE DE RÉSULTATS PAR ACTIVITÉS AU 31.12.1997

	CHARGES	PRODUITS	RÉSULTAT NET
<b>A - RESSOURCES PROPRES</b>			
- COTISATIONS		305 284,61	
- FONDS DE SOUTIEN		286 555,00	
- DONS		112 845,95	
- PRODUITS FINANCIERS		28 748,71	
- PRODUITS EXCEPTIONNELS		54 229,58	
<b>TOTAL</b>			<b>787 663,85</b>
<b>B - FRAIS GÉNÉRAUX A RÉPARTIR (1)</b>			
- SALAIRES, CHARGES SOCIALES	344 979,18		
- IMPRIMÉS FOURNITURES DE BUREAU	41 781,52		
- FRAIS DIVERS BÉNÉVOLES	45 325,00		
- MATÉRIEL ÉQUIPEMENT TRAVAUX	2 106,93		
- AUTRES FRAIS GÉNÉRAUX	111 690,05		
sous total	545 882,68		
- TÉLÉCOMMUNICATIONS	164 226,79		
total à répartir	710 109,47	710 109,47	
<b>C - FRAIS DE FONCTIONNEMENT</b>			
- ASSURANCES	4 572,00		
- AFFRANCHISSEMENTS POSTE	54 925,41		
- CHARGES EXCEPTIONNELLES	767,00		
- INFORMATION ET PROMOTION	20 759,60		
- IMPUTATION FRAIS GÉNÉRAUX	136 470,67		
- IMPUTATION FRAIS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS	16 422,68		
<b>TOTAL</b>			<b>- 233 917,36</b>
<b>D - VENTES DIVERSES</b>			
- CARTES DE VŒUX		135 500,00	
ACHATS	32 707,00		
- ARTICLES PROMOTIONNELS		168 216,00	
ACHATS	103 064,06		
<b>TOTAL</b>			<b>167 944,94</b>
<b>E - ACTIVITÉS FRANCE</b>			
- ACCOMPAGNEMENT ENFANTS	246 390,77		
- PARTICIPATION FONDATION GROUPE AIR FRANCE		97 277,50	
- PARTICIPATION DASSAULT AVIATION		145 237,50	
- MESSAGERIE MÉDICALE	266 323,99		
- DONS		55 110,00	
- LIVRAISON LAIT MADAGASCAR	69 355,00		
- VOLS HANDICAPÉS	121 359,14		
- DONS		163 340,00	
- IMPUTATION FRAIS GÉNÉRAUX	81 882,40		
- IMPUTATION FRAIS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS	32 845,36		
<b>TOTAL</b>	<b>818 156,66</b>	<b>460 965,00</b>	<b>- 357 191,66</b>
<b>F - MISSIONS A L'ÉTRANGER</b>			
- ANGOLA	7 427 620,23		
PARTICIPATION ONG		7 088 521,49	
- CONGO	290 484,71		
PARTICIPATION ONG		284 653,49	
- ZAIRE	551 575,30		
FINANCEMENT MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES		437 328,00	
sous-total	8 269 680,24	7 810 502,98	
- ASSURANCE	12 768,02		
- FRAIS FINANCIERS	32 395,20		
- PERTE DE CHANGE LIÉE AUX MISSIONS	151 354,59		
- GAIN DE CHANGE LIÉ AUX MISSIONS		312 488,55	
- IMPUTATION FRAIS GÉNÉRAUX	327 529,61		
- IMPUTATION FRAIS DE TÉLÉCOMMUNICATION	114 958,75		
- REPRISE DE PROVISION		371 237,08	
- DOTATION PROVISION CHALLENG'AIR	263 023,75		
- PROVISION POUR PERTE DE CHANGE SUR CRÉANCES EN DEVISES	37 156,46		
<b>TOTAL</b>			<b>- 714 638,01</b>
<b>G - CHARGES SUR EXERCICES ANTÉRIEURS</b>	14 341,44		- 14 341,44
<b>H - PRODUITS SUR EXERCICES ANTÉRIEURS</b>		40 443,10	40 443,10
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>10 411 053,14</b>	<b>10 087 016,56</b>	
<b>EXCÉDENT DE DÉPENSES</b>			<b>- 324 036,58</b>

(1) Répartition : frais généraux 25 % sur frais de fonctionnement, 15 % sur activités en France, 60 % sur mission à l'étranger.  
Répartition télécommunication : 10 % sur frais de fonctionnement, 20 % sur activités en France, 70 % sur mission à l'étranger.

# Accompagnement d'enfants

**V**ous connaissez tous l'équipe des Accompagnements d'enfants, avec Anne-Marie, la plus ancienne au bureau, non dans la vie, Danielle, grande spécialiste de l'ordinateur, vous le constaterez tout à l'heure. Jacqueline, notre Mme de Sévigné, Jade, la petite dernière, très présente depuis cette année 1997.

Saluons Janine qui m'a laissé son fauteuil et sa clef il y a 5 ans. Cette fidèle s'est exilée à Montpellier, elle est des nôtres aujourd'hui, saluons-la, elle sera toujours la bienvenue au bureau.

Il est de bon ton, ces jours-ci, d'évoquer mai 68 et les années 60 avec leurs rêves un peu fous mais généreux. Des changements dans les mentalités ont révélé, grâce à de fortes personnalités, l'idée d'un nouvel humanitaire, avec, comme toujours, ses qualités et ses dangers. Mais l'élan donné, des associations nouvelles se sont créées, pour sauver des vies sur place, au cœur des guerres, des famines, et d'autres, pour transférer, opérer, soigner en Europe ce qui est impossible dans le pays même. C'est Terre des Hommes, à Lausanne, Chaîne de l'Espoir à Paris, Sentinelles, à Lausanne, Mécénat de Chirurgie cardiaque, à Paris, Espoir pour un Enfant à Montpellier.

D'autres associations, plus petites, offrent leur organisation, leur chirurgien, une clinique, des familles d'accueil à Terre des Hommes et Sentinelles. C'est le cas de Rencontres africaines à Cannes et Enfants du Monde à Marseille.

Grâce à cette générosité grandissante, les enfants traités sont de plus en plus nombreux, et par là-même, les accompagnants volontaires, dont 4 médecins, 24 infirmières et pompiers.

D'où viennent ces petits malades ? La majorité d'Afrique, mais l'Europe de l'Est prend une importance de plus en plus grande, ce qui nous oblige à réviser sérieusement notre géographie.

Qui d'entre vous connaît : Almaty, Kichenev, Erevan, Dacca, Tirana, Diyarbakir, Izmir, la Kalmoukie, Timisoara.

De quels pays sont ces villes ?

Forte récompense à celle ou celui qui répond très vite.

**Diversité** dans les pays d'origine de ces petits malades, diversité également dans les pays d'accueil : 55 % d'hospitalisations en Suisse, 35 % en France cette année. Les soins en Espagne et à Londres démarrent ; ils vont devenir de plus en plus importants. Les **pathologies** : toujours une majorité de petits cœurs malformés et de chirurgie réparatrice pour nos enfants défigurés par le noma, terrible mal peu ou pas connu, malgré l'énergie et les "coups de gueule" d'Edmond Kaiser à la tête de Sentinelles, pour sensibiliser les États et les professions médicales. Faisons lui confiance, il y a déjà une antenne de traitement au Niger.

Une majorité de jeunes enfants et de garçons, quelques grands, et même des adultes souvent opérés et suivis depuis leur



jeune âge. Pas de règle dans les dates des voyages. 1997 ne ressemble en rien à 1996, et 1998 recense déjà, de janvier à avril, plus de 50 enfants transportés.

A signaler seulement qu'il n'y a sur cet état, pas de vacances de prévues !

Ceci juste à titre d'information, pour nos femmes et hommes, toujours plus nombreux et toujours aussi dévoués. Beaucoup sont prêts à partir vite, à reculer leurs vacances, à négocier leurs repos, même à abrégé un repas pour courir après un avion raté par une autre convoyeuse.

Cas rare, mais on peut le faire ! N'est-ce pas Sylvie, Françoise ?

**Cette disponibilité et cette générosité ont leurs récompenses :**

- des enfants qui sourient malgré la fatigue, la souffrance,
- un bambin guéri, qui déçoit un peu sa famille d'accueil en tendant les bras à Tonton Pierre, qui l'avait amené à Bordeaux un mois avant,
- une petite Cambodgienne, qui vient prendre la main de Tonton Guy qui l'avait amené avec 4 autres enfants,
- Etre Tata Lisiane ou Tata Béa un soir... ou une journée si l'on n'embarque pas sur les Comores !
- Recevoir des photos d'enfants guéris, délicate attention d'Ariane de Terre des Hommes destinée en particulier à nos convoyeurs de professions médicales, car toujours réservés pour des accompagnements avec oxygène et soins particulièrement délicats.

**Nous avons aussi nos peines :**

l'enfant qui vient trop tard, celui qui repart, inopérable, le scanner révélant l'ampleur du mal. Dur accompagnement vers une famille qui ne comprend pas bien cette gravité ignorée.

Et nous avons aussi plein d'enfants, plein d'amis.

L'année dernière, nous vous avons présenté le très beau film de Terre des Hommes. Cette fois, quelques diapos des enfants de la Chaîne de l'Espoir vous permettront de retrouver une frimousse, petite compagne de quelques heures. A la télévision, nous avons enregistré une très belle émission avec la Professeur Leca qui, à Laennec, opère des enfants de l'Europe de l'Est et maintenant d'Afrique.

Avec "Envoyé spécial" au Cambodge, nous

avons également enregistré le professeur Deloche opérant à Phnom-Penh. Le reste de l'année, il officie avec d'autres chirurgiens à Paris et Bordeaux.

Évoquons l'aide apportée par le personnel des Compagnies Air France, Air Afrique, Swissair, Air Gabon (qui offre les billets gratuits), Armenian Air Line également. La «petite dernière» Ibéria prend de plus en plus d'importance, grâce à Lourdes ici présente, qui vous parlera de la bonne santé de l'humanitaire en Espagne. ASF a une belle équipe à Madrid, Barcelone, Malaga et Séville.

**ASF à Genève, c'est Gilbert Pfander et une vingtaine d'agents très dévoués, depuis déjà 4 ou 5 ans.**

Notre activité est toujours financée par la Fondation du Groupe Air France et Dassault Aviation, et bientôt à nous les frais en euro ! Tout sera plus simple pour rembourser nos notes de frais européennes ! ■

Gisèle Mages



## Témoignages

**Jean Charles**

*Je me demandais à quoi pouvait bien ressembler un petit Kalmouk. Eh bien, à un adorable petit garçon plein de vie que tout le monde (à Orly, dans le bus Air France, à CDG) a trouvé charmant. Comme je n'avais pas pensé à prendre mon appareil photo, j'ai vite été en acheter un "jetable", en même temps que quelques madeleines.*

**Odile**

*J'ai oublié : au moment où je quittais la salle d'embarquement le papa du petit Blaise est revenu vers moi pour me dire : «il aime qu'on lui tienne la main pour s'endormir». Du coup, je crois que je n'ai pas dit au revoir au docteur M'Baye, enfin je pense que j'aurai l'occasion de le revoir...*

**Le docteur Isselmou à Nouakchott**

*Chaque fois qu'ASF aide un enfant de nos villages, la famille me dit que vous plantez un petit drapeau français en Mauritanie. ■*

# Accompagnement d'enfants

## BILAN CONVOYAGE D'ENFANTS 1997

449 Sujets transportés par 462 Convoyeurs, répartis en 9 Médecins, 53 Infirmières.

285 Convois 400 SQP, dont 252 Actifs, 210 Retraités.

Destinations desservies, 47.

