

JUILLET 2010
A Le Journal du Club
N° 37 **érocic**

**AVIATION SANS
FRONTIERES
a 30 ans**

Bilan des

***Journées « Découverte »
de Juin***



6e rencontres de la BD aéronautique et spatiale
23 et 24 octobre



Cette affiche de Romain Hugault est celle de l'édition 2009

L'aviation, aussi, sait militer !

De nombreuses ONG existent en France et dans le monde, et depuis la création de Médecins Sans Frontières, on ne compte plus les XXX Sans Frontières(). Et parmi les plus importantes, les plus anciennes, les plus efficaces, il en est une qui fait peu parler d'elle mais qui agit discrètement en soutien des autres. Et celle-ci concerne au premier plan les pilotes que nous sommes ou que nous rêvons d'être.*

Aviation Sans Frontières, l'association des pilotes bénévoles, fête aujourd'hui ses trente ans. Il était temps que nous vous présentions l'histoire de ces milliers d'hommes, qui fait partie de l'Histoire de l'Aéronautique.

Au fait : il existe déjà une association ULM Sans Frontières ! Nous en reparlerons un jour ...

(*) J'ai essayé de les compter sur internet, j'ai du renoncer après trois pages pleines ! On y trouve des Maths, Films, Coureurs, Douleurs, Savoirs, Gynécologie, Marins, Surf et même Clowns sans frontières. Toutes ne sont pas reconnues ONG comme le sont Avocats, Pompiers ou ... Naturopathes sans frontières.

Jacques DESMARETS

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

**Page 4 Les 30 ans d'Aviation
Sans Frontières**

Page 9 Exemple d'un bénévole ASF

Page 10 Le Cessna Grand Caravan

**Page 11 Norman Surplus et
Jonathan Trappe :
Suite de leurs aventures**

Page 12 Actualité Aéronautique

Page 13 Inondations à Fréjus

Page 13 Le Tour et le Salon ULM

Page 14 Les Meetings à venir

**Page 16 Bilan des Journées
« Découverte » de juin**

Page 18 Les questions du Brevet ...

Page 19 ... et les réponses

Page 20 Concours photo

L'IMAGE DE LA UNE

20 juin : Meaux, un jour d'été...

Enfin, non, c'est vrai, l'été ne commençait que le lendemain ... et la météo tenait à nous le rappeler. Un vent pas possible, une température juste au-delà de 15°, des nuages à ne plus savoir qu'en faire, le tout légèrement arrosé de quelques gouttes en matinée.

Mais le ciel bleu a bien voulu assurer un minimum syndical, juste ce qu'il fallait pour ajouter au plaisir de voler celui de se sentir bien dehors.

Photo de Jacques Desmarets.

Aviation Sans Frontières fête ses trente ans



Pendant la guerre du Biafra (1968) quelques pilotes et mécaniciens d'Air France mettaient en œuvre, avec un Constellation, un pont aérien de nuit entre Libreville et des routes biafraises, pour apporter de l'aide humanitaire et évacuer des enfants dénutris et/ou des malades et blessés. De cette guerre du Biafra naîtra **MSF (Médecins Sans Frontières)**. À la fin des années 70, quelques MSF ayant conservé des liens avec les équipages de 1968, leur demandant une logistique aérienne en Ouganda. C'est alors qu'est créée ASF-France le **4 mars 1980** par **André GRÉARD, Gérald SIMILOWSKI** et **Alain YOUT** (respectivement n°1, 2 et 3 des membres d'ASF-France).

Deux années plus tard environ, se créait ASF-Belgique. L'existence d'ASF Luxembourg fut éphémère. Après ASF-Hollande (initialement Piloten Zonder Grenzen) devenue en 2009 Luchtvaart Zonder Grenzen soit Aviation Sans Frontières) ce seront LOG (Luftfahrt Ohne Grenzen) en Allemagne et AWB (Aviation Without Borders) en Grande Bretagne.

Les activités d'ASF-France comprennent:

- les **accompagnements d'enfants** ne pouvant être opérés dans leur pays d'origine, soignés en Europe par d'autres associations (plus de 1100 enfants accompagnés en 2008). Des membres ASF, généralement stewards ou hôtesses de l'air, accompagnent des enfants malades vers l'Europe, afin que ces derniers puissent bénéficier de soins médicaux inexistant dans leur pays.
- les **accompagnements de migrants**, en liaison avec l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) (1400 personnes accompagnées en 2008)
- les **missions avions** (1518 heures de vol en 2008) et la maintenance associée. Dans bien des régions victimes de catastrophes naturelles (tremblements de terre, inondations, sécheresses, terrains inhospitaliers, belligérances) les routes ne sont que difficilement praticables, voire, ne le sont pas du tout et les secours d'urgence peinent à arriver. Des pilotes de ligne, des pilotes professionnels, des pilotes privés chevronnés contribuent au déplacement de personnel médical, au transport de médicaments, de vivres dans les zones

Si ASF n'est pas l'ONG la plus connue du grand public, elle est pourtant l'un des maillons

sinistrées. Des mécaniciens spécialisés, veillent à l'entretien des appareils.

- la **messagerie médicale** (7907 colis soit plus de 50 tonnes de médicaments en 2008). Des compagnies aériennes, sur intervention de membres ASF, permettent un acheminement gratuit ou à « prix coûtant » de matériel médical ou technique d'urgence, appelé "le colisage".
- les **ailes du sourire** permettant à de jeunes handicapés (1234 en 2008) de découvrir l'aéronautique.
- **e-aviation** permettant à des jeunes scolaires ou de milieu défavorisé de découvrir l'aéronautique au travers de Microsoft Flight Simulator.
- Enfin, plus récemment, un partenariat avec Airbus Corporate Foundation permet, en liaison avec les compagnies clientes d'Airbus, d'embarquer du fret humanitaire lors de certaines livraisons d'avions neufs.

Chacune des ASF européennes reprend, en fonction de ses possibilités, tout ou partie des activités ci-dessus. Elles respectent toutes un code déontologique commun. Chaque association nationale reste totalement autonome dans sa gestion, même si les contacts entre différents « A.S.F. » sont fréquents et qu'il n'est pas rare de les retrouver en coopération sur le terrain par la mise en commun de pilotes, d'avions ou de matériel.

Les différentes A.S.F. sont dirigées par un conseil d'administration, qui nomme un président, rééligible chaque année lors d'une assemblée générale. Les administrateurs viennent de préférence du monde aéronautique et sont tous bénévoles. Les fonds qui permettront les activités proviennent de dons du public et de financements accordés par des instances nationales et européennes aux ONG's.

