

Le Monde de l'Aéronautique exprime sa générosité par

AVIATION SANS FRONTIERES

Orly Sud 130 - 94541 Orly Aéroport cedex - France . Téléphone (1) 884.44.56

Telex 250304 PUBLIC RUNGIS ATN ASF 11 18 92 60

Janvier

1984

BULLETIN D'INFORMATION N° 8

Chers Amis,

Nous sommes navrés de vous avoir laissés sans informations sur la vie de l'Association pendant une si longue période. L'indisponibilité de certains responsables, causée par des activités professionnelles accrues ou par des ennuis de santé, a conduit le Bureau à donner priorité aux actions les plus urgentes, délaissant, à notre grand regret, l'information et le contact avec les adhérents.

Dans notre dernier bulletin, nous vous annoncions la parution de notre brochure, dans de brefs délais ; preuve de notre grand optimisme ! Les retards se sont succédés, dûs à des modifications dans le texte et dans la mise en page, à des périodes de surcharge de travail au niveau des entreprises qui nous assuraient gracieusement la réalisation, puis à la période des vacances non propice à un tel envoi. Tout était prêt début septembre ; une équipe de volontaires avait effectué en un temps record la mise sous enveloppes quand éclata la grève du tri des services postaux. Deux mois après l'expédition, certaines brochures n'étaient pas encore parvenues à leurs destinataires ! Nous craignons que certaines autres aient été perdues : si tel est votre cas, faites-le nous savoir.

Comme vous pouvez en prendre connaissance dans le présent rapport d'activités, nos actions n'ont pas été ralenties, et nous pouvons vous assurer qu'à travers A.S.F., vous avez bien été présents sur les terrains où la misère règne. Votre générosité, le dévouement de ceux qui ont participé directement aux actions, ont permis à beaucoup d'hommes et de femmes de retrouver l'espoir, et même de survivre.

Au seuil de cette nouvelle année, nous adressons nos vœux de paix et de bonne santé à vous, à votre famille et à vos proches. Nous souhaitons que l'état d'esprit qui unit tous les adhérents d'A.S.F. se renforce et se propage, pour que se concrétise la volonté qui les anime de coopérer, avec leurs moyens, au grand élan de solidarité entre les Hommes.

Le Bureau.

OPERATION BROCHURE

Nous espérons que vous êtes maintenant en possession de notre brochure. (Certaines étaient encore distribuées fin décembre, bien que postées début octobre). Malgré cela, les retombées commencent déjà à se faire sentir, et des bulletins d'aide (dons) arrivent.

NE MANQUEZ PAS CETTE OCCASION D'ETRE ACTIFS, NOUS COMPTONS SUR VOUS POUR EN FAIRE UNE AFFAIRE PERSONNELLE, POUR REALISER UNE "MISSION".

Il faut que vous soyez incisifs et entreprenants pour l'utiliser comme un outil de promotion, afin d'obtenir :

- des FONDS, nécessaires à toute entreprise (grâce au "bulletin d'aide joint),
- des AIDES spontanées à l'occasion de nos différentes activités, en sensibilisant dès maintenant vos collègues,
- des ADHESIONS parmi ceux qui sont vraiment motivés et dévoués (nous écrire directement à ce sujet).

Nous espérons que vous avez apprécié aussi bien la qualité que la teneur de ce document. Nous avons à coeur de donner une image à la fois exacte et soignée de nos actions passées, et des buts poursuivis.

Cet objectif a été atteint grâce à une équipe bénévole de publicistes qui a mis son talent, son imagination, sa sensibilité à notre service.

Il ne nous en a coûté que l'achat du papier et les frais d'impression, et là encore un concours de sympathie nous a grandement favorisés.

CETTE BROCHURE EST UN INVESTISSEMENT FINANCIER, D'ENERGIE ET DE TALENT. A VOUS DE LA FAIRE FRUCTIFIER.

ATTENTION !

N'utilisez pas le bulletin d'aide pour le renouvellement de vos propres cotisations, ou de votre fonds de soutien.

Si vous avez besoin d'autres bulletins d'aide, n'hésitez pas à nous en réclamer, nous vous les enverrons.

Si vous aviez besoin d'autres brochures, pour éviter des coûts postaux trop élevés, essayez plutôt de :

- passer à notre bureau d'Orly Sud,
- nous indiquer votre adresse de service, afin d'utiliser de préférence les courriers internes,
- venir à l'ASSEMBLEE GENERALE du 12 mars 1984.

RENOUVELLEMENT 1984

Par votre cotisation 1984 (120 Francs, voir feuillet joint),
vous donnez vie à l'Association et lui permettez de fonctionner.

Son renouvellement est le signe de votre FIDELITE, et c'est ce qu'attendent
de vous les responsables pour se sentir soutenus.

Par le FONDS DE SOUTIEN, vous permettez des ACTIONS (Membre bienfaiteur
à partir de F. 600).

De votre GENEROSITE dépend l'ampleur de l'aide que nous pouvons apporter
pour résoudre les problèmes de transport aérien de ceux qui se dévouent
sur le terrain de la misère, pour que quelques uns survivent.

ASSEMBLEE GENERALE 1984

Elle aura lieu le 12 mars (voir convocation).