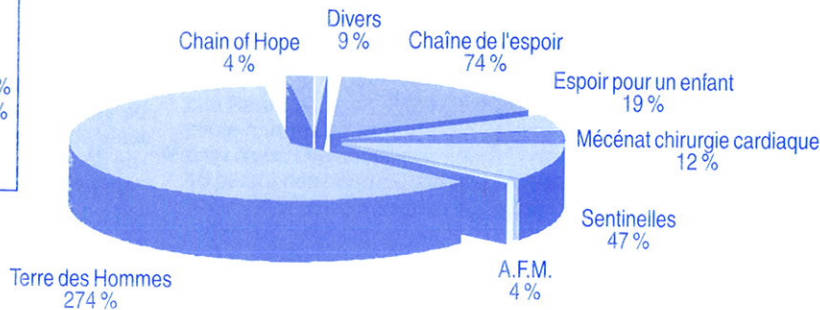
Associations bénéficiaires, 13.

Frais engagés en 1997 avec le partenariat de Dassault Aviation et la Fondation du Groupe Air France :

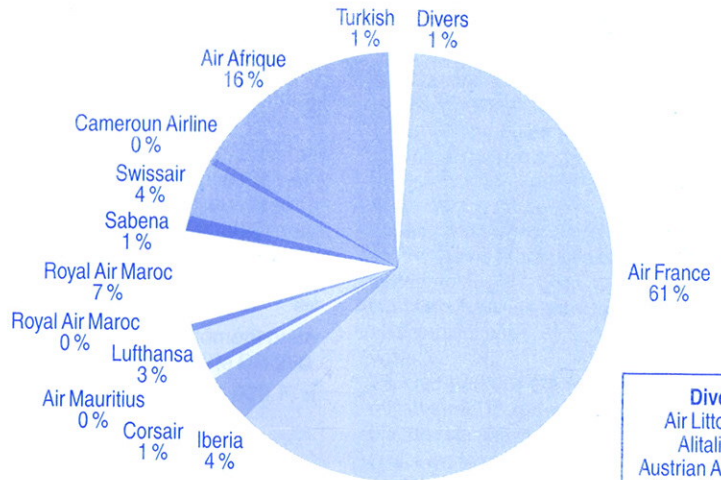
242 558 F, soit coût moyen d'un enfant transporté, vers la vie 540 F.

## Associations 1997

**Divers :**  
 Hilfsaktion 3 %  
 Privé 2 %  
 Rencontres africaines 1 %  
 Archet pour un espoir 1 %  
 Croix rouge suisse 1 %  
 Voir la vie 1 %

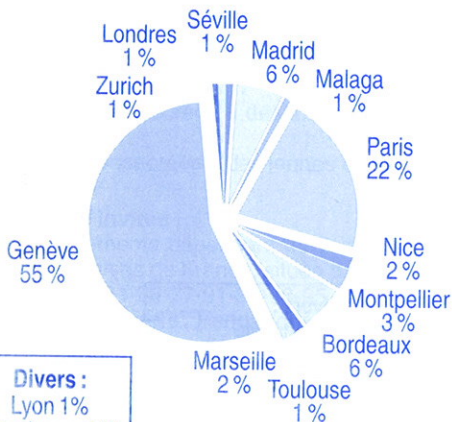


## Compagnie Aériennes en 1997



**Divers :**  
 Air Littoral 1 %  
 Alitalia 1 %  
 Austrian Airlines 1 %  
 Thai Airways 1 %  
 Vietnam Airlines 1 %

## Destinations en 1997



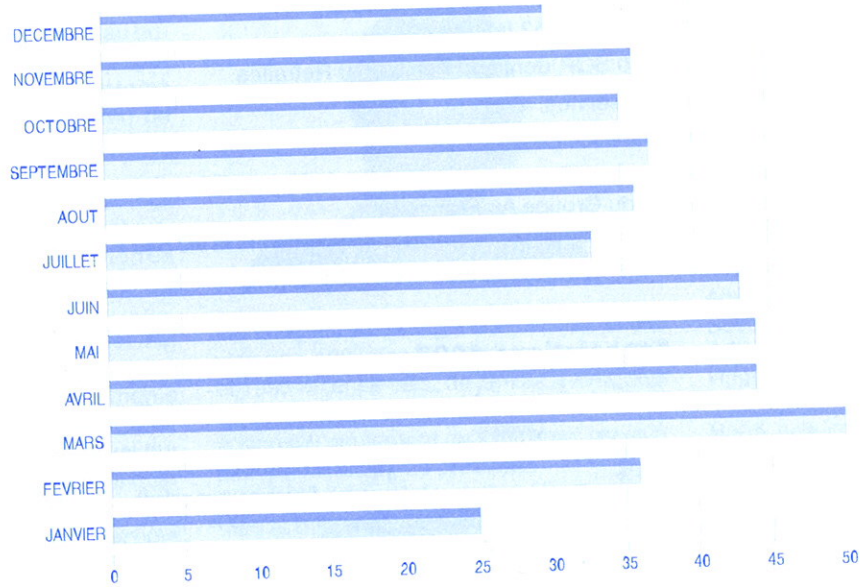
**Divers :**  
 Lyon 1 %  
 Strasbourg 1 %  
 Milan 1 %  
 Munich 1 %

**462 Convoyeurs en 1997  
 dont  
 274 femmes et 152 hommes**

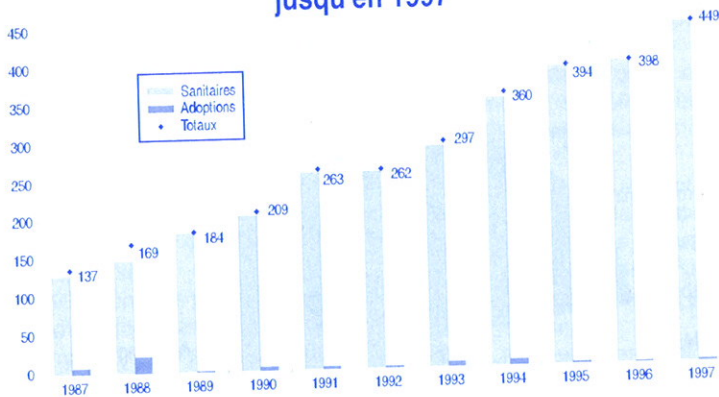


# Accompagnement d'enfants

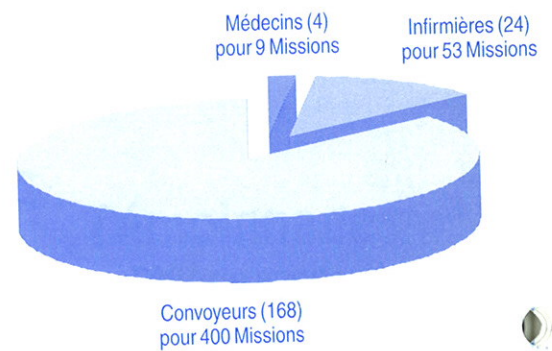
## Nombre d'enfants convoyés par mois en 1997



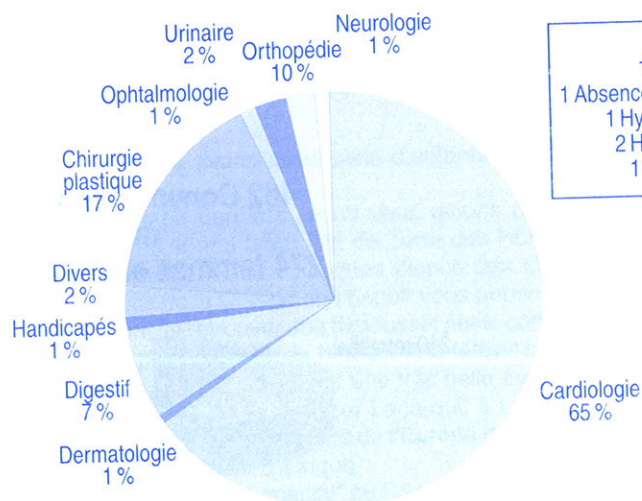
## Évolution du nombre d'enfants convoyés jusqu'en 1997



## 196 Convoyeurs pour 284 Convoyages en 1997 dont 462 Missions

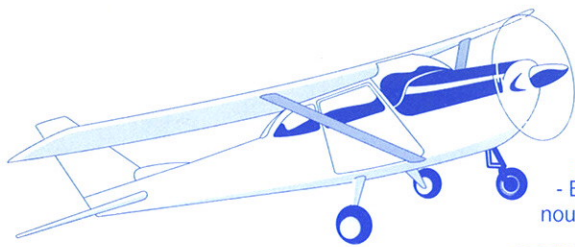


## Pathologies en 1997



**Divers :**  
 1 Hermaphrodite  
 1 Absence de muscles à l'abdomen  
 1 Hypertension artérielle  
 2 Hémopneumothorax  
 1 tumeur du coccyx





- L'AMICALE Jean-Baptiste Salis, qui nous permet avec beaucoup de gentillesse la visite de son passionnant Musée.

- JONATHAN CLUB, qui nous ouvre ses locaux avec une grande générosité.

- BRIN D'AILE, propriétaire du DR360 qui nous épaula avec une coopération sans faille.

# Les Ailes du Sourire

**R**appelons que depuis 1995, ASF organise des journées de découverte aéronautique, offertes gratuitement à des personnes qui, par leur mobilité restreinte ou leur isolement, ne pourraient accéder à la joie, aux sensations du baptême de l'air.

Elles ont lieu sur de multiples aérodromes de France, en liaison avec les aéro-clubs régionaux, et mettent particulièrement l'accent sur la qualité de l'accueil et la chaleur des contacts. A la fin de ces journées, les mains seurent avec effusion, dans les regards s'est allumée une flamme de bonheur, qui nous enrichit d'une leçon de courage et d'optimisme.

Un groupe dynamique de bénévoles ASF, bien "rodé" techniquement et humainement, ayant pour la majorité une première expérience de convoyage d'enfants, remplit magnifiquement son rôle en dispensant sans compter ces moments de bonheur et de gaieté qui permettent, durant quelques heures, à nos jeunes et moins jeunes invités d'occulter la solitude de leur cœur.

De nombreux témoignages, dessins, lettres et photos, nous sont adressés en retour, comme ce petit mot de Véronique : "là-haut j'ai oublié mon fauteuil, j'ai vu la vie en rose."

## 1. A LA FERTÉ-ALAIS

Durant la **saison** :

du 23 avril au 23 juillet 1997,  
du 28 août au 17 octobre 1997,

nous avons effectué **139 vols** en faveur de 253 personnes handicapées, escortées par 7 accompagnateurs.

### Types de handicaps :

- 16 journées consacrées à des personnes handicapées physiques,
- 17 journées consacrées à des infirmes moteurs cérébraux,
- 2 journées consacrées à des jeunes en difficulté.

### Organismes invités :

- 10 établissements dépendant de l'association des Paralysés de France, situés dans les départements 51-58-77-91-92-93-95,
- 21 Instituts, Foyers, Fondations, Centres d'Apprentissage au Travail.

### Structure d'accueil ASF

Une quinzaine de bénévoles ont assuré ces journées par équipes de 6 à 8, encadrées par Noël Bidault et Jean-Claude Sillon.

**Au total**, en 36 jours, nous avons pu transporter 360 passagers, après leur avoir offert les joies de l'aéronautique en double commande sous l'œil affectueux et vigilant de Michel Leray et Claude Cellier.

Le coût total de notre activité à la Ferté s'élève à 72 700 F.

### Nous tenons à remercier très sincèrement :

- Monsieur JEAN SALIS, qui met si aimablement à notre disposition l'aérodrome de Cerny-la-Ferté.

## 2. EN PROVINCE

Sur le même modèle qu'à la Ferté-Alais, Gérard Similowski a coordonné, dans 4 villes et pendant 10 jours, les décollages de 119 personnes handicapées.

a) à **Chambéry**, en 3 journées, et à **Challes-Eaux** durant 1 journée, en partenariat avec les Aînés ruraux de Savoie et les Aéro-clubs de Savoie, Christiane et Primo Bion, aidés de 6 bénévoles ASF, ont émerveillé 32 personnes âgées et isolées. Ces 7 h 30 de vol ont été entièrement autofinancées.

b) à **Limoges**, à l'occasion du Tour de France des jeunes pilotes le 17 juillet, Bernard Chauveau et Christian Sarre ainsi que les jeunes de la Chambre de Commerce ont fait décoller en 5 heures de vol, 31 personnes et ont entièrement autofinancé cet événement.

c) à **Rennes**, Laurent Mourier qui est lui-même pilote handicapé, et notre ami récemment disparu Yves Duval ont offert à l'AFP l'envol de 18 personnes handicapées, en ne laissant aux soins d'ASF qu'un minimum de 2 500 F de frais à régler.

d) **ASF Délégation Sud-Est, un an déjà !** Fin mai 1997, à Aix-en-Provence, quelques adhérents autour de Gérard Similowski ont organisé une réunion d'information consacrée aux représentants d'associations, afin de lancer en pays d'Aix l'activité "Les Ailes du Sourire" en faveur des personnes handicapées.