La situation a fait que, dès le début, les activités d'A.S.F. se sont développées en majorité dans des pays africains avec ses avions petits porteurs, Cessna, Britten Norman, Piper Six, Twin Otter, Pilatus, etc. ASF permet ainsi le transport rapide et efficace de personnel, de médicaments, assurant une logistique suivie dans des régions difficilement accessibles par la route en raison des grandes distances, de l'état catastrophique des routes, voire de situations de guerres.

Nombreuses sont les ONG sur le terrain qui ont fait appel aux services d'A.S.F., par exemple Médecins sans frontières, Save the Children, Unicef, etc.

A l'occasion de son anniversaire, ASF a fait de sa lettre d'avril 2010 un numéro spécial pour fêter l'évènement. Nous en extrayons, ainsi que de son site www.asf-fr.org quelques articles qui sauront mieux que moi vous raconter son histoire.

Que faisons nous ...

Au nom d'une solidarité fraternelle, Aviation Sans Frontières s'efforce, aux côtés des autres ONG, de **tendre une main secourable pour soulager ceux qui souffrent, pour aider les victimes, pour briser l'isolement des populations oubliées et ainsi donner de l'espoir à chacun.**

Maillon important de la chaîne humanitaire, Aviation Sans Frontières apporte la logistique aéronautique dont les autres ONG ont besoin.

Aviation Sans Frontières déploie toutes les compétences, en particulier

dans le domaine aéronautique, de ses bénévoles, elle met à disposition ses avions et fédère toutes les bonnes volontés et la générosité du monde aéronautique.

Accompagner des enfants malades, des réfugiés, transporter des malades ou des équipes médicales, acheminer des colis de médicaments, des tonnes de fret humanitaire ou de poudre de lait, faire découvrir le ciel à des personnes handicapées, sont les actions quotidiennes portées par

les ailes de l'espoir de nos bénévoles et de la grande famille aéronautique.

Par des équipes en place ou des correspondants, nous intervenons sur une grande partie de la planète mais c'est le continent africain qui mobilise une grande partie de nos équipes.

Le logo



Le premier logo apparaît en **1981**, sur une proposition d'un instructeur du centre de formation des pilotes de Saint-Yan où Gérald Similowski était examinateur.

En **1983**, Geneviève Fleury, "initiatrice" des convois d'enfants, a l'idée de demander à une école de graphisme d'organiser, comme exercice de fin d'études, un concours interne pour trouver le nouveau visuel de l'association. Dans ce deuxième logo, circulaire cette fois, apparaît ce qui deviendra la "marque de fabrique" d'ASF : les deux mains "aîlées" formant un cœur.



Le globe terrestre sera supprimé quelque temps plus tard. Ce sera la troisième version.



En **1990**, une adhérente met à contribution plusieurs graphistes de ses relations. Ce sont les mains bicolores, bleues et orange, qui seront retenues.



Enfin en **2010**, seules sont conservées les deux mains – qui sont aussi des ailes –, symbolique de l'amitié et de la générosité, déclinées en deux tons de bleu. Bleu comme le ciel ! Grâce à la générosité du designer à qui l'on doit ce nouveau logo, **Eric Vidoni**, et au fait que nous conserverons l'ancienne identité jusqu'à épuisement du stock de papeterie, ce "rajeunissement" n'a rien coûté.



André FOURNERAT

Les dates importantes

1980 : Création officielle
1981 : achat du premier avion, le Cessna 206 F-OAGE
1982 : premier accompagnement d'enfants.
1983 : 40 enfants sont convoyés et plus de 1 200 colis expédiés. Désormais, le "colisage" est réservé aux seuls médicaments.
1984 : plus de 1 700 adhérents.
1986 : démarrage des missions lait.
1987 : 137 enfants convoyés et près de 2.000 colis (soit environ 16 tonnes) expédiés.

1988 : ASF est retenu comme "œuvre nationale" par les *Lions Club*. Ce qui rapportera 1,2 million de francs et débouchera sur l'achat d'un bimoteur de 10 places.
1990 : plus de 200 enfants convoyés et plus de 3 000 colis expédiés.
1992 : fin du "colisage"... naissance de la messagerie médicale.
1993 : ASF est reconnue d'utilité publique.
1994 : 2 500 heures de vol dans l'année, un record !
1995 : naissance des "Ailes du Sourire".
1999 : naissance de la délégation Midi-Pyrénées suivie, en

2000, de la délégation Sud-Est, puis, en
2003, de celle de l'Ouest.
2004 : naissance d'ASF Europe. Le 8.000e enfant est convoyé.
2005 : 3.200 adhérents et donateurs. Et plus de 200 bénévoles qui travaillent de façon régulière pour ASF.
2006 : En février, la messagerie médicale expédie son cent millièmème colis au Cameroun. Trois mois plus tard, en mai, le 10.000e enfant, un petit Mauritanien, est convoyé depuis Nouakchott.
2008 : naissance de "e-Aviation"

Des milliers d'heures dans un ciel pas toujours... rose !

Si *Aviation Sans Frontières* s'est, au fil des années, enrichie d'activités autres que les missions avions – toutes ayant un rapport avec le monde aéronautique –, celle-ci a cependant été la première à voir le jour. Survol sur trente ans de vols humanitaires !



Trente ans déjà... Qui l'aurait cru ? Qui pouvait l'imaginer ?

En réalité, l'aventure a démarré un peu plus tôt : en **1968** déjà, des équipages chevronnés et généreux d'*Air France* se portaient volontaires pour mettre en œuvre, au Biafra, le *Super Constellation* F-BRAD (*) – affrété par la *Croix-Rouge Française* – et assurer, en zone enclavée, le premier pont aérien vers des populations en pleine détresse et apporter vivres et médicaments...



L'idée originale de mettre matériel et personnels de l'aéronautique au service de l'aide humanitaire se concrétisera en 1980 à la suite d'un questionnaire lancé auprès de tous les navigants : « Pourquoi ne pas donner quelques jours de vos vacances pour une bonne cause ? » Sous l'impulsion d'**André Gréard**, **Gérald Similowski**, et **Alain Yout**, *Aviation Sans Frontières* est créée le **4 mars 1980**.

Dès la première année, mobilisant toutes les énergies, ASF se retrouve forte de 802 adhérents. Une dizaine de pilotes et mécaniciens assurent les premières liaisons pour le compte de *Médecins Sans Frontières*, première ONG à faire confiance à cette toute jeune association.



Première mission : en **mai 1980** un *Transall* de la "Postale" décolle d'Orly avec 11 tonnes de vivres et médicaments, suivi d'un second, le week-end suivant, au bénéfice de 80.000 réfugiés tchadiens regroupés dans le Nord-Cameroun, près de Garoua. Équipages et mécaniciens accompagnateurs sont tous des bénévoles d'ASF. Puis, en juillet de la même année, ce sera la Haute-Volta – devenue le Burkina Faso – où un Nord 262 prêté par l'ENAC – École Nationale de l'Aviation Civile – répartit 150 tonnes de semences dans les villages ravagés par des inondations catastrophiques. En Ouganda, un *Jodel Mousquetaire* – c'est la première mission "avion léger" – effectuera, à partir de novembre, près de 500 heures de vol pour acheminer sur place vivres et médicaments, ainsi que les secouristes de MSF, et évacuer les blessés en un temps record. Entraide et efficacité... Les pilotes, extrêmement qualifiés sur monomoteurs, entretiennent le lien essentiel entre les régions les plus difficiles d'accès de l'Afrique et le reste du monde.