En plus du côté légal et obligatoire (bilan, élections, etc.), c'est
l'occasion de se réunir, de se connaître, d'échanger des idées.

V E N E Z N O M B R E U X !

JOIES ET PEINES

- Nous avons appris avec joie les naissances aux foyers de nos amis :
Joelle et Alain YOUT, Marie-Claude et Jackie LAPOUSSIÈRE, Marie-
Hélène et Jean Pierre FOREST. Bienvenue à ces futurs adhérents !
- Paul André ROBBE, pilote AIR FRANCE, adhérent à notre Association
est décédé le 11 Septembre dernier dans un accident d'avion d'aéro-
club. Catherine, son épouse, a consacré pendant de nombreux mois ses
temps libres à AVIATION SANS FRONTIÈRES, en assurant le secrétariat.
Nous partageons sa douleur et nous l'assurons, ainsi que ses deux
jeunes enfants, de toute notre amitié.

LE POINT SUR NOS AVIONS

1. LE F.OAGE.

Notre premier Cessna 206 a effectué plus de 1.500 heures de vol depuis son acquisition en avril 1981. Il a volé pour les missions du Zaïre, de République Centre Africaine, puis du Tchad.

Après un changement moteur, en fin de potentiel, le moteur de remplacement s'est très rapidement détérioré conduisant à l'arrêt de l'avion en cours de mission sur le terrain de MONGO. Démonté sur place par un mécanicien d'A.S.F., l'avion a pu être rapatrié à N'Djaména dans un Hercules, grâce à l'obligeance du Comité International de la Croix Rouge.

Cette panne imprévisible nous a conduit à des locations souvent fort onéreuses.

Grâce aux facilités de transport que nous ont accordées les Compagnies U.T.A., AIR AFRIQUE et AIR FRANCE, nous avons pu faire acheminer le moteur défectueux vers Paris et New-York, puis le moteur remanufacturé acheté à New-York, dans le sens inverse.

Une équipe de mécaniciens adhérents d'A.S.F. est alors descendue à N'Djaména, afin de remonter le moteur.

Généreuse équipe des mécaniciens souvent mise à contribution de façon régulière pour l'entretien courant, mais aussi parfois en urgence !

Du 15 au 22 octobre dernier, notre F.OAGE, profitant de l'arrivée au TCHAD de son nouveau frère, le F.OASF, s'est remis à DOUALA entre les mains des mécanos d'A.S.F.", pour qu'ils effectuent sa visite annuelle. En même temps, il s'est vu doté de la même installation radio que son frère, grâce aux facilités que nous a accordées le S.M.F.A. (Service du Matériel de la Formation Aéronautique)

MECANICIENS A.S.F. ayant participé en 1983 au remontage du moteur et à la visite annuelle à DOUALA :

R.Blanchard, F.Barthe (radio), M.Daumas, L.Gainard, C.Hervé, A.Hutin, R.Lemaire (radio), M.Maleki (radio), G.Mazars, R.Serpry, F.Speyer.

2. LE F.OASF. "Le dernier né d'A.S.F. Industrie".

L'expérience acquise a prouvé qu'avec un seul avion, il n'était pas possible de faire tourner une mission avec la régularité requise, sans faire appel à des locations imprévues et coûteuses. Il a donc été décidé de s'en doter d'un deuxième.

Pour cela, nous avons acheté deux Cessna 206 : l'un accidenté en France, l'autre endommagé au sol à N'Djaména, au cours des événements de 1982, et de faire appel à nouveau à nos adhérents spécialistes en mécanique pour, à partir de ces deux carcasses, en faire un neuf.

U.T.A. a mis gracieusement à notre disposition un hangar au Bourget où nous avons trouvé un accueil chaleureux et une aide précieuse. Pendant quatre mois, des adhérents prenant sur leurs heures de loisirs et de congés se sont relayés sans relâche sous la direction de l'inépuisable Georges Mazars : des spécialistes bien sûr, mais aussi des non spécialistes pour de menus travaux, de ponçage, par exemple. ("Vous avez vu qui ponce ? C'est une femme!". Merci, Madame Debauché !).

Avec un moteur et une hélice révisés, un équipement radio moderne (grâce au S.M.F.A.), c'est un avion neuf qui a quitté Paris le 8 août 1983 pour un long périple. Certains pays ayant refusé le survol, le convoyage à N'Djaména a été effectué par Perpignan, Agadir, Dakar, Conakry, Abidjan et Niamey. Au total 48 heures de vol en cinq jours.

Au 31 décembre 1983, il avait déjà effectué au TCHAD 250 heures de vol.

Ont participé aux travaux du F.OASF :

F. Barthe, A. Bergerot, R. Blanchard, G. Boyer, J. Brezun, M. Cavalié, M. Dumas, Mme J. Debauché, L. Gainard, C. Hervé, A. Hutin, G. Mazars, M. Maleki, G. Politi, J. Prillet, R. Ruet, F. Speyer, de nombreuses bonnes volontés des ateliers de l'U.T.A., et pour l'aide technique, Monsieur Lamontagne, ainsi que VERITAS Le Bourget.