## 3. L'ENVOL

"L'envol pour les enfants européens", à l'instar de la Fondation de Paul Newman, s'attache à donner un souffle de vie et d'espoir à des enfants atteints de pathologies très graves et souvent irréversibles.

Dans le domaine légué par la famille Deustch de la Meurthe en 1931, "pour recevoir le personnel aéronautique malade", nous avons transporté en 12 jours, 269 petits malades au départ du terrain de Moret-Episy.

- L'Aéro-club de la Vallée du Loing (ACVL) a mis à notre disposition 2 DR 400.

- J.-M. Bily, adhérent d'ASF, a également prêté gracieusement son avion personnel, le DR 250.

Le coût total de l'opération, soit 33 600 F, a été entièrement couvert par :

- le partenariat des Ailes Brisées,
- le partenariat de la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France.

**Au total, en 58 jours, nous avons offert à 641 personnes le bonheur de découvrir d'autres horizons grâce aux divers donateurs issus du monde de l'aéronautique, auxquels se sont joints les Lions et de nombreux sympathisants. Qu'ils trouvent ici l'expression de notre gratitude. ■**

Noël Bidault  
Gérald Similowski



## Une escadrille des Ailes du Sourire est en formation dans le pays d'Aix !

Ces journées de découverte aéronautique ont pu être mises en place et réalisées grâce aux conseils de notre parrain SIM et au regard de l'expérience des "anciens" de la Ferté-Alais qui pratiquent cette activité depuis quelques années déjà.

Les facteurs de réussite ont été trouvés rapidement et simultanément. Il est juste de les citer :

- **Des "sponsors"**, car l'autofinancement est la règle pour les activités ASF décentralisées (dons, achat de matériel, écouteurs, intercom, heures de vol...).

- **Un aéro-club support "Provence Aviation"**, à l'aérodrome d'Aix-les-Milles, qui n'a pas hésité à ouvrir les portes de ses hangars et à mettre à notre disposition ses avions.

- **Un club d'aéro-modélisme "le M.A.C.A.P."**, qui a mobilisé ses pilotes pour les démonstrations et ses instructeurs pour le pilotage en double commande de leurs modèles.

- **Un restaurant "L'ARC EN CIEL"**, sur l'aérodrome, dont le patron, (un adhérent ASF), apporte générosité et chaleur humaine aux jeunes et aux moins jeunes handicapés, en fauteuil ou autre handicap.

- **La récente équipe ASF d'Aix-en-Provence**, composée de 8 bénévoles, dont 4 pilotes qui animent joyeusement et pédagogiquement ces journées.

Nos projets s'orientent vers les centres de jeunes polyhandicapés et d'autres aéro-clubs nous assurent de leur soutien en offrant, comme l'aéro-club d'EUROCOPTER, un avion et des heures de vol ainsi que la participation d'un pilote.

Avec le nouveau statut de Délégation Sud-Est, notre équipe s'est attachée à représenter ASF sur le plan régional, en participant à des manifestations par un stand d'information.

Nous avons ainsi effectué de nouvelles adhésions et réactualisé d'anciennes interrompues. Nous tenons également à faire connaître notre action par le moyen de la presse locale lors de ces journées aéronautiques, tant pour les associations ou centres de personnes handicapées concernés, que pour être reconnus par les instances régionales ou les donateurs possibles.

Nous avons aussi participé aux ventes d'articles publicitaires et à l'opération "cartes de vœux".

Un secrétariat a été mis en place pour assurer, avec le maximum de disponibilité possible, un relais et une coordination permanente, (Tél, Fax, Informatique...), ainsi qu'une adresse postale :

**ASF Délégation Sud-Est**  
**Aérodrome d'Aix-les-Milles**  
**13290 LES MILLES**  
**Tél/Fax : 04 42 92 18 51**

Depuis peu, la Délégation a lancé une nouvelle action avec la Messagerie médicale que nous voulons centrer essentiellement sur les destinations au départ de l'aéroport de Marseille-Provence. Ainsi, nous pouvons aider ponctuellement de petites associations locales sur des destinations de l'Afrique ou de Madagascar, principalement des dispensaires de brousse ou des centres de soins pour les enfants des rues.

Nous sommes conscients d'être **la première Délégation régionale d'Aviation Sans Frontières**, ce qui encourage notre volonté de réussir et d'ouvrir la voie à d'autres décentralisations. ■

Jean-Michel Delfosse

# La Messagerie médicale en 7 questions

## 1. Combien de colis traitons-nous ?

Les premiers chiffres laissent apparaître une augmentation sensible du nombre des colis que nous avons acheminés durant l'année 1997. Cette augmentation résulte de plusieurs causes :

- pas d'arrêt d'activité durant les mois de juillet et août,
- création d'un planning de prévision des départs des colis reçus en notre magasin,
- recherche de nouveaux circuits pour augmenter nos capacités de transport,
- réactivation de notre antenne à la Réunion.

## 2. Comment ces colis parviennent-ils à ASF ORLY ?

Les associations qui désirent nous confier l'expédition de leurs colis sur les destinations de leur choix utilisent différents circuits :

a) en nous les apportant directement à Orly (cas général des associations situées en Ile-de-France).

b) en les remettant à une escale Air France en province, qui nous accorde un tarif spécial ASF moyennant une participation financière des associations, à hauteur de 4,10 F/kilo.

c) en faisant appel à la Sernam ou à des transporteurs privés.

### Un immense merci à :

- TAT Express qui continue en notre faveur ses acheminements Province-Paris sans aucun frais,
- Air Liberté qui nous apporte aussi son soutien gratuit depuis quelques escales,
- Société France Handling, qui prend en charge les colis à leur arrivée sur la plateforme d'Orly sans nous faire payer les frais de manutention et de magasinage.

## 3. Combien de temps ces colis restent-ils dans notre magasin ?

La planification des expéditions nous a permis de réduire, les délais de stockage. En cumulant les colis partant de CDG, nous arrivons à des délais résumés de cette façon ; sont expédiés :

- en 7 jours au maximum, 1 600 colis,
- entre 8 et 10 jours au maximum, 1 000 colis,
- entre 9 et 15 jours au maximum, 900 colis.

Les délais d'attente plus importants dépendent souvent de deux causes :

- l'expéditeur ne fournit pas les documents indispensables ou envoie des colis mal conditionnés,

- arrêt des vols sur certaines destinations.

Au passage soulignons un autre avantage de la planification des colis : l'expéditeur a connaissance du jour de leur départ, ce qui lui permet de prévenir le destinataire, améliorer ainsi leur réception à l'escale et, surtout, diminuer les litiges à l'arrivée.

## 4. Où vont ces colis dans le monde ?

- L'Afrique reste la principale destination,

avec de nombreux pays desservis. On peut souligner les difficultés avec les escales de Brazzaville-Kinshasa et Bangui, découlant des ruptures de trafic.

- Madagascar - à elle seule - représente 37 % de nos expéditions. Nous constatons des difficultés à l'arrivée des colis à l'aéroport d'Ivato, et nous recherchons des solutions pour donner satisfaction aux destinataires en améliorant la réception de leurs expéditions.

Remarquons qu'il est indispensable que les expéditeurs s'assurent sur place des moyens mis en oeuvre par leurs destinataires pour la réception des colis. De notre côté nous essayons, chaque fois que c'est possible, de mettre en place des «relais» ASF dans les escales. Il en est ainsi pour Douala - Ouagadougou - Lomé - Saint-Denis de la Réunion, et Pointe-à-Pitre.

- Le Vietnam continue de refuser les colis sur lesquels les services douaniers ne peuvent percevoir de taxes. Pour contourner cet écueil, il nous serait utile de pouvoir bénéficier d'une «LTA de service» pour l'aéroport d'Ho Chi Minh, cette Lettre de Transport Aérien étant un document international officiel se révélant apparemment indispensable au bon déroulement des opérations de dédouanement.

- Les pays de l'Est restent bloqués, sauf une légère reprise sur Kiev.

A noter également une petite reprise sur Beyrouth, alors que nous ne sommes plus guère sollicités en direction de Haïti.

## 5. Qui transporte nos colis ?

Sans la généreuse participation de quelques compagnies aériennes, il nous serait difficile de transporter les paquets qui nous sont confiés par les associations.

Air France, à elle seul, assure 72 % de nos expéditions.

En 1997, nous avons eu le plaisir de commencer à travailler avec la Compagnie Corsair, par l'intermédiaire de l'association «Aéro-Partage», dont le Président est Dominique Decarpentrie, commandant de bord sur cette compagnie. Nos 2 associations se rendent des services réciproques dont le plus important reste le transport de colis par Corsair sur ses vols à destination de Madagascar ou de la Réunion. Un dispositif mis en place en fin d'année consiste à faire de gros départs (environ 240 kg) accompagnés par 1 ou 2 bénévoles, qui contrôlent la sortie des colis à l'aéroport d'Ivato et leur remise aux destinataires.

## 6. Comment faire face aux demandes accrues sur Madagascar ?

En 1997, à la suite d'une mission effectuée par M. Jean Clozier, l'antenne d'ASF à la Réunion a repris ses activités. Et nous pouvons utiliser cet itinéraire de dégagement en cas de surcharge au départ de Paris, sur les vols directs, M. Courtin, J. Lys et R. Heer procèdent, sur place à Saint-Denis, aux opérations de réception et de mise à bord des



colis, et nous permettent aussi de desservir, depuis Saint-Denis : Moroni aux Comores, et Fort-Dauphin à Madagascar.

## 7. Quel est le coût de ces opérations ?

Même avec nos nombreux bénévoles nous avons d'importants frais de fonctionnement, et, à la fin de 1997, nous avons dû solliciter les associations qui faisaient appel à nos services pour les amener à consentir un petit effort financier, nécessaire au développement de nos activités et nous éviter de leur refuser la prise en charge croissante de leurs colis. Nous les remercions de leur compréhension.

Actuellement une association nous verse moyenne 10 F par colis, mais il faut bien savoir que l'effort financier d'ASF représente en fait, au bas mot, la somme de 45 F, toujours par colis, ce qui correspond au total de nos différents frais de déplacements, et de vers les aéroports, pour les mises à bord, et le salaire d'un magasinier payé à plein temps.

### Autres bonnes nouvelles

Le renouvellement de la «Note d'information de Sécurité au personnel navigant Air France», en janvier 1998 a concrétisé notre partenariat avec les équipages. Cette note concernant la sûreté de l'exploitation aérienne souligne officiellement que les actions d'ASF permettent à Air France d'être un acteur significatif de l'œuvre humanitaire internationale.

Plus que jamais à ASF, les «Accompagnements d'enfants» et la «Messagerie médicale» harmonisent leurs activités. Chaque de ces services détient en effet des sources d'informations, des appels de secours, mais aussi des possibilités de mise en oeuvre pour répondre aux sollicitations, et peut donc efficacement suggérer les moyens nécessaires au lancement de la meilleure aide possible pour soulager vite et bien les plus démunis.