Enfin, en **mars 1981**, ASF achète d'occasion un *Cessna 206* qui va lui permettre de devenir un véritable

appui logistique pour les ONG partenaires, en leur proposant un avion et des pilotes. Les missions se succéderont au fil des guerres, des séismes, des inondations, des famines... Chacune de celles-ci est un nouveau challenge qu'il faut gagner, avec la prise en compte des dangers encourus par les équipages : atterrissages sur les pistes de fortune, conditions météo difficiles, guérillas incessantes entre clans et tribus.

ASF a hélas payé son tribut à tous ces risques : le **21 décembre 1989**, le *Britten Norman BN2 F-OGSM* piloté par **Yvon Féliot**, avec trois humanitaires à bord, est abattu à Aweil, au Soudan. Le **9 septembre 1994**, à son tour le *Cessna 206 F-OARS* est mitraillé en survolant le Cambodge. Le pilote, **Jean-Marie Hommey**, est sauf, mais l'occupant assis à sa droite est tué.

Les années ont passé... En **2010**, nous sommes toujours présents en Afrique, en République Démocratique du Congo où, sous couvert des Nations Unies et plus particulièrement du Programme Alimentaire Mondial, ASF assure avec deux *Cessna Caravan 208B* des missions avions au départ de M'Bandaka (province Équateur) et de Kisangani (province Orientale). Cette présence permet aux diverses ONG internationales présentes sur place de développer leurs activités sur le terrain et d'avoir la garantie d'évacuer équipes en danger, malades ou blessés, dans des régions enclavées. L'assurance d'un service aérien fiable et sécurisé, agréé par les Nations Unies, respectant les normes ASU (Air Safety Unit) permet ainsi à tous de travailler dans les meilleures conditions.

Au cours des mois qui viennent de s'écouler, d'octobre 2009 à la mi-mars 2010, nos *Caravan* ont effectué 756 heures de vol. Ils ont transporté 1 314 passagers et acheminé près de 41 tonnes de fret.

Il y a trente ans... Qui l'aurait cru ? Qui aurait pu l'imaginer ?

(*) Celui qui est restauré à Nantes maintenant

Les partenaires privés

En dépit de la fidélité et de la générosité des adhérents et des donateurs, en dépit de l'efficacité des bénévoles, nous ne pourrions fonctionner sans le soutien sans faille de nos partenaires. Qu'ils soient tous ici remerciés !

Parmi eux :

- de nombreuses compagnies aériennes et plus particulièrement **Air France** qui facilite notre action, aussi bien dans le cadre des accompagnements d'enfants que des expéditions de colis de la messagerie médicale, mais aussi **Régional, Britair, CorsairFly** et **Emirates** ;
- **EADS** et la **Fondation d'entreprise Airbus**, qui mettent, chaque fois que c'est possible, les soutes des avions gros porteurs à notre disposition ;
- tout comme **ATR**, qui fait de même avec ses avions en cours de livraison, ou qui nous prête son prototype, le temps d'un week-end, pour une livraison de fret humanitaire ;
- **Dassault Aviation**, qui organise avec nous des opérations "Ailes du Sourire" ;
- **TATEX, l'Ordre de Malte, Transaxe Équipement** qui soutiennent notre messagerie médicale et notre service fret ;
- **Aéroports de Paris** qui est à nos côtés depuis le début de l'aventure ;

- **France Info** toujours présent pour annoncer nos manifestations ;
- **Microsoft**, impliquée dans "e-Aviation" ;
- et puis, par ordre alphabétique, le groupe **Accor, Air & Cosmos, Amadeus, American Express, la Banque Populaire Atlantique, BNP Paribas, la CCI et l'aéroport de Nantes, le Conseil général de Loire-Atlantique, le Conseil régional des Pays de Loire, la Fnac, Groupe Développement, Hertz France, Imprim Plus, Lastminute.com, Mondial Assistance, l'Office humanitaire de la Commission européenne, le PNUD, le Rotary Club Auxerre Saint-Germain, Safran, Siaci Saint-Honoré, Tower Brook, Veolia Environnement.**

En espérant n'avoir omis personne. Si tel était malheureusement le cas, nous demandons aux partenaires concernés par cet oubli de bien vouloir nous en excuser.

NDLR : Et pourquoi pas le Groupe CIC-Crédit Mutuel ?

Les "Ailes du Sourire"

Depuis 1995, Aviation Sans Frontières offre à des personnes handicapées physiques ou mentales, isolées par une mobilité restreinte, ainsi qu'à des personnes en difficulté sociale, la possibilité de concrétiser leur rêve de voler en participant à des journées de découverte aéronautique.

Cette activité est désignée "Ailes du Sourire". Elle se prête à des actions de proximité en s'appuyant sur l'aviation légère et les aéro-clubs.

Aviation Sans Frontières s'engage ainsi à satisfaire la soif de nouveaux horizons des plus démunis en leur entrouvrant le monde magique de l'aviation.

Ces missions sont réalisées à titre entièrement gratuit, avec l'appui de différents aéro-clubs de France et l'aide financière de nombreux autres partenaires.

Les personnes handicapées, encadrées par les bénévoles de l'association, bénéficient d'une initiation à la navigation, à la météorologie et d'un vol de découverte avec remise d'un diplôme.

Une soixantaine de bénévoles s'engagent, chaque année, à conduire et accompagner ces missions au sein des 17 antennes actuelles.

Nos antennes sont des petits groupes d'adhérents qui organisent ces journées de découverte dans leur localité en s'appuyant sur les moyens des aérodromes et aéro-clubs de proximité.

En 2008, une centaine de journées de découvertes aéronautiques ont été effectuées. Elles ont permis à 1234 personnes handicapées ou socialement isolées de faire le plein de découvertes et de sensations nouvelles. Les Ailes du

Sourire de la *Ferté-Alais* et de *l'Envol à Moret-Episy* se sont maintenues à un haut niveau d'offre de bonheur avec 641 personnes handicapées "baptisées" en 43 journées de découverte. Les villes d'*Aix-en-Provence, Angers, Autun, Biarritz, Nancy, Nantes, Quimper, St Omer, Sarlat, Strasbourg et Toulouse* ont également contribué à de très nombreuses journées où le sourire était roi.



e-Aviation : " Des Ailes pour Demain"

Les frontières sociales pouvant être un obstacle à la connaissance et à la fraternité, **Aviation Sans Frontières** utilise ici l'outil informatique pour démystifier des professions qui peuvent paraître inaccessibles pour beaucoup de jeunes et plus particulièrement pour ceux des milieux défavorisés.