LE POINT SUR NOS MISSIONS AVIONS LEGERS

1. TCHAD.

Après onze mois d'activité au Tchad où nous sommes intervenus pour effectuer les déplacements des équipes médicales de MEDECINS SANS FRONTIERES, dans le cadre d'une mission d'urgence, nous avons été sollicités par la C.E.E. (Communauté Economique Européenne), pour participer à la deuxième phase. Prévue pour deux ans, cette phase de développement a pour but de compléter l'infrastructure médicale du pays. Elle est confiée à Médecins Sans Frontières, et financée par la C.E.E.

La collaboration entre M.S.F. et A.S.F. étant excellente, et l'avion indispensable pour réaliser cette mission, nous avons accepté de poursuivre notre action. Les inconvénients d'une mission de longue durée (crainte de démobilisation due à la routine d'une opération bien rodée) se sont effacés devant l'intérêt et l'utilité indiscutables de l'aide apportée.

Nous nous sommes engagés à effectuer une moyenne mensuelle de 70 heures de vol.

Deux pilotes sont en permanence sur place, l'un faisant un séjour long (5 à 10 semaines), l'autre ne restant que deux ou trois semaines.

Un mécanicien passe une semaine tous les mois à N'Djaména pour effectuer l'entretien mécanique. Lors de dépannage ou de grande visite, toute une équipe de mécaniciens se rend alors sur place.

Un coordonnateur assure la logistique et l'administration de la mission A.S.F. Il s'agit d'établir les relations avec M.S.F. et avec les autorités locales, intendance, commande de carburant et distribution sur la quinzaine de terrains desservis (les fûts d'essence doivent être acheminés par la route, en dehors de la saison des pluies) ... Une mention toute spéciale doit être faite sur le rôle très important du coordonnateur. Comment ne pas féliciter Gilles BLANCHARD qui, après avoir assuré ce travail de juillet 82 à janvier 83, a repris du service d'août à décembre 83 à N'Djaména. Ses qualités d'homme de contact et ses connaissances du terrain ont été appréciées par tous, Français, Belges et Tchadiens.

Ce rôle a été repris avec autant d'ardeur depuis novembre 83 par notre Vice-Président, André GREARD. A N'Djaména, "Le Vieux", comme l'appellent les Tchadiens, a su démontrer que sa fougue et sa vitalité tenaient facilement la comparaison avec celles des jeunes !

La sécurité dans le pays reste toujours préoccupante. Cet été, la reprise des combats dans le Nord avait fait craindre un moment de graves perturbations dans le déroulement de la mission, et un plan de repli avait même été envisagé mi-juin. En fait, à part l'interruption des vols vers ABECHE, pendant trois semaines, la situation est restée normale.

Depuis l'arrivée du F.OASF, nous avons deux Cessna 206 opérationnels pour cette mission, lui donnant ainsi une meilleure souplesse et une rentabilité accrue.

Un grand merci à la Compagnie U.T.A. et à la Compagnie AIR AFRIQUE et à leurs équipages qui nous apportent un soutien précieux lors des nombreux déplacements nécessités par cette mission.

PARTICIPANTS A.S.F. A LA MISSION TCHAD DE NOVEMBRE 1982 A DECEMBRE 1983

COORDONNATEURS :

R. Barday, G. Blanchard, C. Cazès, A. Gréard, D. Makowski, C. Meynié.

MECANICIENS :

R. Blanchard, G. Boyer, M. Cavalié, M. Daumas, C. Hervé, J.G. Maréchal, R. Ruet, C. Siméoni, F. Speyer.

PILOTES :

D. Aldelbrecht, P. Alfred, P. Badaire, R. Barday, J.C. Besnard, P. Bernardoux, A. Bosc, P. Boscardin, M. Bouchareine, J. Brezun, Y. Cantrel, A. Castelnau, P. Cave, P. Cellier, R. Chartier, L. Chedeau, S. Chollet, A. Dalle, C. Destrigneville, A. Farina, P. Gaud, F. Grandcolas, M. Humeau, J.Jaunin, A. Keskinis, Z. Kovacs, P. Marty, J. de Medrano, C. Meynié, A. de Montplanet, J. Oddou, J.P. Restoux, F. Roque, C. Siméoni, R. Stefkovic, Y.Tutaj, A. Vallet.

BILAN 1983 DE LA MISSION TCHAD

- Heures de vol : 820 heures, soit 180.000 Km parcourus.
 - 1.300 personnes transportées (personnel médical et évacuations sanitaires).
 - 30 tonnes de médicaments et matériel médical transportées.
-



L'OPINION D'UN UTILISATEUR D'A.S.F. AU TCHAD

par le Docteur R. Brahy

"Trois mois de chirurgie M.S.F. au Tchad m'autorisent à me vanter d'avoir des amis à A.S.F.

Avant de les connaître, pauvre terrien, je les pensais réfugiés dans l'Olympe prestigieux de l'aéronautique.

J'ai quitté la froide asepsie de ma salle d'opération ; ils ont abandonné leur technologie et nous nous sommes retrouvés Hommes pour aider d'autres Hommes.

Je n'ai pu opérer que grâce à eux. Le Cessna est devenu le symbole de la mission chirurgicale au Tchad.

En trois mois, j'ai vu défiler : dix pilotes, deux mécanos, deux coordonateurs, et trois avions.