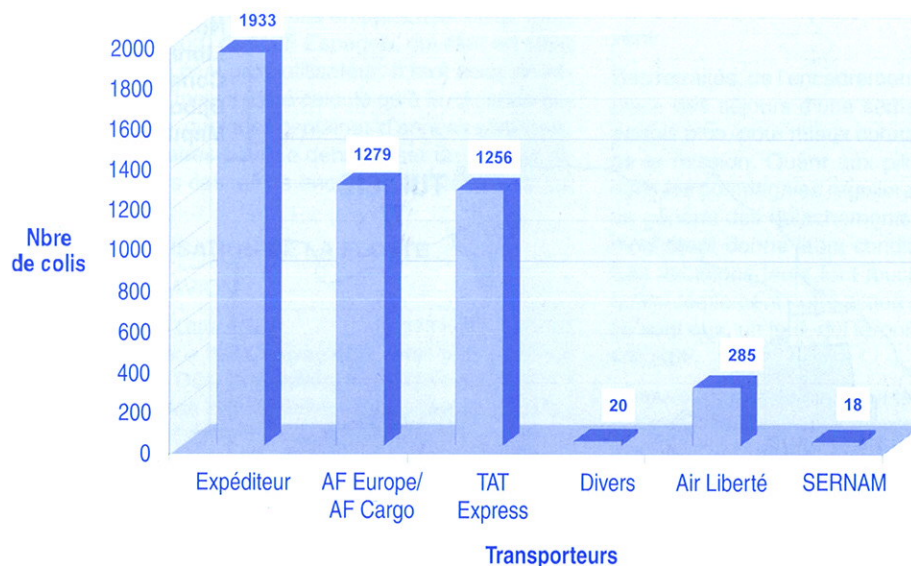
**Que tous ceux, si nombreux, qui font avec ASF une ronde fraternelle autour du monde trouvent ici, l'expression de notre gratitude. Ils sont tous les maillons irremplaçables de notre commune chaîne de solidarité, escales, équipages, associations amies et innombrables bénévoles discrets et anonymes qui se dévouent sans compter, en espérant faire tomber du ciel quelques brins de bonheur. ■**

Henri Desenfants

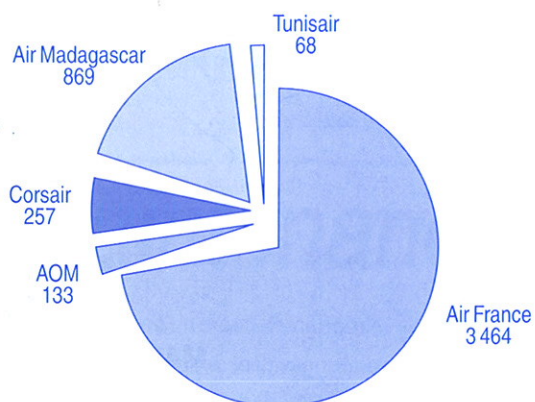
# Messagerie médicale

STATISTIQUES GLOBALES DE LA MESSAGERIE MÉDICALE			
	Nombre de colis traités	Poids (kg)	Nombre d'expéditions
ASF ORLY	4 791	37 686	1 009
ASF Océan Indien	42	295	9
Pointe-à-Pitre	36	288	7
<b>TOTAUX</b>	<b>4 869</b>	<b>38 269</b>	<b>1 025</b>

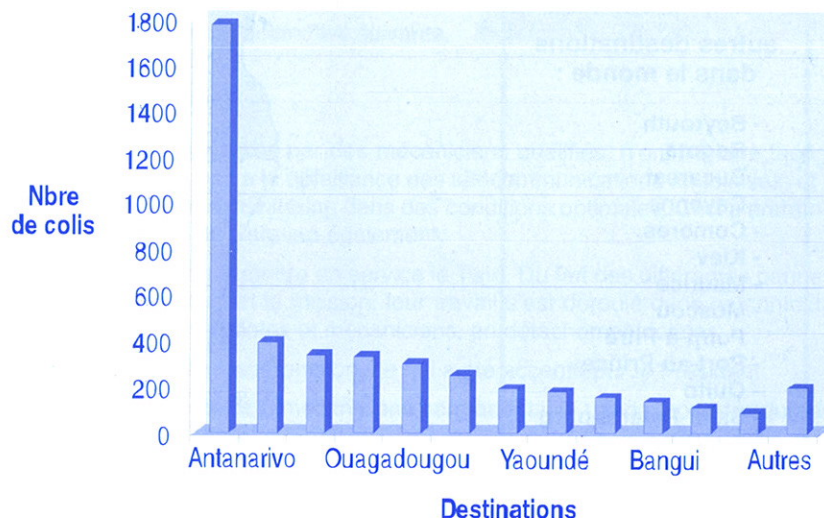
## Arrivées des colis à ASF/Orly



## Activité 1997 Expéditions par Compagnie

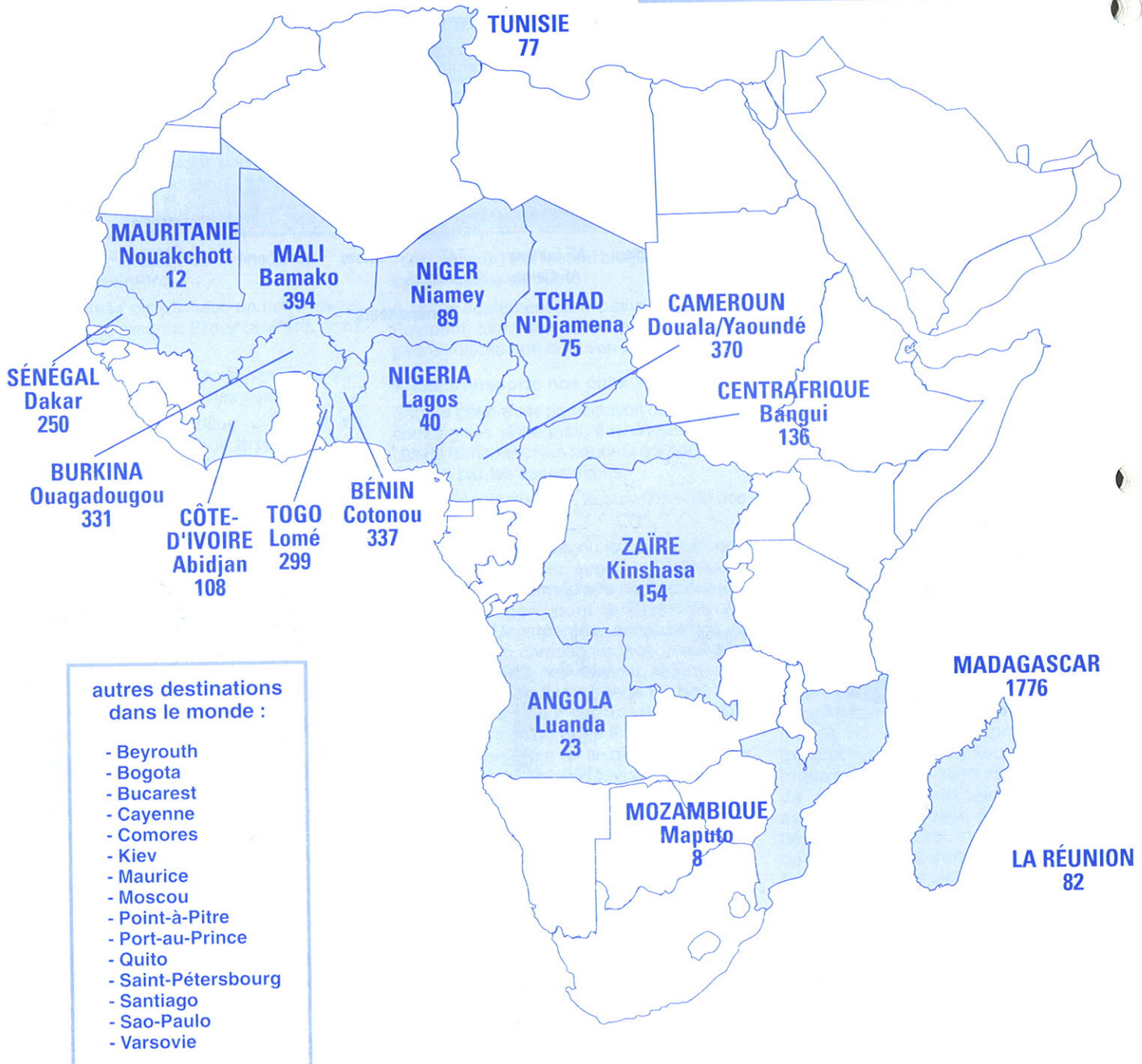


## Acheminement des colis



### Colis ASF en Afrique

VILLE	PAYS	Nb de COLIS	%
Antananarivo	Madagascar	1 776	39,99
Bamako	Mali	394	8,87
Cotonou	Bénin	337	7,59
Ouagadougou	Burkina-Faso	331	7,45
Lomé	Togo	299	6,73
Dakar	Sénégal	250	5,63
Yaoundé	Cameroun	191	4,30
Douala	Cameroun	179	4,03
Kinshasa	Rép. du Congo	154	3,47
Bangui	Centrafrique	136	3,06
Abidjan	Côte-d'Ivoire	108	2,43
Niamey	Niger	89	2,00
N'Djaména	Tchad	75	1,69
Lagos	Nigeria	40	0,90
Brazzaville	Congo	27	0,61
Luanda	Angola	23	0,52
Nouakchott	Mauritanie	12	0,27
Libreville	Gabon	7	0,16
Conakry	Guinée	3	0,07
Djibouti	Djibouti	2	0,05
Maputo	Mozambique	8	0,18



# Exploitation avions

## 1997 : UNE ANNÉE DIFFICILE

Angola n'est plus synonyme de "état de guerre" ; officiellement, les accords de Lusaka en 1994 ont amorcé le fameux "processus de paix" qui doit en terminer avec trente années de guerre civile. Si, politiquement, le processus est effectivement en cours, la sécurité n'est pas vraiment revenue sur le terrain ; la confusion est souvent grande entre soldats non encadrés et bandes armées dont les armes sont l'outil de travail ; pour les ONG, l'année a donc été marquée, au cœur de l'Angola, par un nouveau sentiment d'insécurité, malheureusement justifié par les faits. Dans la capitale, c'est le banditisme qui s'est développé, facilité par la surabondance d'armes au sein de la population.

En ce qui concerne ASF, nous n'avons pas été directement touchés par ces difficultés ; les nôtres ont été surtout causées par l'indisponibilité de nos avions, ce qui nous a amenés à utiliser largement des appareils de location. Ceci apparaîtra dans l'un des tableaux suivants ; il faut cependant préciser qu'une partie de ces locations résulte de notre activité en dehors de l'Angola, au Zaïre et au Congo.

Nous avons en effet continué jusqu'en mars 1997 la mission entreprise en Cessna 208 à la fin de 1996, pour le compte des ONG présentes à Kisangani, dans l'Est zaïrois, et financée par la cellule d'urgence du ministère des Affaires étrangères. Nous avons ensuite mis notre Twin Otter à la disposition de MSF France à Bangui pour desservir la localité de Lukuléla, sur la rive droite de l'Oubangui. Se trouvait à cet endroit en effet un groupe de réfugiés fuyant le Zaïre et regroupés à proximité d'un aérodrome.

Nous vous présentons maintenant deux tableaux caractéristiques de l'activité de l'année écoulée.

## RAPPELS DES ACTIVITÉS EN HEURES DE VOL

1995	1996	1997
1 800	2 400	1 800 - 25 %

En dehors des réserves que nous venons de formuler sur la situation en Angola, notre baisse d'activité en 1997 trouve son origine dans une diminution des demandes émanant d'autres Organisations humanitaires, certaines routes ayant été déminées et réouvertes à la circulation, parfois sous forme de convois avec escorte. C'est le cas en particulier de la "tournee Sud" de MSF Espagne, qui était en 1996 notre plus gros utilisateur. Il faut nous en réjouir, mais il a été calculé qu'à la cadence actuelle, quelques centaines d'années seront nécessaires pour se débarrasser du reliquat de toutes ces mines encore éparpillées dans ce pays.

## UTILISATION DE LA FLOTTE

### PAR AVION

Twin Otter ASF	373 h 30	20 %
Cessna 208 Caravan ASF	491 h 35	27 %
Twin Otter de Challang'Air	413 h 50	23 %
Cessna 208 de Balmoral	548 h 40	30 %
	<b>1826 h 55</b>	<b>100 %</b>

On voit que nos propres avions n'ont effectué que 47 % des heures de vol de l'année 1997.