A travers cette activité, ASF entend aider à franchir les barrières sociales en faisant découvrir, apprécier et pénétrer ce monde moderne et dynamique qu'est celui de l'aéronautique. Tourné sur le monde, vers l'avenir et le progrès, il engendre une ouverture d'esprit propice au développement personnel, à la compréhension entre les hommes et à la mixité sociale.

En faisant connaître sa culture, son esprit, ses techniques, mais aussi les perspectives, les métiers qui la composent, **Aviation Sans Frontières** veut contribuer à une meilleure compréhension entre les hommes et aider à leur insertion dans la société.

Cette activité d'ASF fonctionne en coopération avec **Microsoft** et **ADP**



(Aéroports de Paris), sur la plateforme de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. **Elle est tournée vers les jeunes**, principalement ceux des quartiers défavorisés, mais aussi de manière plus générale vers les jeunes des collèges et des lycées.

En quelques mots : élargir leur horizon, engendrer de nouvelles motivations, voire susciter des vocations.

Les animateurs s'appuient sur des programmes structurés, adaptés aux diverses populations accueillies afin de permettre aux jeunes de diversifier leurs connaissances autour du thème de l'aviation. Le but est de les aider à progresser en s'appuyant sur le monde de l'aéronautique qui fait rêver mais nécessite entre autres de la rigueur, des connaissances et des aptitudes spécifiques.

Manifestations Diverses

Aviation Sans Frontières organise régulièrement des événements à son profit (concerts, soirées théâtre, trophées golf, dîners...). Les prestations de qualité proposées garantissent un agréable moment de détente qui permet d'aider l'association en se faisant plaisir. Ces manifestations font mieux connaître ASF, lui apportent de nouveaux appuis et des rentrées de fonds supplémentaires indispensables pour la poursuite de ses activités.

Le Concert des 30 ans.

Pour le deuxième rendez-vous de ces 30 ans **un concert d'exception** a été donné le mardi 18 mai à 20h30 en la **Cathédrale Saint- Louis des Invalides** Paris VII.

Le chœur d'Air France, sous la direction de Stéphane Cardon, a interprété la « Petite Messe Solennelle » de Rossini.

Le trophée Golf

Depuis 1991, Aviation Sans Frontières organise un trophée golf annuel. Le Golf de la Vaucoeurs à **CIVRY-LA-FORET (Yvelines)** nous offre fidèlement l'hospitalité au mois de Juin pour ce trophée traditionnel. Chaque année, les recettes de cette manifestation sont attribuées à une activité d'ASF bien définie.

Les Femmes de l'Aéronautique

En partenariat avec le **Musée de l'Air et de l'Espace** ASF a organisé la 5^e édition des **Femmes de l'Aéronautique** pendant le week-end du 6 et 7 mars 2010. Plus de 200 femmes pilotes se sont donné rendez-vous sur le tarmac mythique du Bourget.

Deux nouveautés étaient au programme:

- un défilé de mode, **l'Air Fashion Show**, rendant hommage aux uniformes des compagnies aériennes
- une vente aux enchères d'objets d'aviatrices.



Les dîners de bienfaisance

Aviation Sans Frontières organise un dîner de bienfaisance annuel dans un établissement renommé à l'intention des entreprises qui souhaitent ainsi lui apporter leur soutien financier tout en offrant une soirée prestigieuse à leurs invités.

Le principe est simple: pour un montant variant chaque année (somme déductible de l'impôt sur les Sociétés), l'entreprise participante devient "sponsor officiel" de l'évènement et peut ainsi convier environ 8 convives à sa table lors du dîner (clients, collaborateurs, journalistes,...) Cette soirée réunit les principaux partenaires d'ASF. Une tombola richement dotée clôture la soirée.

Les bénéfices de cette soirée permettent à ASF de poursuivre ses missions humanitaires. Quant aux entreprises participantes, elles peuvent déduire les sommes versées du bénéfice imposable dans la limite de 5 pour mille du chiffre d'affaires.

Vous souhaitez participer concrètement aux actions de l'association, contactez-nous au : 01.49.75.74.37 ou Email : administration@asf-fr.org

Patrice Lacorne, bénévole d'ASF

Publié le 27.09.2008 dans Var-Matin



Patrice Lacorne fait partie de ces anonymes passionnés, qui pourraient jouir paisiblement de leur retraite, mais qui décident de s'investir pour aider les autres.

Ancien notaire, pilote chevronné et désormais instructeur «bénévole, entre Paris l'hiver, et La Môle pendant l'été », Patrice est également investi dans les actions d'Aviation sans frontières (ASF), dont il est vice-président.

« On croule sous les richesses et on se plaint »

« Il y a une vingtaine d'années, j'ai croisé la route de Gérard Similowski, pilote d'Air France et cofondateur d'Aviation sans frontières », se rappelle Patrice. C'était en 1980. A force de survoler l'Afrique à bord d'avions de ligne, les pilotes de la compagnie Air France, conscients des difficultés rencontrées par les populations, ont décidé de s'investir, à leur manière.

Depuis, les avions d'ASF font escale en Afrique, régulièrement, pour y transporter des richesses matérielles bien sûr, mais aussi l'expérience de ces hommes de l'air, qui forment des pilotes sur place. Algérie, Niger, Tchad, Congo... les pays demandeurs sont nombreux.

Patrice a immédiatement adhéré. Il est de ceux qui savent apprécier la valeur des choses, de ces personnes, de plus en plus rares, qui ne comptent pas et s'engagent sans calculer. « Ici, on croule sous les richesses même si on se plaint tout le temps. Au Congo, la population vit avec l'équivalent d'un dollar par jour. Je fais cela pour une raison humanitaire, bien entendu. Et puis quand la vie vous donne, il faut savoir rendre ».

500 kilos de vaccins en deux ou trois jours

Ses premiers vols ? « Il y a six ou sept ans, mais je suis membre depuis environ vingt ans ». Ses préoccupations sont ailleurs ; anti-nombriliste par excellence, Patrice totalise « autour de 7 000 heures de vol ».