Horaires :

Ils ont toujours été respectés dans leur mouvance. L'impératif médical a sans cesse primé la légitime lassitude de journées souvent très longues. Roland arrive à 15 heures à N'Djaména, et à 16 heures, il est plongé dans le moteur du Cessna. Le grand Chartier voudrait pousser le soleil pour qu'il se lève vite et autorise le décollage. Kovacs change quatre fois le plan de vol en une journée ... il garde sa bonne humeur.

Jaunin accepte avec le sourire la mauvaise humeur du chirurgien qui n'a pas terminé son programme opératoire ... il viendra me rechercher le lendemain ; il en profitera pour faire un transport supplémentaire de médicaments. On parvient toujours à s'arranger ...

Oui, A.S.F. respecte les horaires, les vrais horaires, ceux que la nécessité fait rois.

Sécurité :

J'ai volé sur A.S.F. avec la plus grande sérénité. Je n'ai perçu d'amateurisme ni dans les mots ni dans les actes. L'improvisation permanente liée à ce genre de mission a toujours été passée au crible de la raison.

Rapports humains :

Ils ont consisté en la plus franche réciprocité dans la recherche du but commun : aider. J'ai fini par comprendre vos impératifs, vous avez compris ceux du chirurgien. Cette osmose fut parfaite. Vous avez pesé et mesuré des enfants, vous avez tenu la lampe-torche pendant la césarienne du soir, vous avez fait de la piste pour atteindre un nouveau dispensaire. Pour les médecins en poste, vous êtes des "Pères Noël" : beaucoup de médicaments pour les malades, et une caisse de bière pour eux (mais oui ... bien certainement, et c'est normal ...).

J'ai appris à vous connaître. Je sais ce qu'est un tube Pitot, un I.L.S. J'ai même découvert qu'il n'y avait pas de marche arrière sur un avion. (Sur les gros avions, il y a un rétro-truc ... je ne sais plus, mais ce n'est pas très bon pour la mécanique).

Garantie de service :

L'avion ne m'a jamais fait défaut plus de 24 heures, que ce soit pour des raisons climatiques ou mécaniques.

Hommage aux mécaniciens, hommage aux pilotes.

AM-TIMAN, pas de batterie, pas de "pince-crocodile", on part à l'heure ...
merci Michel Humeau !

Capacité de chargement :

La meilleure est celle du Cessna avec Cargo-Pack.

J'ose penser que ce dernier a le meilleur rapport chargement-tenue de vol.

Confort à bord :

Bien sûr, je ne suis pas allé au TCHAD pour voyager en première. Passer trois heures dans la position du fœtus, les pieds sur la malle d'anesthésie, et les genoux écrasés par une caisse de perfusions, est très désagréable. C'est une raison de plus d'apprécier le cargo-pack.

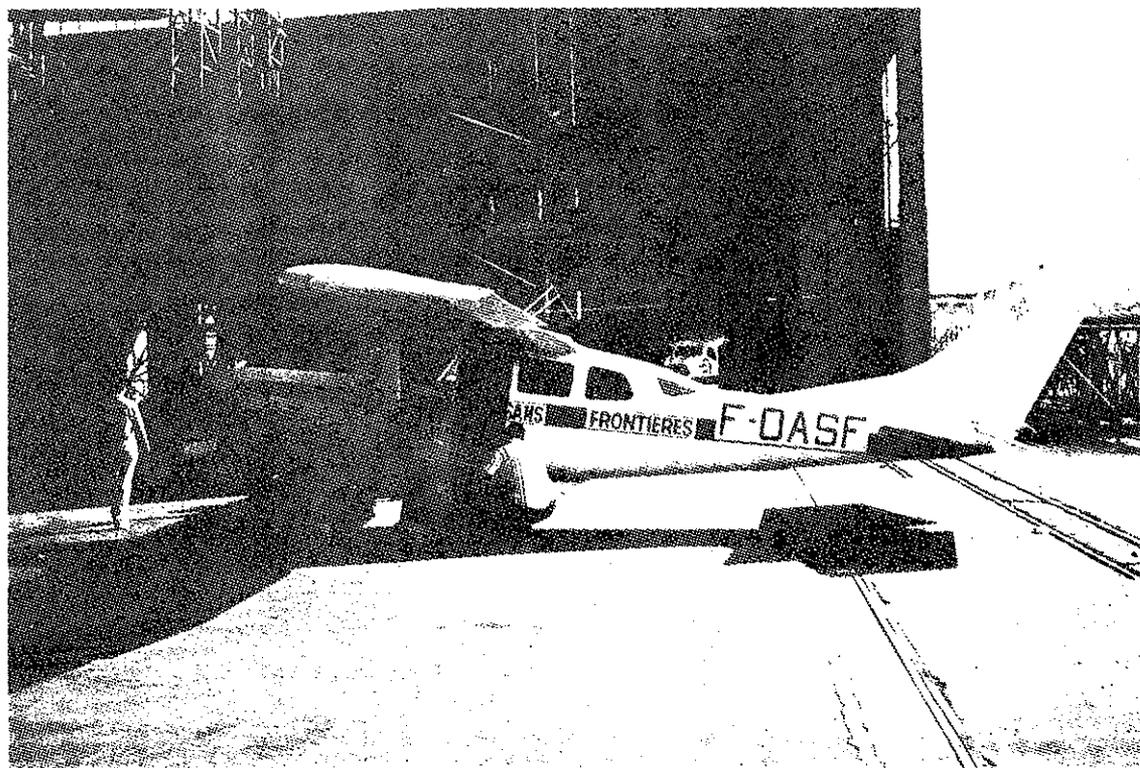
C O N C L U S I O N S

A.S.F. est un très bon produit.