## LES MEMBRES D'ASF EN MISSION

Cette année encore, nous avons envoyé en mission un maximum (86 %) de jeunes pilotes au chômage. Cette formule est également intéressante pour Aviation Sans Frontières, qui

dispose, par là même, d'éléments très bien formés. Nous avons aussi toujours ressenti une grande solidarité avec ces



jeunes collègues et pensé qu'il était normal que les "déjà casés", actifs ou retraités, facilitent aux jeunes sans emploi l'accès aux heures de vol et aux "qualifications machine". Les vols qu'ils ont effectués avec nous ont contribué à ce que tous les premiers pilotes d'ASF de 1997 ont trouvé des contrats de salariés, même s'ils sont parfois à durée déterminée. Nous nous réjouissons de la reprise des embauches qui a lieu un peu partout. Évidemment, le recrutement de nos pilotes ASF pourrait s'en trouver modifié dans les années à venir.

Des retraités, de l'encadrement d'ASF, font sur place des séjours d'une semaine à un mois, parfois plus, pour mieux connaître les réalités de la mission. Quant aux pilotes en activité dans les compagnies régulières, ils effectuent en général des détachements inférieurs à un mois étant donné leurs conditions de travail. Ces vacances leurs font toucher du doigt ce qu'est réellement notre action sur le terrain, et ce sont eux, un jour, qui feront tourner la maison ASF.

Nous voudrions insister pour terminer, sur l'expérience humaine que représentent ces séjours en mission : le contact avec les populations que nous sommes venus aider est irremplaçable, aussi banalisée que puisse être, à cause de la télévision, l'image de gens qui souffrent. ■

Jean de Médrano

# Maintenance

Fin 1996, dans un souci d'économie, et malgré une proposition visant à recruter un mécanicien salarié pour l'Angola, les responsables de l'activité mécanique ont retenu l'alternative suivante.

1. l'affectation de trois bénévoles sortant de formation à Luanda.
2. leur monitoring à distance par l'équipe d'Orly.

Malgré leur bonne volonté évidente, ces jeunes, non directement encadrés par des mécaniciens qualifiés, n'ont pu faire face à certaines situations. De plus, des impossibilités de communication, dues à la défaillance des télécommunications angolaises, et à un équipement insuffisant de notre part, n'ont pas permis d'appliquer le monitoring dans des conditions optimales. Ceci a entraîné l'immobilisation prolongée du Twin Otter, et pendant un temps, celle du Caravan également.

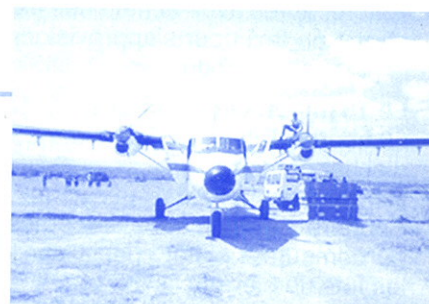
Trois responsables mécaniciens sont descendus d'Orly pour tenter de remettre en service le Twin. Du fait des différentes pannes non résolues et de l'incompréhension qui s'était installée entre la base et la mission, leur travail s'est déroulé dans un contexte tendu et une hostilité incompatibles avec la nécessaire solidarité entre pilotes et mécaniciens, en détachement lointain.

Le responsable de la mécanique et son adjoint ont donc préféré quitter leur fonction, ce qui a été accepté par le Président.

L'activité mécanique, au cours de l'année 1997, a nécessité la présence de 5 mécaniciens permanents à Luanda, pour des durées de 6 mois, et le déplacement de 15 bénévoles pour une durée de 6 jours.

Au total, cela a représenté 990 jours de travail à Luanda, en plus de l'activité régulière effectuée au siège. ■

André Fournierat



# Un démarrage de mission "musclé"

Équipage de convoyage du Maule : Jean-Marie Chauve et Nicolas Lhospice.

M. et Mme Boutillier ont eu la délicatesse de venir faire la "haie d'honneur" au décollage, pourtant aux aurores, et ce sont des gestes d'amitié qui vont droit au cœur.

**Le 9 juillet**, départ de *Toussus-le-Noble* pour *Valence*.

**Le 10 juillet**, à partir de *Malaga*, plafond à 500 ft et vents contraires de 85 kts.

**Le 12 juillet**, en principe, *Agadir/La Ayoun*, mais la pression d'huile diminue... Le rouge apparaît à 20 km de *Dakhla*.

Stop : on refait le plein d'huile et, pendant qu'on y est, on rattache le pot d'échappement droit cassé en le bloquant avec du fil à freiner. Découché à *Nouadibou*.

**Le 13 juillet**, impossible de couvrir *Nouakchott/Bamako* en direct à cause des vents contraires soufflant à 90 kts ; la réserve serait probablement trop faible de 15 minutes. Détournement sur *Dakar*.

**Le 14 juillet**, toujours ces vents contraires ! Impossible d'effectuer le *Dakar/Bamako* d'une seule traite. Stop à *Tambananda*.

On fait le plein... avec de l'essence pour voiture, après avoir acheté des bidons, et pris un taxi pour s'approvisionner à la pompe "Total" du coin.

**Le 15 juillet**, *Ouagadougou*. Visite des 50 heures. Bilan : 7 criques dans le pot d'échappement.

Démontage.

Soudure à l'argon dans une brasserie, au demeurant plutôt spécialisée dans les fûts de bière.

3 jours complets sont consacrés à la remise en état de l'avion.

Immense compensation, l'accueil chaleureux d'amis de Nicolas, qui nous offrent, somptueusement, hébergement, repas et piscine ; c'est Byzance !

**Le 19 juillet**, *Ouagadougou/Zinder* : belote et rebelote, pas d'essence 100 LL, donc re-bidons, re-taxi et re-carburant voiture.

Enfin, cerise sur la crème fouettée, interdiction de décoller, puis de voler en VFR... palabres... palabres... palabres... Nous avions, en effet programmé le trajet *Zinder/N'djaména* de nuit, en coupant par le Nigeria, mais *N'djaména*, de toute façon, ne voulait pas non plus

nous accorder une assistance d'atterrissage de nuit. Heureusement après un long entretien-radio, explicitant nos missions humanitaires, c'est finalement OUI pour se poser en nocturne. Ouf !

**Le 20 juillet**, *N'djaména*. Table ronde avec la Police, la Santé, et la Direction de l'Aviation civile, qui nous délivre l'autorisation de survol de l'ensemble du territoire tchadien et l'utilisation de tous les terrains.

Re-ouf !

**Le 22 juillet**, *N'djaména/Goza Beida*. Bonne piste de 1 000 m, bien préparée, balisée ; même une manche à air et surtout l'accueil convivial de l'ONG "Coopi".

**Le 23 juillet**, repos.

**Le 24 juillet**, départ aux aurores pour une évacuation sanitaire sur *Abeché*.

**Le 25 juillet**, idem.

**Le 26 juillet**, Nicolas rentre en France.

**Le 29 juillet**, arrivée du docteur Ambrosio.

**A partir de cette date**, et pendant une quinzaine de jours, nous nous évertuons, pour commencer, à créer 6 pistes desservant des dispensaires situés dans un rayon allant de 25 à 200 km de *Goza-Beida*. Ces pistes, sur latérite ou sur cailloux ont entre 400 m et 500 m de long.

**Le problème numéro 1** reste l'approvisionnement d'essence 100 LL : il nous faut une réserve d'essence couvrant la saison des pluies, de juillet à septembre. Nous sommes pour quelques jours encore en saison sèche. Le carburant arrive de *N'djaména* à *Abeché* par camion et les militaires nous autorisent à stocker 4 fûts de 200 litres dans leur hangar ; 7 autres fûts représentant la réserve de notre terrain principal de *Goza Beida* sont encore acheminés en temps utile par la route avant qu'elle ne soit coupée par les oueds. Ceux-ci viennent de déborder aux premières pluies, elles-mêmes précédées de violents vents de sable.

**Le problème numéro 2** concerne les communications, qui passent uniquement sur H.F (haute fréquence).

Nous opérons 2 vacations par jour, à 7 h 15 et à 14 h 15, grâce à Paul Paganelli, radio-amateur, et ancien chef radio d'Air France, qui réside en fait en Corse !

Comment le remercier de tant de vigilante coopération ! Sans relâche, il nous fait part, fidèlement, des besoins signalés, tous les jours que Dieu fait.

Ensuite, c'est l'acheminement des colis, qui n'est pas moins difficile. Le premier matériel a été livré par l'armée



grâce à l'intervention de Marcel Poullet, mais les meilleures choses ayant une fin, maintenant que nous sommes en saison humide, nous embarquons le maximum possible à bord du Maule, dans les 175 kg... attendons les fortes pluies et voyons ce que nous arriverons à transporter !

**Le problème numéro 3** : le nombre d'heures de vol. Pour le moment, nous n'en effectuons que très peu, car elles sont liées aux évacuations sanitaires. Nous avons été sollicités par Vétérinaires Sans Frontières pour une petite trentaine d'heures, le reste sera à discuter au coup par coup. Notre nouveau chef de mission au Tchad, Jean Ritter, se chargera de les harmoniser

Les difficultés de la quotidienneté sont intrinsèques à la configuration du pays ; la priorité demeurant l'établissement de petites pistes résistant, si faire se peut, aux inondations saisonnières, près des villages possédant un dispensaire, la mise à disposition d'un groupe électrogène de 0,8 kw pour la salle d'opération, et d'un réfrigérateur au pétrole pour les médicaments, ainsi que le filtrage du peu d'eau potable sablonneuse disponible.

La représentation ASF se bornant pour le moment à un seul et unique élément, le pilote, l'ONG italienne Coopi se charge de tout, hébergement et approvisionnement, et en règle les frais.

On sait, en partant, qu'il faut être très bon pilote (car l'avion très robuste n'est pourtant pas aisé à manœuvrer), et particulièrement motivé pour les missions humanitaires isolées, donc, aimer la solitude, les nuits à la belle étoile. Avec ces données de base bien ancrées, on trouve que la vie pour ASF ressemble à sa devise : belle et bonne. ■

Jean-Marie Chauve  
Paris, août 1998

# Mission "aventure" en Angola

*"Nul n'est chargé de juger les motivations, seule l'efficacité compte"*

Marcel Gueneau, âgé de 61 ans, est l'un des pilotes d'ASF. Il a effectué plusieurs missions, dont la dernière au Zaïre de décembre 1996 au 7 février 1997. Il nous dit son parcours et son engagement personnel.

**- Marcel, tu repars au mois de décembre effectuer une mission en Angola pour ASF. Ce n'est pas la première, et tu es toujours aussi enthousiaste. Quelles sont donc tes motivations ?**

Cette question est très personnelle et je ne pense pas pouvoir y répondre simplement. Qui le peut d'ailleurs, lorsqu'il se consacre à l'humanitaire ? Certains ont pourtant essayé d'apporter quelques éléments de réponse à cette question comme J.C. Raffin dans "Le piège humanitaire" où toute l'ambiguïté de l'action humanitaire est bien décrite.

Chacun trouve sa motivation et la porte en soi. C'est très personnel, complexe et il est délicat de l'établir. C'est un peu comme la foi.

Quant à moi, je suis un homme de terrain et d'action. A ma mise à la retraite, je ne pouvais m'imaginer pantoufler au coin du feu. Alors, j'ai décidé de me rallier à ASF.

L'action humanitaire comporte toujours une part d'ambiguïté, de non-dit et ce n'est jamais simple.

L'ONG choisit ses bénéficiaires, ses destinataires, mais on ne peut éviter les dérapages. Par exemple, certains réfugiés du Rwanda étaient en fait des meurtriers ; comme ils n'étaient pas identifiables, nous les avons aussi aidés. Impossible de faire autrement. On sait, hélas, qu'une partie de l'aide qu'on apporte est détournée à des fins non souhaitées. On ne peut l'éviter.