Depuis la fin de sa carrière professionnelle, il part au Congo, ou ailleurs, « presque tous les mois, déjà cinq ou six fois depuis le début de l'année ». Son intérêt se porte sur les solutions, l'aide qu'il peut apporter à ceux qui en ont besoin, en Afrique ou ailleurs. Le détachement, palpable lorsqu'il parle de sa personne, s'estompe soudainement. L'homme

est investi, concerné. « Au Congo, et dans la région de l'Équateur, il n'y a que deux moyens de se déplacer : par les airs, ou par le fleuve. En deux ou trois jours, nous pouvons acheminer 500 kg de vaccins en Afrique noire », explique-t-il. Autant impliqué dans la vie de tous les jours que lors de ses missions sur le continent Africain, Patrice avoue également « former en France des pilotes handicapés. Comme pour la voiture, toutes les commandes sont alors manuelles, et il est possible de faire piloter un avion, de manière autonome, par un pilote souffrant d'un handicap des membres inférieurs ».

Le prochain décollage est prévu en octobre : « je pars deux semaines au Congo, à Kinshasa, pour mener une nouvelle session de formation de pilotes ». A bord d'un des avions d'ASF, un quatorze places capable d'embarquer un peu plus d'une tonne de fret, Patrice ira transmettre sa passion. Et pourquoi pas donner à ses élèves l'envie de voler, eux aussi, au secours des autres...



Cet avion léger sert aux évacuations sanitaires et aux campagnes de vaccination en brousse.

Le CESSNA C208B GRAND CARAVAN d'ASF



Le **Cessna 208 Caravan** est un appareil économique bénéficiant d'une grande capacité d'emport de charge et ne nécessitant qu'une maintenance très légère.

Le prototype de cette machine effectua son vol initial le 9 décembre 1982, et de nombreuses versions de série, destinées à des utilisateurs aussi bien civils que militaires, furent réalisées. Le Cessna Caravan est disponible en plusieurs modèles (détection des incendies, patrouille côtière, travail agricole), et il peut être équipé d'atterrisseurs à roues, à ski ou à flotteurs. Sous le ventre du Cessna C208, il est possible d'arrimer une soute (voir photo) augmentant ainsi la capacité d'emport de l'appareil.

Le Cessna Grand Caravan, c'est l'avion passe-partout. Par tous les temps, sur toutes les pistes, un véritable 4x4 ! » Les pilotes d'Aviation Sans Frontières ne tarissent pas d'éloges en évoquant ce fameux Cessna, un mono turbine à hélices pouvant transporter une dizaine de passagers. Il est robuste, fiable, d'entretien aisé et surtout, il est capable de décoller et de se poser sur des terrains rudimentaires en latérite ou en terre battue, pourvu que la bande d'atterrissage mesure au moins... 600 mètres ! « C'est pour ces raisons que nous avons choisi le Grand Caravan, explique Jean-Claude Gérin, président d'Aviation Sans Frontières. Nos pilotes, tous bénévoles, sillonnent les villages les plus reculés d'Afrique centrale pour y déposer médecins et médicaments. Nous travaillons souvent dans l'urgence et l'avion d'ASF, basé actuellement à Mbandaka au Congo RDC, doit être capable de rejoindre ses destinations le plus rapidement possible et quelles que soient les conditions météorologiques. Il nous arrive ainsi de déclencher des vols avec un préavis de 30 minutes. » Le constructeur de l'avion, l'américain Cessna, a gardé sur ce gros monomoteur le même principe que sur les plus célèbres des avions d'aéroclub, les Cessna 152 et 172 : une aile haute maintenue par deux haubans et un train d'atterrissage fixe. Il en résulte un appareil accessible en particulier pour le chargement de fret. « Les ailes hautes sont recommandées sur les terrains de brousse, ajoute Athanase Sadek, pilote chez ASF, car ces pistes sont souvent tellement caillouteuses ! » Lancé en 1982 et exploité à partir de 1985, le Grand Caravan est motorisé

par le légendaire PT6 de Pratt & Whitney Canada qui lui procure les 675 CV nécessaires pour un vol de 6 heures à près de 300 km/h et à 4 000 mètres d'altitude. L'année dernière, une vingtaine d'Organisations non gouvernementales ont volé à bord de ce Caravan, soit 790 heures de vol réalisées et 67 tonnes cumulées de fret transporté (médicaments, matériel médical, etc.).

Équipage	1 à 2
Dimensions	
Longueur	12,68 m
Envergure	15,88 m
Hauteur	4,72 m
Aire alaire	26 m ²
Masse et capacité d'emport	
Max. à vide	1,725 t
Max. au décollage	3,97 t
Passagers	9 à 14
Fret selon distance	1 500 kg / 3 500 kg
Motorisation	
Moteurs	1 turbopropulseur Pratt & Whitney Canada PT6A-114
Puissance	440 kW (600 ch)
Performances	
Vitesse de croisière	343 km/h
Vitesse maximale	361 km/h
Autonomie	1 759 km

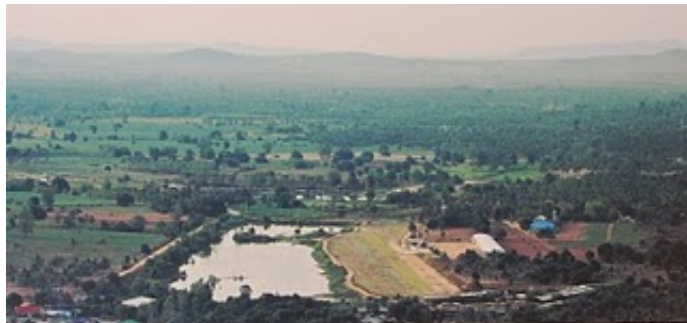
Norman Surplus : un Tour du Monde contre le cancer

Nous continuons à vous rendre compte de cette aventure qui, au moment de la sortie de notre numéro de mai, venait juste d'être brutalement interrompue par un plongeon dans un lac thaïlandais. Les réparations sont toujours en cours et Norman est toujours bloqué en Thaïlande...



Au 15 mai, Norman attendait encore la venue d'un pilote du constructeur pour tester l'appareil après les réparations et le feu vert des autorités aéronautiques. Il pense pouvoir repartir avant la fin juin. Mais il devra alors sans doute composer avec le début de la mousson ... Ce journal, qui paraît le 10 juillet, devrait donc vous annoncer la bonne nouvelle. Mais pour cause

de mes propres congés, il a été bouclé le 24 juin.



L'approche sur Nong Prue.

Norman n'a pas renoncé. Continuons à soutenir son aventure !

Nous reprendrons donc la suite de son aventure dans notre prochain numéro ...

Le but premier de son voyage est de récolter des fonds pour aider la recherche contre cette maladie. C'est en effet grâce aux chercheurs et à leurs produits nouveaux qu'il a pu s'en sortir. Vous pouvez vous aussi soutenir son action en donnant à l'association BOWEL CANCER UK depuis le site « Just Giving » :

<http://www.justgiving.com/qforgyro> .