Je le recommande vivement à M.S.F.

C'est un mariage d'amour et de raison entre deux coeurs remplis de la rage de vivre et d'aimer les Hommes."

Dr. R. BRAHY
Chirurgien
M.S.F.



2. ZAIRE.

Cette mission est commanditée et financée par le Haut Comité aux Réfugiés (U.N.H.C.R.) et par délégation à l'Association belge d'Aide pour le Développement Rural (A.I.D.R.) pour secourir les réfugiés fixés dans les camps du Haut-Zaïre.

Le besoin d'un avion s'étant fait sentir pour mener à bien cette mission, AVIATION SANS FRONTIERES avait répondu à la proposition qui lui était faite dès septembre 1981 : à l'origine, il s'agissait du désenclavement de la région d'ARU.

Lorsque la phase d'urgence proprement dite s'est terminée pour laisser la place à une action de plus longue haleine, nous avons demandé à ce que notre participation évolue progressivement vers une forme d'assistance technique.

En février 1982, nous retirons notre Cessna et nos bénévoles. Nous désignons alors un coordonateur d'A.S.F. qui se chargera de suivre l'exploitation. Le Bureau est par ailleurs responsable de la recherche des contrats de location et de la désignation d'un pilote à mettre à la disposition de l'A.I.D.R. pour une longue durée. Celui-ci est choisi parmi les adhérents ayant déjà fait leurs preuves lors d'autres missions, et en attente d'emploi. Le budget est géré par l'A.I.D.R.

Plusieurs avions ont été loués, l'appareil idéal étant l'ISLANDER BN2. C'est avec un avion de ce type que la mission continue à une cadence approchant actuellement 80 heures par mois consistant en relève du personnel du H.C.R., évacuations sanitaires, transport de médicaments et logistique.

C'est sur la base de conseiller et responsable technique de la partie "AVIATION" de la mission que notre action se poursuivra en 1984.

Voici un passage de la lettre que nous a adressée récemment Mr. WARNON, responsable A.I.D.R. de la mission à ARU.

"Je serais très direct : sans l'appui d'A.S.F., la réalisation du projet Haut-Zaïre était impossible. J'en arrive à me demander comment cet aspect des choses a pu échapper à ceux qui l'ont préparé. Je ne vois qu'une seule explication. Le monde et les possibilités de l'aviation sont encore mal connus et trop souvent, lorsqu'on n'est pas du métier, on hésite à y avoir recours. A.S.F. a vulgarisé, banalisé, l'utilisation d'avions pour ce type d'opérations. Le CESSNA, le PIPER, et l'ISLANDER sont devenus des outils de travail, je dirais même des véhicules presque aussi communs que nos LAND ROVER ... mais en plus performants. Nous avons aussi appris à bien utiliser un avion.

Et tout cela, nous vous le devons."

Deux pilotes A.S.F. ont été mis successivement à la disposition du H.C.R. pour cette mission : J.P. Dussurget et J.L. Marmiesse.

pour le convoyage des avions de France vers le Zaïre, ils ont été assistés par G. Nourrigat, P. Jacquemont, J.M. Proust, ces deux derniers ayant été chargés successivement du suivi opérationnel de la mission.

LE POINT SUR LE GROS TRANSPORT

1. SEISME EN TURQUIE.

Le 30 octobre 1983, un important tremblement de terre secouait la région d'ER ZURUM en Turquie.

A.S.F. est entrée aussitôt en relation avec deux organismes : l'Action d'Urgence Internationale et Médecins Sans Frontières, pour acheminer immédiatement une équipe de sauveteurs et une équipe médicale dont l'action sur les lieux de la catastrophe doit se déployer dans les premières quarante huit heures. Un avion loué par A.S.F. était prêt à décoller du Bourget le 1er novembre. Cette intervention a dû être annulée sur la demande des autorités de coordination turques.

Par contre, un appel urgent pour l'envoi de vêtements chauds et de couvertures nous est parvenu les jours suivants. Le Secours Catholique propose alors 5.000 couvertures et le Secours Populaire Français 250 couvertures, 1,3 tonne de vêtements et 1 tonne d'aliments. A.S.F. se devait de participer à cet élan en prenant à sa charge le transport sur les fonds confiés par ses adhérents.

Grâce à nouveau à la généreuse collaboration du Ministère des P.T.T. et du Centre d'Exploitation Postale (C.E.P.), un Transall C. 160 nous est prêté pour acheminer les 11 tonnes de frêt humanitaire. Le vol a eu lieu les 10 et 11 novembre : ORLY-ISTAMBUL-ANKARA-ORLY.

A ANKARA, le chargement a été pris en compte par l'U.N.D.R.O. (Organisme des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophes) et par CARITAS TURQUIE, en liaison avec le CROISSANT ROUGE.