Autre exemple : à Kisangani, les militaires ne se gênaient pas pour se servir dans les stocks... On ne pouvait s'y opposer car ils étaient armés et se seraient servis de force. Eux-mêmes d'ailleurs, étaient aussi parfois dans la détresse et avaient faim.

Et malgré ces contradictions, une fois que l'on s'est investi, on ressent le besoin de repartir, c'est inévitable. Lorsque vous avez vu des gosses moribonds, que vous les croyez condamnés, et qu'un médecin de MSF vous a remonté le moral et vous a expliqué que vous pouviez les sauver, alors vous vous mettez à croire aux miracles et vous vous dites : "demain ces enfants pourront encore sourire". Et vous repartez. Grâce à nos ailes, les ONG sont sécurisées. Elles comptent sur notre avion. Nous devenons le maillon d'une grande chaîne de solidarité.

**- Choisis-tu tes missions ?**

Dans la mesure du possible je vais en Afrique. J'ai attrapé le virus de ce continent il y

a 30 ans. J'étais dans la coopération militaire à Bangui. J'y ai appris la psychologie du militaire africain. Aujourd'hui, dans mes missions, c'est un atout. J'aime les populations noires, leur bonne volonté, leur gaieté. Le rire des Africains ressemble à celui des Latins. Ils aiment l'humour, ils aiment la vie. Et puis, ils ont un profond respect des anciens. Or, mes cheveux sont blancs... Les militaires m'appelaient "papa".

**- Tu as sans doute vécu beaucoup d'aventures pendant ces 3 mois au Zaïre, as-tu quelquefois eu peur ?**

Certes, il y a eu des moments très intenses, des montées d'adrénaline... Décoller et atterrir en urgence, c'est parfois dur. Et on manque de repos. Je n'avais jamais fait autant d'heures de vol dans de telles conditions : jusqu'à 4 voyages aller-retour par jour entre Kisangani et Tingi-Tingi, soit 8 heures de vol ; et il fallait en plus charger, décharger l'avion, (800 kg), faire le plein (on attendait parfois 4 heures avant d'avoir le camion citerne). Il faut être patient là-bas. On passe parfois des heures à attendre des autorisations.

Maintenant, je suis assez bien rodé et j'ai tissé des liens d'amitié avec des personnes



fabuleuses venues d'horizons différents, des réfugiés, des médecins de MDM, de MSF, des experts de la CEE, des politiciens, et même des militaires africains.

**- Raconte-nous quelques-unes de tes missions.**

Le 15 décembre, on n'avait toujours pas trouvé les réfugiés qui venaient du Rwanda et de l'extrême-Est du Zaïre. Pourtant ils avaient été localisés par satellite. 1 300 000 personnes, cela devait se voir. Eh bien, nous les avons cherchées pendant 15 jours !

Afin de leur porter secours, nous avons repéré des terrains où l'on pourrait se poser. Nous avons agrandi ces terrains à Tingi-Tingi et Amisi, en coupant des arbres, en détruisant certaines maisons trop proches de la piste. Difficile, car c'était la saison des pluies... Les réfugiés ont dû patienter 20 jours avant de recevoir une dose de survie. Ils voyaient les stocks s'accumuler, mais on ne pouvait rien distribuer avant d'en avoir pour tout le monde.

Ensuite, nous avons fait de la reconnaissance de routes à basse altitude, avec des experts de la CEE qui étudiaient la possibilité de renforcer les pistes afin que les camions chargés de vivres ne s'enlisent pas. Nous transportions des médecins de Médecins Du Monde et de Médecins Sans Frontières avec des éléments d'hôpitaux de

campagne, des médicaments de la Cellule Humanitaire de Xavier Emmanuelli.

Les réfugiés se sont installés. (Parmi eux, nous avons fait la connaissance d'un météorologue, d'un mécanicien navigant, d'un pilote, de journalistes.)

Mais lorsque Kabila est arrivé, une peur panique les a saisis. Ils ont disparu, et là où l'on aurait dû trouver 10 000 réfugiés, il n'y avait plus âme qui vive. On a cherché dans un rayon de 50 km à basse altitude. Rien. Pas une fumée. Ils se cachaient dans la forêt. Nous nous sommes posés avec 400 kg de nourriture, les Zaïrois se sont alors précipités. Bagarres autour de l'avion. Coups de feu. Le moteur tournait car nous voulions repartir le plus vite possible. Nous n'avons pas eu le temps de tout décharger et nous avons décollé sur un terrain détrempe et en surcharge.

**- Tu dis souvent "on" ou "nous", de qui s'agit-il ?**

Une équipe de 2 personnes (rire) : Stéphane, un jeune pilote au chômage, au début de sa vie professionnelle, et moi-même, un vieux pilote à la retraite.

Quand les forces de Kabila se sont installées, il nous a fallu évacuer d'urgence tous

les ONG. On avait enlevé les sièges de l'avion et tendu des sangles. Les gens étaient donc assis par terre et cramponnés aux sangles. À chaque voyage nous avons emmené 12 personnes. On était évidemment en surcharge. Pendant les décollages, un silence de mort régnait, puis au-dessus des arbres, c'était l'explosion de joie. Ce sont des moments forts...

Hélas, à l'arrivée, on a tous été arrêtés car une des filles d'une ONG avait pris une photo de nous pour la garder en souvenir. Le flash a éveillé des soupçons. Les militaires nous ont fouillés. Dans les bagages ils ont trouvé le journal d'une des ONG. Elle y avait noté les mouve-

ments de troupes, les distributions d'armes... Conséquences : interrogatoires, dépositions écrites, inculpation d'espionnage pour elle, complicité d'espionnage pour nous, saisie de tout le matériel : radio, talkies-walkies, appareils photo... C'était grave, car je n'avais pas fini ma mission d'évacuation. Lorsqu'enfin tout le monde a été évacué à Kisangani on s'est littéralement enfui à Kinshasa. Nous voulions rentrer à Luanda dans la nuit. Hélas, un orage nous a surpris, alors nous ne sommes repartis que le lendemain de bonne heure.

J'ai un peu honte de cette fuite, car on a apporté l'espoir, on a soulagé leurs peines et puis un jour plus rien... Il me reste de cet incident une amertume immense. Ce qui me choque, c'est que l'on n'a pas fait grand-chose pour continuer à aider ce pays. Et pourtant, il y en a eu du "ram-dam" à l'époque, médias, journalistes, photos...

**- Tu vas encore passer Noël en Afrique ?**

Oui. Je pars quand on me demande d'y aller.

Aujourd'hui, je ne peux plus vivre la conscience tranquille tout en sachant que des gens sont dans la détresse et que je peux faire un "petit" quelque chose. ■

*Interview réalisée par  
Catherine Lichtenberger*

# Prise de Commandes

## INTERVIEW de Gabriel ÉVÈQUE

*Gaby Évêque, vous êtes à ASF depuis quelques mois, et ASF vous a confié la mission Angola. Dites-nous d'abord quel a été votre parcours professionnel ?*

J'ai travaillé 28 ans à Air Inter, en tant que commandant de bord, puis comme pilote-instructeur.

J'ai eu aussi l'occasion d'être, pendant 5 ans, président d'une association qui faisait du transport public aérien en France.

J'ai fait connaissance d'ASF en août 1997 par l'intermédiaire d'un ami commandant de bord à Air France : Philippe Fenot.

**Cette nouvelle activité est-elle différente du monde auquel vous appartenez : quelles en sont les divergences, quelles en sont les similitudes ?**

Il y a convergence car ASF, transportant également des passagers se doit de travailler avec exactement la même rigueur.

**Quelles sont vos premières impressions au sein d'ASF ?**

La tâche est immense et le challenge passionnant.

**Quels sont vos projets ?**

Notre Président, Zoltàn, m'a confié la direction de la mission Angola, puis celle des avions dits légers. J'avoue que j'ai eu quelques hésitations après avoir fait un examen complet de la situation, mais c'est le genre de défi qui m'intéresse. J'ai donc posé un certain nombre de conditions et, comme elles me paraissent réunies, il n'y a plus qu'à aller de l'avant.

**Quelles ont été vos conditions ?**

Pour moi, **5 grands axes sont à revoir** :

- Tout d'abord, m'entourer de l'équipe que j'ai choisie. Primo BIASON, déjà très impliqué dans les destinées d'ASF, a bien voulu accepter de "reprenre du service". En effet, grâce aux liens privilégiés que nous avons désormais avec la Cellule humanitaire de la Communauté européenne (ECHO), qui assure le financement et la gestion de nos activités en Angola, nous lui devons un suivi financier rigoureux. Primo nous fera bénéficier de sa grande expérience dans ce domaine essentiel.

- L'autre exigence est d'avoir sur place, en Angola, un logisticien et un administrateur et, au bureau des pilotes à Paris, un permanent qui puisse centraliser les informations, savoir en temps réel où me joindre, et m'avertir de tout ce qui se passe.

- Le troisième impératif est d'avoir un adjoint pilote qui supervise tous les problèmes de réglementation, de façon à ce qu'ASF soit toujours irréprochable de ce côté-là. Dans ce domaine, comme dans celui de l'embauche et de la formation des pilotes, Philippe FENEAU m'apporte désormais la compétence et l'assistance indispensables.

- Le quatrième point concerne la communication interne. Notre association est gravement perturbée par les difficultés de liaisons entre Paris et Luanda, ce qui peut être compréhensible avec un pays dévasté par la guerre. Ce qui est plus étonnant, c'est le



manque de coordination d'un bureau à l'autre, au siège à Orly. Ceci est inacceptable et doit être corrigé de toute urgence. Je m'y emploie

- Le dernier axe à améliorer, c'est le matériel et sa maintenance. Le sujet est vaste. Nous avons des idées pour nous y atteler tout de suite, et parer au plus pressé. Il y a une date charnière, c'est la fin de l'année, qui détermine la fin de notre contrat avec ECHO. Il y a donc l'avant et l'après, surtout en matière de flotte.

**Eh bien, parlons-en : quelles sont vos idées en matière de flotte ?**

Dans un premier temps, je propose de procéder à une expertise, en France, du Twin. Là, on décidera de ce que l'on doit faire sur cet avion, si on peut le garder, ou si on le revend. Cela influera sur la composition de notre flotte. Nous envisageons aussi la location d'un seul type d'appareil : le Caravan. Mais rien n'est encore défini à long terme, c'est-à-dire après le 1er janvier 1999. Si le contrat est renouvelé, nous pourrions penser à des acquisitions d'avions, s'il ne l'est pas, nous prendrons nos valises et nous partirons. C'est aussi simple que cela.

Zoltàn a soulevé le problème des relations humaines en Angola. Le renouvellement de l'équipe devrait sûrement y porter remède. Dans le passé, à mon avis, les pilotes avaient une autonomie trop grande par rapport au siège. Nous sommes en train de mettre en place un encadrement des pilotes (qui n'existait pas) pour les aider, d'abord dans leurs liaisons Paris-Luanda, et leur offrir une attention plus disponible, c'est essentiel pour eux.

Le fait que les pilotes soient devenus salariés va du reste changer beaucoup de choses, car ils assumeront des séjours plus longs, et, par là même, ils auront une meilleure connaissance du pays et de la mission, ce qui doit les conforter dans leurs responsabilités.

**Quelle est la durée de leur contrat ?**

Notre engagement pour ECHO est prévu jusqu'à la fin de l'année, donc au moins à fin 1998.

**L'équipe sur place, quelle est-elle ?**

Elle est composée de 2 salariés locaux qui donnent entière satisfaction :

- L'administratrice, qui s'occupe de tous les problèmes de comptabilité, Cécile, est arrivée début mai. Elle est d'une extrême rigueur.

- Clothilde est une fille énergique, qui assure la fonction de logistique après avoir fait ses preuves au bureau des pilotes à Orly. Elles sont le pivot de notre organisation à Luanda.

Il reste à résoudre le problème des mécaniciens en escale. Cela dépendra de l'état des avions et de la formule que nous allons choisir : si nous utilisons des appareils en location, la grosse maintenance est en fait ef-

fectuée par le loueur, et cela peut nous soulager momentanément, en attendant une solution de rechange grâce à nos propres mécaniciens.