Là-haut ... au-dessus de la Manche

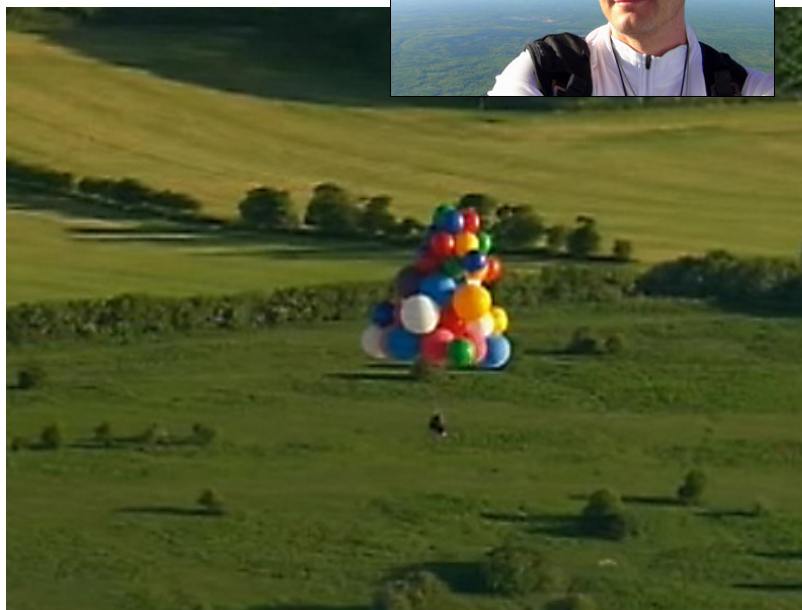
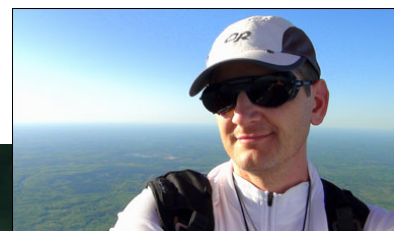
<http://www.clusterballoon.com/>

Info ou intox ?

Dans notre numéro précédent, nous vous avons rendu compte de la traversée de la Manche par l'américain **Jonathan Trappe** accroché à une grappe de ballons gonflés à l'hélium. Nous vous avons alors fait part d'une info circulant sur le net prétendant qu'il s'agissait d'un canular. Cette info a complètement disparu.

On y trouve par contre maintenant une très belle vidéo, très complète, qui confirme que la tentative a bien eu lieu et a bien été réussie. Vous pouvez la voir à l'adresse :

<http://www.youtube.com/watch?v=E6973XKYLwU&feature=related>



Désolation sur le terrain de Fréjus

Vous avez tous entendu parler des inondations qui ont touché le Var ces derniers jours. Ayant de la famille à St-Aygulf, j'ai été particulièrement tenu au courant de leurs conséquences sur la vie de tous les jours des varois, et j'ai vu des vidéos de l'Argens se déversant comme un torrent de boue sur la plage. Quand on connaît la paisibilité habituelle de l'endroit, on est effaré devant ces images incroyables.

Et pourtant c'est arrivé. En France, dans cette région habituellement si ensoleillée qu'elle ne craint que les incendies, et en plein mois de juin. Et le bilan a été particulièrement lourd.



Si je vous parle de cet événement c'est que dans une boucle du lit de l'Argens, à quelques centaines de mètres de la mer, il y a la base ULM de Fréjus. Une petite base tranquille, sur laquelle le club **ULM Flying Safari** annonçait habituellement « **A la limite du Var et des Alpes Maritimes, sur le plus beau site de la Côte d'Azur, La BASE de FREJUS se situe dans un domaine privé de 20 hectares, ce qui en fait un site unique en France, de par son cadre exceptionnel, constituant notre point de départ vers les plus beaux sites de la région.** »

plastiques ressemblant à des serres) ont été ravagées et la trentaine d'avions qu'elles abritaient ont été bousculés, renversés abimés.



Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM s'est aussitôt rendu sur place accompagné de plusieurs membres du Comité Régional PACA pour constater les dégâts et rencontrer les pilotes. Il les a assurés de son soutien et leur a dépêché sur place **Pierre Pouchès** et son atelier mécanique afin de les conseiller et de les aider à remettre les appareils en état dès que ce sera possible. Tout en sachant que, pour certains d'entre eux, ce ne sera sans doute plus possible. La société **Loravia**, spécialisée dans l'entretien des moteurs, a aussitôt proposé de fournir aux victimes de cette catastrophe les



pièces moteur dont ils auront besoin à prix coûtant.

Le travail de déblayage et de nettoyage du terrain et des bulles est déjà lui-même colossal. Les pilotes et leurs familles sont déjà à la tâche, mais toute aide leur sera précieuse et les bonnes volontés

seront les bienvenues (contacter **Gilbert Debiazzy** au 06.12.48.64.29).



Après le passage de l'eau, qui est montée à deux mètres au-dessus de la surface, les bulles (hangars de films

Saluons la naissance d'un nouveau magazine destiné aux pilotes d'ULM

ULMiste veut traiter « d'ULM. Non pas de façon sectaire ou par opposition aux autres formes d'aviation, mais par passion. » Il présentera des essais, des comparatifs, des voyages, des actualités, des réflexions, des astuces ...

« Il n'y a eu qu'un seul magazine 100% ULM : ULM Mag, de 1985 à 1989... A nous tous de montrer que l'ULM peut à nouveau se suffire à lui-même ».



TOUR ULM 2010

30 juillet - 6 août 2010.

Des Alpes à l'Atlantique... la célébration du centenaire de l'aviation en Aquitaine jusqu'à la rencontre des vieux Deb's (*)

* (vieux débris, ou ancêtres de l'ULM).

Le regroupement aura lieu le 30 à **Romans sur Isère**.

Départ le 31 pour **Millau** (étape intermédiaire à **Alès**).

Départ pour **Cabanac** le 1er (étape intermédiaire **Belvès**) et journée libre (balades, tourisme, repos).

Départ le 2 pour **Couhé-Vérac** (étape intermédiaire **St Pierre d'Oléron**).

Départ le 3 pour **Nangis** (étape intermédiaire **Levroux**).

Départ le 4 pour **Mâcon** (étape intermédiaire **Gray**).

Départ le 5 pour **Romans** (étape intermédiaire **Bourg en Bresse**).

Une jolie boucle de 1460 km (itinéraire minimal) à 1700 km (itinéraire complet). Si la météo le permet, des vols en montagne pourront être organisés. La limite est fixée à 100 ULM. Les dossiers seront disponibles sur le site de la fédération à partir de janvier 2010.



BLOIS 04 & 05 Septembre

30^e Salon & Rassemblement international ULM

BLOIS 2010

4 & 5 septembre

- >Présentation & essais en vol
- >Salon de l'occasion et pièces détachées
- >Fédération / Animations
- > Coupe de l'Esthétique...