Ce vol a été possible grâce à la convergence de générosités émanant de divers milieux de l'Aéronautique :

- l'Aviation Postale Intérieure (Ministère des P.T.T.) : prêt de l'avion,
- l'Aéroport de Paris, et la Direction de l'Aviation Civile : exonération des taxes de route et d'atterrissage,
- les contrôleurs de la Circulation Aérienne : obtention de routes directes,
- de la Compagnie MOBIL : rabais sur le prix des 21.600 litres de carburant utilisés,
- d'une équipe du Centre d'Exploitation Postale qui a effectué bénévolement le chargement,
- d'une équipe de volontaires d'A.S.F. qui a terminé le chargement,
- de l'équipage (adhérent d'A.S.F.) qui a effectué le vol (13 heures aller et retour),
- des adhérents et des donateurs d'A.S.F. qui, par leur participation financière ont permis à l'Association de régler tous les frais de transport (carburant entre autres).

Ont participé au vol et au chargement :

J. L. Buxereaud, Darioz, D. Devillers, P. Fleury, J. Garnier, D. Graugnard, N. Gardarin, F. Grinwald, G. Hermann, P. Jacquet, J.J. Lavigne, Le Fur, Y. Maheo, P. Moreau, Mejecase, T. Pommier, A. Pouilly, J.F. Rolland, E. Van Rampelberg.

2. OPERATIONS "FRET".

Lorsque des envois de fret humanitaire importants ne nécessitent pas la location ou le prêt d'un avion spécial, nous nous adressons aux directions fret des Compagnies aériennes pour obtenir des conditions spécialement étudiées. Dans certains cas, A.S.F. prend à sa charge une partie ou la totalité des frais de transport.

Parmi les nombreuses interventions de ce genre effectuées en 1983, citons :

- Pour les Coopérateurs de Mère Teresa (Association de Dombasle-Luneville) : 4 tonnes de médicaments et de vêtements à destination de BOMBAY et DELHI,
- Pour S.O.S. ENFANTS : 500 Kg de matériel médical vers N'DJAMENA,
- Pour le SECOURS POPULAIRE FRANCAIS et L'ORDRE DE MALTE : 5,2 tonnes de vêtements et couvertures pour les réfugiés kurdes vers BAGDAD (frais de transport pris en charge par le Ministère des Relations Extérieures);
- pour ENFANCE ET PARTAGE (Argentan) : 100 Kg de matériel à destination des camps de réfugiés du Haut-Zaïre vers KIGALI,
- pour le SECOURS CATHOLIQUE (Langon) : 200 Kg de cellules solaires en vue de l'électrification d'une école, vers BAMAKO.

Merci aux Directions Fret des Compagnies : AIR FRANCE, AIR INTER, U.T.A., AIR AFRIQUE, MINERVE, POINT AIR, pour leur soutien à notre action.

LE POINT SUR LE COLISAGE

La section "colisage" est sur le point d'atteindre sa vitesse de croisière.

Grâce à sa structure élargie, les nombreuses demandes d'acheminement qui lui parviennent sont satisfaites dans des délais raisonnables.

Chaque jour, grâce à l'excellente et amicale coopération du personnel navigant et des escales, des colis de médicaments s'envolent vers les pays les plus déshérités du monde.

Les nombreuses lettres que nous recevons, d'Afrique, d'Amérique du Sud et d'Extrême-Orient, nous prouvent qu'ils sont une aide précieuse pour les centres médicaux et chirurgicaux disposant de très peu de moyens. Ces lettres témoignent que solidarité et amitié ne sont pas que des mots. Nous en sommes également convaincus ; c'est pourquoi nous accueillerons toujours avec sympathie tous ceux qui, par leur bonne volonté, nous permettront de mener à bien, voire améliorer encore, la mission que nous nous sommes fixée.

LE POINT SUR LES ACCOMPAGNEMENTS

Novembre 1981, une idée germe : si nous propositions notre aide aux associations qui s'occupent d'adoptions ou de prises en charge médicale d'enfants du Tiers Monde, en leur offrant, par l'intermédiaire de nos membres disponibles au pied levé et bénéficiant des R2, de prendre en charge ces rapatriements.

Une circulaire est envoyée à tous les organismes susceptibles d'être intéressés par notre proposition.

Persuadés de l'intérêt de notre idée, nous attendons. Il faut bien avouer que c'est d'abord la déception que nous rencontrons ! Aucune réponse, même négative, à notre circulaire ! Peut-être que dans certains cas la gestation est un peu longue...!

Cependant, un jour de février 1982, l'effervescence règne au P.C. d'A.S.F. La première demande de convoi est là, au courrier. Demande émanant d'ACCUEIL ET VIE, branche adoption d'ENFANCE ET PARTAGE.

Une nouvelle activité d'A.S.F. va débiter !