**Bénévolat et aviation, cela est-il compatible ?**

Lorsque j'étais président de l'association France-DC3, j'ai beaucoup travaillé avec des collaborateurs bénévoles. En effet, dans un domaine aussi exigeant que l'aéronautique, où la bonne volonté ne suffit pas, il faut apporter tant de rigueur, d'assiduité et de compétence, qu'au bout d'un certain temps, ceux qui ne conviennent pas s'en vont... ou alors... on les fait partir. En effet, certains ont de l'humanitaire une vision idéalisée, et peut-être trop romantique. Au contact des réalités du terrain, je sais que notre engagement philosophique est indissociable d'une irréductible exigence de sécurité technique et de disponibilité en hommes et en matériel au service des ONG.

**Pour équilibrer financièrement la mission, que comptez-vous faire ?**

Jusqu'ici, à mon grand regret, on n'a probablement pas examiné toutes les incidences des options choisies. Il va falloir continuer à serrer les dépenses, et l'on arriverait à s'en sortir, de justesse. Ce budget devrait nous permettre de subsister jusqu'à la fin de l'année, mais hélas sans approvisionner la réserve (pourtant si nécessaire au renouvellement du matériel) alors que nous y avons déjà puisé lorsqu'il y a eu des incidents techniques. Nous devons être très vigilants car nous sommes sous le microscope d'ECHO, et ses fonctionnaires ne manqueraient pas de nous rappeler à nos devoirs ! Raison de plus pour être intraitables sur notre gestion. La ligne principale sur laquelle je veux travailler est la **rigueur**.

**D'autres choses ?**

Nous serons jugés sur nos résultats. Si nous gagnons la partie, cela sera un succès collectif. Nous n'avons pas droit à l'erreur, et nous faisons le pari difficile de la réussite. C'est l'affaire de toute une équipe, et c'est enthousiasmant.

**Vos motivations personnelles ?**

La retraite bien tranquille est une chose impensable pour moi. Je me suis entièrement consacré à l'aviation, et étant instructeur, je me suis impliqué encore un peu plus : j'aurais pu me contenter de piloter mon avion, prendre ma sacoche, et rentrer chez moi faire du tennis ou du golf. Mais par honnêteté intellectuelle, je me sentais une responsabilité morale supplémentaire. J'ai poursuivi une expérience extraordinaire, avec France-DC3 durant 5 années merveilleuses. ASF est dans la même lignée, donc mes motivations demeurent identiques : contacts humains, animation d'une équipe, participation à une œuvre collective.

**Mais ASF a une vocation humanitaire ?**

Oui, et c'est gratifiant, j'y suis particulièrement sensible. Ce qu'attendent de nous les populations secourues, les ONG transportées, les adhérents et sympathisants qui nous épaulent, c'est l'illustration, au quotidien, de notre efficacité. C'est à la réalisation de cette entreprise difficile que je vais vouer mes convictions et ma détermination, au cœur d'ASF. ■

Catherine Lichtenberger



## Témoignages de l'antenne océan indien - La Réunion

«Aviation Sans Frontières océan indien» a participé récemment à l'acheminement de médicaments destinés au dispensaire d'Enfants Saint-Vincent de Taolagnaro, situé au sud-est de Madagascar. Lors d'un bref séjour dans cette ville, anciennement connue sous le nom de Fort-Dauphin, j'ai pu rencontrer la responsable : sœur Marie-Paule, qui remercie Aviation Sans Frontières de l'aide apportée, car les produits pharmaceutiques lui font parfois cruellement défaut.

Cet hôpital existe depuis plus de 30 ans, et fonctionne exclusivement grâce aux dons, en totale autonomie financière, avec l'appui dévoué de 2 autres personnes. A elles 3, elles ont effectué : 5 694 consultations au cours des 6 derniers mois 1998 ! Plus d'un quart des enfants ont moins de 5 ans, et les autres moins de 14 ans. Une petite contribution est demandée pour ces visites et pour les soins... lorsque cela est possible... car certaines familles ne peuvent pas payer les 4,50 francs demandés...

Les maladies les plus soignées sont : le paludisme(bien sûr), mais aussi les gastro-entérites, les problèmes respiratoires, les parasitoses, les dermatoses, et les malnutritions dues en ce moment aux invasions de criquets qui dévorent les récoltes...

Actuellement, l'antenne d'ASF à La Réunion, en collaboration avec Pharmaciens Sans Frontières, va veiller à faire parvenir de la nivaquine et de la chloroquinine. On essaiera aussi de faire mettre à bord un fauteuil de handicapé fortement souhaité !

La ville de Fort-Dauphin est desservie une fois par semaine par la compagnie aérienne privée malgache «T.A.M.». Cette compagnie nous est d'un soutien remarquable et particulièrement efficace. (Nous lui devons, entre autres, le convoyage de plusieurs expéditions de médicaments envoyés par Mme Mireille Mabire de «Enfants du Monde»).

Qu'elle trouve ici l'expression conjointe de notre gratitude et de celle de tous nos amis d'outre-mer.

Jacques Lys  
ASF-Océan Indien

### OPÉRATION VOIE LACTÉE

#### Voici quelques chiffres évocateurs

Grâce à la Fédération française des Producteurs de Lait, depuis 1987, ASF a pu faire parvenir à bon port 187 tonnes de lait et supervisé l'acheminement à l'intérieur des terres sans aucune «évaporation».

Rien que pour 1997 et en raison d'une aide exceptionnelle aux victimes d'un cyclone, 57 tonnes mises à bord des conteneurs Delmas et Vieljeux, ont représenté la distribution de 2 850 000 tasses de lait assurant un apport de santé à 7 800 enfants pendant 365 jours.

En 1998, les prévisions de 45 tonnes à livrer secourront un minimum de 6 160 enfants, au grand soulagement des services de pédiatrie. Le médecin-chef de l'hôpital de Tamatave en particulier qui tient à souligner que le lait n'est pas seulement un aliment, mais un médicament.



Arrivée des conteneurs de lait en poudre en port de Tamatave.

#### Les péripéties d'un envoi

6 tonnes de lait en poudre étaient destinées à Gossi (Mali) pour la sœur Anne-Marie Salomon - hôpital des Nomades - Gossi.

Le parcours...

- départ en camion : Pontivy/Berlaimont (Nord de la France),
- chargement sur plateforme SNCF, direction Anvers,
- embarquement sur le port d'Anvers à bord du "Ursula Delmas", destination Dakar,
- Dakar - Bamako... par voie ferrée,
- Bamako-Gossi par camion.

Durée du voyage : 3 mois et demi.

Sur 240 sacs, 1 seul de perdu !

Quelle aventure... la sœur est ravie, les enfants et les malades du désert aussi. ■

Noël Bidault

# Communication et Relations extérieures



Les actions menées en 1997 sont à placer sous les signes conjugués de la continuité, de l'évolution, et de l'adaptation.

**CONTINUITÉ** dans les objectifs fixés : informer nos adhérents, faire mieux connaître l'association, rechercher et convaincre de nouveaux partenaires de nous aider à soutenir notre action.

**CONTINUITÉ** aussi, hélas, dans le manque de moyens financiers qui nous impose de pratiquer une "Communication de proximité", sympathique, certes, mais limitée dans son efficacité. En dépit de nos efforts, le nombre d'adhérents plafonne depuis quelques années.

**CONTINUITÉ**, malgré tout : la remarquable mobilisation de nos équipes sur les stands installés à nos couleurs à l'occasion des divers meetings organisés en fonction des disponibilités et opportunités. Que soient ici chaleureusement remerciés toutes celles et tous ceux qui font ce travail ingrat de contact, de vente, et de représentation : combien d'efforts dépensés pour réunir à coups de cartes de vœux et d'objets promotionnels les quelques 200 000 F destinés aux financements des activités de l'association. Parce que chacun apprécie la performance, chaque responsable d'activité s'astreint à gérer avec rigueur des sommes si difficiles à recueillir.

**CONTINUITÉ ET EFFICACITÉ** dans les contacts fructueux et combien sympathiques avec la presse : 30 quotidiens nationaux ou de régions, d'entreprises ou d'associations ont encore, cette année, parlé d'ASF sur tous les fronts.

**ÉVOLUTION.** Nous avons, dans un passé récent, participé à des émissions de radio et de télévision, organisé des concerts. Ces pistes sont toutes explorées, mais certaines idées nécessitent des instruments financiers dont nous ne disposons pas. Nous restons à l'affût de chaque opportunité. De nombreux projets existent, nous attendons une conjoncture favorable pour les concrétiser. Pour l'ins-

tant, la priorité des priorités reste notre performance sur le terrain. Pour être crédibles et convaincants, nous devons être exemplaires dans nos réalisations.

**ADAPTATION** : le hasard des rencontres et des prospections nous a permis de nouer des contacts positifs avec Bertrand Schmit, réalisateur de télévision, qui voulait tourner un film sur les difficultés d'emploi des jeunes pilotes. Nous avons ensemble discuté des thèmes et des occasions de mise en chantier. Après un long travail de préparation et au prix de nombreuses difficultés à Orly, Toulouse et en Angola, le film dont nous avons projeté les "rushes" à l'Assemblée Générale 1997 a été diffusé sur les chaînes régionales FR3 Toulouse aquitaine. Présenté en deux séquences de 26 minutes chacune, ce documentaire illustre avec beaucoup d'acuité et d'objectivité valorisante les écueils rencontrés par nos pilotes en mission. Franck Capdevielle, André Villalta et toute l'équipe en Angola, ont avec naturel, conviction et talent, évoqué notre engagement humanitaire, au sein de l'équipe de production de FR 3 à laquelle nous adressons nos plus vifs remerciements.

**ADAPTATION** aux contraintes financières de l'heure, dont la présentation du bulletin d'information. L'évolution de certaines entreprises et leurs difficultés, provisoires nous l'espérons, ont amené une certaine réduction de l'aide accordée à l'édition de nos documents. Nous consacrons tous nos soins à vous faire parvenir, un magazine le plus complet possible.

D'autre part, nous ne manquons pas dans le domaine des relations extérieures de poursuivre de nombreuses démarches pour informer nos partenaires et rechercher de nouveaux soutiens.

Un grand merci :

- aux très nombreuses Compagnies aériennes qui nous accordent de précieuses facilités de transport : le Groupe Air France, bien sûr, mais aussi AOM, Air Liberté, Corsair, Air Afrique, Swissair, Royal Air Maroc, Ibéria, Air Austral et TAM, parmi tant d'autres,

- à l'Aéroport de Paris, pour les aides accordées et pour les bureaux mis généreusement à notre disposition,

- à la Fondation d'Entreprise du Groupe Air France et à la société Dassault Aviation, qui financent les accompagnements d'enfants,

- au Service Édition d'Air France, pour sa disponibilité et son talent,

- aux Lions Clubs d'Antony de Chatillon et de Montrouge pour les soirées organisées au profit d'ASF qui ont permis de recueillir la somme de 120 000 F,

- à toute l'équipe et aux sponsors du Trophée Golf, qui assurent, depuis 6 ans la réussite de ce parcours dont la recette nous est fidèlement consacrée,

- enfin, à tous ceux, très nombreux, qui, de façon ponctuelle ou plus systématique, répondent favorablement à nos multiples demandes d'assistances. Nous leur devons notre dynamique efficacité.



Après ce riche bilan de l'année 1997, nous nous devons d'accroître nos efforts en 1998 par notre présence sur divers "créneaux" : meetings, expositions, médias. Il reste beaucoup à faire.

Grâce au soutien amical de Gérard Feldzer, nous avons été associés à tous les événements consacrés au Centenaire de l'Aéro-Club de France. Nous avons donc été présents sur les Champs-Élysées, au Festival Mondial des Patrouilles Aériennes, et au Festival National du Film Aéronautique qui se sont déroulés partout en France.

Le 19 septembre, lors de l'exposition "Le champ d'aviation" nous avons été invités à participer à une grande conférence débat sur le thème de l'aviation et l'humanitaire qui a suscité en notre faveur de nouveaux partenariats.