140 EXPOSANTS
+ de 1 000 ULM

+ de 10 000 VISITEURS

Organisation

www.ulmblois.com **Aérodrome de Blois-le-Breuil** LFOQ N 47° 40 44 E 001° 12 38

ACTUALITE AERONAUTIQUE - ACTUALITE AERONAUTIQUE - ACTUA
ACTUALITE AERONAUTIQUE - ACTUALITE AERONAUTIQUE - ACTUA

COULOMMIERS (77)

08 AOÛT

L'AEROCUB DE COULOMMIERS ET DE LA BRIE PRESENTE

SHOW AERIEN

AERODROME DE COULOMMIERS - DIMANCHE 8 AOÛT 2010

5 HEURES DE SHOW :

- CORSAIR
- SPITFIRE
- HAWK 75
- T6
- VAMPIRE
- RAFALE
- L39 ALBATROS
- FOUCA MAGISTER
- SUKHOÏ 26, 31
- PITTS 52B
- EXTRA 300...

PATROUILLE DE FRANCE

FREE FLIGHT WORLD MASTERS

FFA
Fédération Française Aéronautique

POMPOM GIRLS DU STADE FRANCAIS

bleuciel airshow
ORGANISATION



du site

A moins d'une heure à l'est de Paris, et à une demi-heure de Meaux, sur la nationale 34 reliant l'A4 à Coulommiers

Coulommiers Voisins est un ancien aérodrome militaire datant de 1940 et passé à l'aviation civile après la guerre.

09h30
Ouverture

Tarifs : - de 12 ans : gratuit, 12 à 18 ans : 5 €, + de 18 ans : 10 €

<http://aeroclub-accb.fr/Meeting2010.aspx>

10h30 Arrivée de la Patrouille de France et début des présentations aériennes

12h00 - 14h00 Pause

18h00 Cloture du show par le programme de la Patrouille de France et départ de certains avions

WISSANT (52)

18 – 19 SEPTEMBRE

**SPECTACLE AERIEN
BATTLE OF BRITAIN**

Aérodrome de Wissant-Audembert

18 ET 19 SEPTEMBRE

250 Figurants Plus de 25 Warbirds

Accès 10€

Préventes:
Francebillet
Ticketnet

Association AMBACO: 06 26 36 45 93
www.spectacle.aerien.wissant.audembert.sitew.com

Entre Boulogne et Calais, pour le 70^{ème} anniversaire de la bataille d'Angleterre

A 2h40 de Paris

www.spectacle.aerien.wissant.audembert.sitew.com/

RENNES (35)

25– 26 SEPTEMBRE

Un autre meeting pour célébrer les 70 ans de la Bataille d'Angleterre, avec de nombreux avions d'époque (Spitfire, Morane, Messerschmit, Focke-Wulf ..., d'autres avions de guerre anciens comme les Fouga ou Paris, et plus récents comme les Hawk, Tornado, Mirage, Alphajet, les patrouilles des Red Arrows (RAF), Cartouche Dorée, EVAA (Armée de l'Air), Breitling, et Tranchant (Fouga Magister).

Toutes les précisions sur <http://www.acriv.org/>

«BATTLE OF BRITAIN»
RENNES AIRSHOW

22^{ème} MEETING INTERNATIONAL
Aéroport de Rennes St-Jacques

25 & 26
Septembre
2010

Journées « Découverte » de juin : Un bilan « globalement positif » !

C'est donc dans la bonne humeur que plus de quinze personnes se sont retrouvées autour de notre barbecue pour faire un baptême, voire pour certains un nouveau vol. Parmi elles, deux petites filles qui n'étaient pas très sûres d'avoir envie ... mais qui, après une première expérience, ont réclamé plusieurs vols à leurs parents ébahis par cet engouement. En repartant, c'était décidé : la grande sera pilote !
Au total, ce sont trente vols qui ont été faits, avec trente sourires au retour.

Aux Journées « Découverte » AéroCic, on ne vole pas le ventre vide !



Veni, vidi, volari !

L'été, par contre, refusait de se monter lors de la journée du 20. Il fallait en vouloir pour venir voler ce jour là. Mais on en voulait, nos pilotes en voulaient, nos participants en voulaient, alors on est venus et on a volé.

Et on a bien fait parce qu'il ne faut pas croire que voler est réservé aux jours de grands beau temps. Les oiseaux ne sont-ils pas dans le ciel tous les jours ?

Et tous ceux qui ont décollé ont atterri avec le sourire, après 20 minutes de plaisir et de sensations qu'ils ne sont pas près d'oublier (comme Clément, sur cette photo, qui fêtait son quatorzième anniversaire) ! Cette météo exécration a malheureusement découragé huit personnes de nous rejoindre, et ce ne sont finalement que 22 participants au lieu de 30 qui sont venus faire 31 vols.

Les petites filles se mettaient encore à l'honneur ce dimanche.

Chloé (ci-contre) revenait enthousiaste de son voyage.



Quant à Eva (ci-dessus), après avoir reconnu les manèges d'Eurodisney, elle s'est carrément endormie sur l'épaule du pilote pendant le voyage de retour ! Qui a dit qu'on avait peur en ULM ? Elle ne s'est même pas aperçue de l'atterrissage.

Bravo Jean-Luc, c'est ce qu'on appelle un « kiss landing » !

Au travail !

Nous continuons à explorer les questions posées réellement au Brevet Théorique ces dernières années.
Comme toujours, ces questions sont récupérées sur le site <http://www.air-plaisir.com/qcm/sommaire.html>

Question n° 1 : **La distance minimale à maintenir vis-à-vis de tout obstacle artificiel est :**

- A 300 m (1000 ft)
- B 50 m (170 ft)
- C 1000 m (3300 ft)
- D 150 m (500 ft)

Question n° 2 : **Les caractéristiques qui définissent le domaine de vol d'un ULM sont :**

- A son plafond de sustentation et sa distance franchissable maximale
- B ses vitesses limites, basses et hautes, et ses inclinaisons
- C son plafond de propulsion et sa distance franchissable maximale
- D ses vitesses limites, basses et hautes, et ses facteurs de charges limites

Question n° 3 : **Sur une carte météorologique, un anticyclone est caractérisé par :**

- A un système d'isobares fermées dont la cote croît vers l'intérieur
- B un système d'isobares espacées et mal organisées
- C un système d'isobares fermées dont la cote croît vers l'extérieur
- D un axe de hautes pressions

Question n° 4 : **Hormis le cas particulier du VFR spécial, les organismes de la circulation aérienne assurent l'espacement entre les vols IFR et les vols VFR dans les espaces de classe :**

- A B - C
- B A - B - C
- C B - C - D
- D A - B - C - D - E - F - G

Question n° 5 : **Vous évoluez dans un espace aérien de classe D. Votre équipement de radiocommunication tombe en panne :**

- A vous devez signaler aux organismes de la circulation aérienne votre panne radio en battant des ailes
- B vous devez poursuivre votre vol, pour ne pas gêner les vols IFR
- C vous devez atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant les consignes particulières publiées si elles existent
- D vous devez signaler votre panne radio en effectuant des virages de 360° alternés à gauche puis à droite

Question n° 6 : **En France métropolitaine à 12H UTC, en l'absence de vent fort, vous trouverez de préférence les ascendances thermiques sur les versants exposés :**

- A au Nord
- B au Sud
- C à l'Est
- D à l'Ouest

Question n° 7 : **La hauteur minimale de survol d'une ville dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 mètres est fixée à :**

- A 5000 pieds
- B 1000 mètres
- C 1000 pieds
- D 1500 pieds

Voyons les bonnes réponses

1 – La distance minimale à maintenir vis-à-vis de tout obstacle artificiel est :

D 150 m (500 ft)

Voir schéma ci-dessous.