1. CONVOYAGES D'ENFANTS ADOPTES PAR DES FAMILLES FRANCAISES.

a. HAITI, pour ACCUEIL ET VIE :

- Mars 1982, notre première convoyeuse part un peu à l'aventure, car nous ignorons beaucoup de choses au sujet des démarches administratives à faire sur place, autorisations nécessaires, etc. Aussi c'est chargée d'attestations de toutes sortes (parfois inutiles) qu'elle part, émue, il faut bien le dire. Elle ramènera deux bébés, mais la véritable émotion, c'est à l'arrivée qu'elle la connaîtra devant la joie des parents.
- Mai 1983, toujours la même association, et une seule convoyeuse pour ramener ... 6 enfants (2 fratries) : 2, 3, 4, 6, 7, 7 ans. Voyage bien fatigant pour une seule personne.
- mi-octobre 1983, un bébé de 6 mois pour des personnes s'étant adressé directement à l'orphelinat.
- fin octobre 1983, pour ACCUEIL SANS FRONTIERES : 3 enfants, 8 mois, 2 ans et 2 ans.

b. COLOMBIE :

- Juillet 1982, pour TERRE DES HOMMES France, une fillette de 9 ans ayant un léger handicap intellectuel. Notre convoyeuse doit assumer tous les problèmes administratifs sur place.
- Janvier 1984. Quand vous lirez ces lignes, une famille de Quimper, par l'intermédiaire de TERRE DES HOMMES France, aura la joie d'avoir à son foyer un enfant de 3 ans 1/2.

c. ILE MAURICE :

Ces convoys nous ont tous été demandés par des particuliers ayant décidé d'adopter un enfant après avoir séjourné dans l'Ile.

- Août 1982, une petite fille de 4 mois.
- Décembre 1982, une petite fille de 19 mois.
- Février 1982, une petite fille de 6 mois.

d. INDE : pour le compte d'ACCUEIL ET VIE.

- juillet 1983, un enfant à prendre en charge à COCHIN, une véritable expédition, car les liaisons ne sont pas très faciles.
- 7 septembre 1983, un enfant de 7 ans.
- 25 septembre 1983, 5 enfants : 2 de 1 an, 4 ans et 2 de 5 ans. Notre convoyeuse sera assistée pour ce voyage, de M. COELHO, qui en Inde s'occupe d'une association d'adoption.

- Décembre 1983 : Noël approche !

Les familles d'adoption qui, pour certaines attendent leur enfant depuis plus de deux ans, sont impatientes. Elles voudraient bien l'avoir auprès d'elles ce jour-là. En principe 6 enfants doivent arriver, et deux convoyeuses sont prévues. Sur place, elles se démènent pour régler les problèmes de visas, billets, etc. et pensent aussi aux familles qui attendent. Aussi, par un tour de magie, et beaucoup de dévouement, elles réussissent à réunir 12 enfants pour le voyage. Elles lancent un S.O.S. et deux autres convoyeurs, saisis au vol, partent en renfort. (Il ne fait bon ces jours-là, venir traîner dans le bureau d'A.S.F., car venu 10 minutes pour dire bonjour, Dieu sait où on peut se retrouver ...!). Inutile de dire combien ce voyage fut riche en péripéties de toutes sortes.

Les religieuses de l'orphelinat furent impressionnées par la rapidité d'initiative et de décision de l'une de nos convoyeuses, sans qui ce tour de force n'aurait pu avoir lieu.

2. TRANSITS.

Opérations consistant à prendre en charge le temps de son transit aéroportuaire, un enfant venant de l'étranger pour subir une intervention ou repartant dans son pays après un traitement.

- Une fillette de LA REUNION devant être opérée à TOULOUSE est prise en charge à Roissy à 6 heures du matin par une hôtesse qui lui fait visiter Paris et la dépose à Orly pour prendre son avion vers Toulouse. La manoeuvre en sens inverse sera assurée par une agent de planning.
- La même hôtesse accueillera et s'occupera d'un jeune Afghan durant son transit de plusieurs heures. Il arrivait de GENEVE où TERRE DES HOMMES lui avait permis de subir une intervention à coeur ouvert. Il repartait guéri dans son pays via la France.

3. CONVOYAGES SANITAIRES.

Activité limitée que nous ne cherchons pas à développer, car elle fait appel à la compétence médicale plus qu'aéronautique. Cependant, dans certains cas, notre intervention a été utile.

- Octobre 1983 : Nous sommes contactés par la D.A.S.S. et l'ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE pour ramener de DAKAR un jeune Gambien paraplégique. Ces deux organismes prennent en charge l'opération qui doit lui redonner un peu d'autonomie, mais pas le billet du médecin indispensable. Ce convoi sera effectué par un médecin travaillant dans une compagnie aérienne, et adhérent d'A.S.F.
- 30 décembre 1983 : L'Hôpital COCHIN nous contacte pour l'aider à rapatrier un jeune Indien très malade, venu en France pour quelques temps dans une famille amie. Ni l'Ambassade de l'Inde, ni la famille d'accueil ne peuvent prendre en charge le billet du médecin devant obligatoirement l'assister durant ce voyage, ni le supplément du billet du malade devant être sur civière.
Après trois heures d'effervescence et de rebondissements, la gentillesse et l'efficacité de nos amis de Maine-Montparnasse permettaient de résoudre ce problème, un exploit le 30 décembre à 16 heures 30 !
Ce convoi devait avoir lieu le 1er janvier 1984, par un médecin membre d'A.S.F. et volontaire malgré ces jours de fête.
Mais nos efforts n'auront pas permis à ce jeune homme de revoir son pays : il est mort quelques heures avant le départ.