C'est pourquoi, cette année encore, j'adresse un appel aux bonnes volontés : dans une structure de bénévolat comme la nôtre, l'efficacité passe par le nombre de personnes disponibles pour assurer les permanences, la collecte et la diffusion des informations.

Merci de nous aider à ouvrir de nouvelles "pistes". ■

*L'Équipe Communication  
Relations extérieures*

# brèves...

## Nos joies

Nous voudrions dessiner, selon notre cœur, le tableau d'honneur de l'amitié :

### Aux fidèles

**Monsieur Rajalu et Madame Merlet**, qui soutiennent ASF, de leurs dons et de leurs petits mots doux.

Puis, nos vœux de bienvenue à **Monsieur Pinel**, et notre gratitude pour son aide si régulière.

Enfin, un immense merci à **nos petits amis de l'école Sainte-Colombe**, qui, une nouvelle fois, ont consacré leur journée "Bol de Riz" à Aviation Sans Frontières. Grâce aux 4 200 F qu'ils ont économisés, nous pourrions faire parvenir 4 tonnes de lait à la léproserie et à un orphelinat de Douala, au Cameroun.

### Toute notre gratitude également :

Aux **résidents** et au **personnel de la Fondation Serge Dassault** à Corbeil, si heureux d'avoir bénéficié de nos journées de découverte aéronautique, qu'ils ont eu à cœur d'organiser une tombola en faveur d'ASF, lors de leur fête de l'été. Ce même 27 juin, ils ont aussi veillé à mettre un stand de vente d'articles publicitaires à nos couleurs. Si bien qu'ils ont au total engrangé pour nous **4 000 F**, que nous avons affectés avec la joie que vous imaginez, à notre nouvelle mission au Tchad.

### Aux médias

Grâce à Bertrand Schmit, FR3 a diffusé le 2 mai, sur la Région Toulouse-Languedoc et Aquitaine le film de 52 minutes consacré en grande partie aux pilotes d'ASF. Les autres régions de France en bénéficieront également, dans un avenir proche, et nous en sommes d'autant plus heureux qu'il s'agit

d'un document porteur titré "Les Enragés", qui fait honneur à l'esprit de dévouement, à l'humour, et au dynamisme de nos équipages. Le bulletin d'information sera sur les ondes nationales dans un proche avenir et nous en sommes vraiment ravis.

Christiane Biason et Gérald Similowski se sont fait les hérauts de nos Ailes du Sourire sur les ondes de France-Inter, respectivement les 10 mai et 7 juin.

### A la presse régionale et professionnelle :

Qui régulièrement nous ouvre toutes grandes ses colonnes : Info-Pilotes, La Revue de l'APNA, La Dépêche du Midi, Le Provençal, Les Volontaires Seniors Français. Nous leur devons beaucoup, car sans ce soutien médiatique nous ne saurions nous développer aussi vite que nous le souhaitons. ■

## Témoignage

### Une bouteille à la mer



30 mars 1998, météo marine, temps calme, vent Sud/Sud-Ouest, force 2, temps couvert, visibilité 6 miles, marée 118.

Un jour comme les autres, sur ce grand vaisseau qu'est le Normandy, ancré solidement à Granville depuis bien des années. Nous les mouettes éclopées, arpentons cette jetée nommée "Plat Goussé" en béquilles et chaises roulantes, en rêvant de voler sur la crête des vagues... Adhérentes à Aviation Sans Frontières et "récidivistes" pour ce centre de rééducation, nous avons balisé les coursives de notre bateau des affiches de Wolinski, illustrant d'un clin d'œil malicieux le convoi d'enfants.

Refusant la tentation d'un repos bien mérité après une journée de kinésithérapie intensive, l'auditoire est là pour découvrir le film sur ASF et écouter notre exposé, en dépit, pour la plupart, de l'inconfort de la position assise.

Dans ce contexte bien particulier, cet avion qui porte l'espoir là où les corps et les âmes sont blessés, entraîne soignants et patients dans son sillage.

Le message d'ASF a trouvé son écho. Un grand merci à vous tous qui avez adhéré à l'Association, porté les casquettes, tee-shirts, montres à notre logo, pour nous offrir généreusement votre soutien. Notre gratitude au docteur Moisson et à l'animateur Joël pour nous avoir confortés dans l'organisation de cette soirée. ■

Christiane Biason  
Nicole Mitaine



Un immense bravo également à tous ceux qui se dépensent sans compter sur nos **stands** en vendant nos objets publicitaires pour que vivent nos ailes. Ils ont été victimes d'une très frustrante faute d'imprimerie sur notre "Carnet de vol" de février 1998 : nous y avions, par inattention, mentionné une recette annuelle de 19 546 F, alors qu'il fallait, bien sûr lire : 195 546 F.

## Nos peines

Il s'est envolé le dimanche 26 avril.

### Yves Duval

Yankee Delta.

C'étaient ses initiales, et celles de sa petite compagnie aérienne.

Il était connu sur tant de terrains, en France et par le monde.

Il avait débuté en faisant du vol à voile à l'aéroport de Rennes, où son père était pompier. Puis il avait pris les commandes, d'abord pour Air Algérie, avant d'entamer une belle carrière de commandant de bord à Air France, tout en développant sa propre société de voltige aérienne.

C'était un grand professionnel, fidèle soutien d'ASF, qui avait participé à de nombreux meetings organisés au profit de nos Ailes du Sourire. Il avait le charme et l'œil du Maître.

Hommage de SIM.

Yves, la passion, tu ne la partageais pas tu la donnais.  
Tu la donnais, comme tu donnais ta confiance, ton amitié, ton

dévouement, pour le bonheur des autres, sans calcul ni esprit de retour.

Dans ta vie très occupée, toujours il y avait place pour une pensée, une écoute, une aide, à l'intention d'Aviation Sans Frontières, dont tu partageais si bien les idées.

Yves, comme le grand goéland blanc tu as été emporté dans les airs, bon vol.  
Bye-bye, l'ami !

Adieu aussi à notre merveilleux **Lucien Vervialle**, qui nous a quittés le 7 janvier. Il était parmi nous depuis 15 ans. Il nous prodiguait fidèlement les précieux conseils que nous lui quérions ; il avait aussi ce don d'organisation irremplaçable. C'est une immense page de l'intrépide jeunesse d'ASF qui se tourne, mais son sourire complice reste dans notre cœur. ■

### Dernière minute...

«Nous venons d'apprendre, avec tristesse, le décès accidentel de **Jean-Max Borlet**, commandant de bord à Air France, qui a effectué de nombreuses missions pour ASF». ■

# brèves...

## UN SOUFFLE D'AVENTURE POUR L'ETE

Le magazine "Air et Cosmos" d'avril 1998 s'est plu à souligner l'excellence d'une traduction, due à un vrai pro, notre Vice-Président André Fournierat, lui-même commandant de bord sur B747 à Air France.

Le livre original "Cas d'urgence" a été rédigé par Stanley Steward, commandant de bord à British Airways. Avec une approche très technique, mais parfaitement accessible à tous les lecteurs, il raconte, vécue du poste de pilotage, une série d'incidents tous azimuts. Non répertoriés dans les manuels d'instruction et non évoqués lors de séances de simulateurs de vol, ces impondérables auraient pu se transformer en drame sans le sang-froid et le savoir-faire des équipages.

Vous pouvez acquérir cet ouvrage au profit d'ASF pour 140 F, frais d'envoi inclus. ■

## Bon à savoir ou à faire savoir

### AVIATION SANS FRONTIÈRES RECRUTE

#### Un bénévole :

- Vous disposez de temps libre, souhaitez être utile et voulez nous aider.
- Vous avez la passion des chiffres et des compétences en comptabilité.

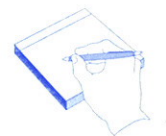
Venez vite soulager notre trésorier, qui, submergé de travail, a besoin de vous.

**Contacteur : Gérard Pocheron au 01 49 75 74 06**

#### Un salarié :

Mécanicien aviation générale qualifié PT 6 pour emploi en Afrique (Angola).  
Contrat initial 6 mois renouvelable.

**Contacteur : Gérard Sévignac au 01 49 75 74 37**



## Surfez sur Internet



Découvrez notre nouveau site, conçu et réalisé gracieusement par Monsieur Hon :

<http://www.cavok-fr.com/asf>  
info sur nos activités

Mél : [asfparis1@compuserve.com](mailto:asfparis1@compuserve.com)  
boîte à lettres (pour envoi de message)

## 6ème Trophée Golf

Le 6ème Trophée Golf au profit d'AVIATION SANS FRONTIÈRES s'est disputé le vendredi 26 juin traditionnellement sur le parcours de "la Rivière" du Golf de La Vaucouleurs, que Jacques Pelard (auteur du dessin de l'affiche) et Jean-Claude Legoff ont mis comme chaque année à la disposition de tous les donateurs d'ASF. Ils étaient cette année une centaine de donateurs, dont 76 joueurs à ne pas avoir voulu manquer ce rendez-vous de la générosité, de l'amitié et de la bonne humeur, qui a permis de totaliser plus de 40 000 F de dons pour ASF.

La formule en "sramble à 2 joueurs" permettait d'associer des joueurs de tous niveaux, mais les résultats sont là pour prouver la qualité de cette rencontre. De plus, de nombreux concours de précision et de drive permettaient à chacun de ne pas s'en remettre au tirage au sort pour gagner l'un des nombreux prix offerts par nos fidèles ou nouveaux sponsors.

L'ambiance de cette journée, qui s'est achevée très tard par un buffet dînatoire au clubhouse, après la remise des prix à laquelle assistait notre Président Zoltan Kovacs, semble avoir conquis les nouveaux participants, qui nous ont promis d'être au rendez-vous l'année prochaine.

Retenez-en dès maintenant la date :

**vendredi 11 juin 1999,**

**à la Vaucouleurs, bien entendu !**

Un grand merci à Sophie, qui a pris vos inscriptions, et à tous ceux qui nous ont aidés pour l'organisation de cette journée. Une pensée affectueuse pour Brigitte Revellin et Catherine Louis, qui n'ont pu être des nôtres.

Un énorme merci à tous, donateurs, sponsors, joueurs, non-joueurs pour votre générosité, votre participation et vos encouragements. A l'année prochaine ! ■

*Brigitte et Jacques Bonte*

### RESULTATS

1er brut : REVENU Philippe  
 2ème brut : LESCOP Gwenaëlle  
 1er net : FINOT Jean-Louis  
 2ème net : TOUREL Antonia  
 3ème net : EUSTACHE Dominique  
 4ème net : ESPARRE Sylvie  
 5ème net : DEBOURNET Eric  
 6ème net : BEDEAU Jean-Claude

Concours de drive :

"Dames"  
"Messieurs"

REVENU Flavien  
 BONTE Romain  
 POMARET Michel  
 TOUREL Yves  
 FREYCHE Thierry  
 PARIS Vincent  
 THIBONNIER Marc  
 BEDEAU Brian

ESPARRE Sylvie  
BONTE Romain et CARON Pierre



### SPONSORS

**décor :** Le GOLF DE LA VAUCOULEURS avec Jacques PELARD, Jean-Claude LEGOFF, et toute leur équipe.

**affiche :** François ROBINEAU (AVIAPLAN)

**buffet :** Daniel RIBOUD, Président de l'APPN, également assureur des missions d'ASF.

Jean-Marc MONTSERRAT (ERNST & YOUNG) avec Annik et Jean-Pierre DUMANS (ANNICK RÉCEPTION) et Daniel et son équipe (RESTAURANT DE LA VAUCOULEURS).

<b>prix :</b>	AIR FRANCE	A.P.N.A.	CHAMPAGNE ROEDERER
	COBRA	DASSAULT AVIATION	ERNST & YOUNG
	FUJI	GOLF DES BORDES	GOLF DU PRIEURE
	GOLFSET	LE GRAND VENISE	L'OCCITANE
	M.O.R.A.	PETER FLEMING	PIERRE ET VACANCES
	R. DE LA POYPE	SCORE SERVICE	TITLEIST