2 - Les caractéristiques qui définissent le domaine de vol d'un ULM sont :

D ses vitesses limites, basses et hautes, et ses facteurs de charges limites

Le domaine de vol est composé des limites que l'avion ne doit pas dépasser en vol pour ne pas risquer l'accident. La vitesse basse étant celle à laquelle l'avion décroche, la vitesse haute et les facteurs de charge (en positif et négatif) des limites qui risquent d'entraîner la rupture de la structure si elles sont dépassées.

3 - Sur une carte météorologique, un anticyclone est caractérisé par :

A un système d'isobares fermées dont la cote croît vers l'intérieur

Un anticyclone, c'est le contraire d'une dépression, qui elle porte bien son nom : une zone où la pression diminue. L'anticyclone est donc une zone où la pression augmente. Quant à l'aspect fermé, on en voit trop souvent à la météo de la télé pour ne pas le savoir.

4 - Hormis le cas particulier du VFR spécial, les organismes de la circulation aérienne assurent l'espacement entre les vols IFR et les vols VFR dans les espaces de classe :

C A - B - C

B et C étant proposés dans toutes les réponses, la question portait donc en fait sur les espaces A et D.

L'espace A est interdit au vol VFR « sauf dérogation expresse » ... et dans ce cas l'espacement est assuré.

Dans le D il est assuré entre IFR et VFR Spécial, qui est un VFR hors conditions VMC, autorisé exceptionnellement. Mais la question précisait « hors VFR Spécial ». D n'était donc pas bon.

5 - Vous évoluez dans un espace aérien de classe D. Votre équipement de radiocommunication tombe en panne :

C vous devez atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant les consignes particulières publiées si elles existent

Dans la classe D, la radio est obligatoire. Donc, en toute logique, quand on n'a pas de radio, on n'a pas le droit de voler. En cas de panne radio, on doit donc se poser au plus vite.

6 - En France métropolitaine à 12H UTC, en l'absence de vent fort, vous trouverez de préférence les ascendances thermiques sur les versants exposés :

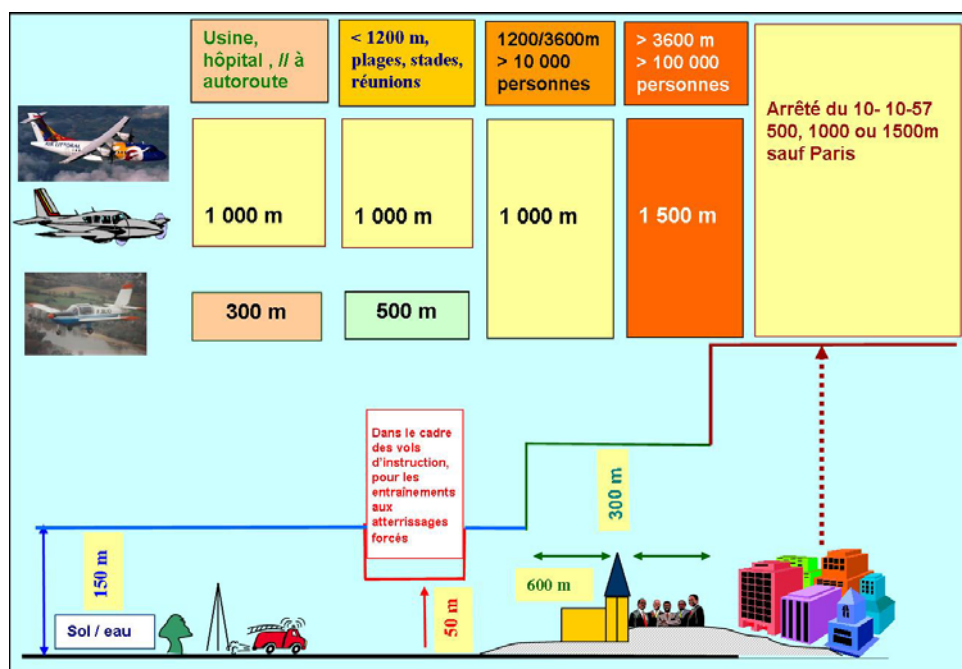
B au Sud

Logique! La chaleur se trouve sur les versants orientés vers le soleil, donc au Sud à midi.

7 - La hauteur minimale de survol d'une ville dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 mètres est fixée à :

A 5000 pieds

Voir tableau ci-contre de la DGAC. Attention toujours au piège des unités utilisées. 1.500 m = env. 5.000 ft.



AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE -
AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE - AEROLUDIQUE -

Concours Photo :

Solution de la photo du mois dernier



Cette photo était signée **Charin deSilva**, et représentait un **AVRO Lancaster**. Ce bombardier anglais, le meilleur de sa génération, était capable de transporter 3 fois plus de bombes qu'un B17 (8 tonnes). S'il se rendit célèbre comme « briseur de barrage » en attaquant les barrages de la Rhur, il participa aussi au débarquement de 1944 en bombardant la Normandie.

Il n'a fallu que 33 minutes à **Patrice Laurier** et 3 heures à **Jacky Brugier** pour le reconnaître, un peu plus aux deux **Jean-Luc**, **Veyrat** et **Borderelle**.

La photo de Juillet :



Photo de vacances pour ce mois d'été. Cette petite ville du sud, d'à peine 1.500 habitants, abrite une des plus impressionnantes gares de France, couvrant 30 hectares et alignant 19 km de voies ferrées. C'est ici qu'au début du XX^e siècle eu lieu la première grève exclusivement féminine ; elle dura presque un an !

Quelle est donc cette ville, nom d'un chien ? Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo signée **????????????**, en ligne sur <http://www.survoldefrance.fr/> ; ? = je vous le dirais le mois prochain. Juste pour voir si ça influence la rapidité des gagnants).

**Et n'oubliez pas : ces photos sont là pour vous montrer
comme la terre est belle vue depuis un ULM ... !**