Il faut savoir que cette activité demande :

- Une grande disponibilité car nombres de convois sont remis plusieurs fois de une ou deux semaines pour des causes administratives locales.
- Des compétences particulières, car il ne s'agit pas uniquement d'accompagner des enfants :
Cela nécessite beaucoup de diplomatie auprès des autorités locales pour régler les problèmes divers de visas, billets, etc., de la patience : l'Administration est la même partout ! de la débrouillardise et quelques notions de puériculture, car deux ou trois enfants pas toujours en bonne santé, cela pose des problèmes sur un vol de plusieurs heures.
Mais peut-être que le plus important est l'once de psychologie qui permettra à la convoyeuse, premier contact avec l'enfant qui n'a connu que l'orphelinat, de préparer la rencontre avec ses parents, d'étudier son comportement, et ainsi pouvoir donner aux parents à l'arrivée quelques détails précieux qui pourront les aider.

Cette activité porteuse de joie et d'espoir ne pourrait avoir lieu sans la compréhension et la gentillesse des équipages techniques et commerciaux qui acceptent de prendre ces R2 accompagnés d'enfants, quelques fois bruyants et de les aider malgré la surcharge de travail que cela leur apporte.

Nous n'oublions pas les personnels d'escale qui souvent nous sont d'un grand secours et nous aident à débrouiller des situations complexes, grâce à leur connaissance des coutumes locales.

Un grand merci à eux tous !

Tout ce travail a été accompli grâce à la participation désintéressée et efficace de :

Mesdames : Jacqueline BALAS, Christine BOUCHAREINE, Marie-Claude CHEDEAU, Sylvie DORMOIS, Denise DUVAL, Lucette GABRIELLI, Michèle GRAS, Annie-Claude KOVACS, Joëlle POLI,

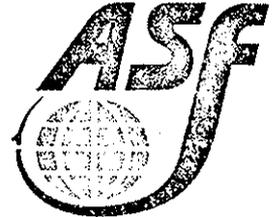
Monsieur Pierre GAUD, Docteurs Pierre-Marie GIRARD et Michel PITTACO.

* En aucun cas A.S.F. ne s'occupe d'adoption. Il y a pour cela des associations sérieuses dont c'est le but. Notre rôle est d'apporter notre participation à leur action, en les aidant dans leurs problèmes de transport.



AUTRES NOUVELLES SUR LA VIE DE L'ASSOCIATION . . .

CREATION D'AVIATION SANS FRONTIERES BELGIQUE



Piloten zonder grenzen · Aviation sans frontières

Deschampsheerstraat, 24-26 1080 Brussel
☎ 02-425.03.00

Bank : SGB-GEM 210-458400-39
Telex : 63 607

A la suite de contacts amicaux avec des pilotes belges qui désiraient participer à nos activités, nous les avons encouragés à fonder leur propre association, en leur faisant part de notre expérience et en leur prêtant notre matériel de présentation (film).

L'année 1983 a vu la naissance de cette association dont les statuts ont été déposés sous le nom de :

"AVIATION SANS FRONTIERES", section belge
"PILOTEN ZONDER GRENZEN", belgisch sectie.

Les buts de nos deux associations sont identiques, et les statuts de la section belge sont inspirés de ceux de l'association française. Cependant, l'autonomie est complète, aussi bien dans l'administration, que dans la gestion (analogie avec la section belge de Médecins sans Frontières).

En novembre 1983, trois des pilotes créateurs ont effectué à N'DJAMENA une mission d'information au cours de laquelle ils ont eu tout loisir pour discuter avec nos équipes de pilotes et de mécaniciens. Ils ont pu effectuer des vols de reconnaissance vers les terrains de brousse.

En février et mars 1984, deux pilotes d'A.S.F. BELGIQUE, participeront effectivement à la mission TCHAD.

Bienvenue à nos amis belges. Que cette collaboration renforce nos possibilités communes d'action et rassemble par-dessus les frontières toutes les générosités du monde de l'Aéronautique.

CREATION D'UNE SECTION "VEHICULE AUTO"

Une nouvelle activité d'A.S.F. a vu le jour en 1983 : la réfection de véhicules automobiles. A partir de trois véhicules se sécurité réformés (2 camions incendie et 1 ambulance), achetés à l'Aéroport de Paris, une équipe de mécaniciens de notre Association s'est mise au travail pour les réviser complètement.

En avril 1983, le premier camion était terminé, et après un long périple, passant par Bordeaux et Douala, il est arrivé à N'Djaména, convoyé par deux adhérents.

Depuis, il a rendu de très grands services à la mission TCHAD, aux équipes de mécaniciens lors des révisions ou pour des déplacements en brousse avec les médecins.

L'ambulance est actuellement en réfection pour être équipée en voiture-atelier, et sera ensuite convoyée à N'Djaména. L'"atelier ambulante" est devenu une nécessité sur place lors des révisions mécaniques de nos avions.

Ont participé bénévolement à la réfection et au convoyage :

Mme Rapp, Messieurs Bourgoïn, Felon, Genisson, Grosmaire, Paul-Joseph, Raboisson, Rapp,

