

3000 et

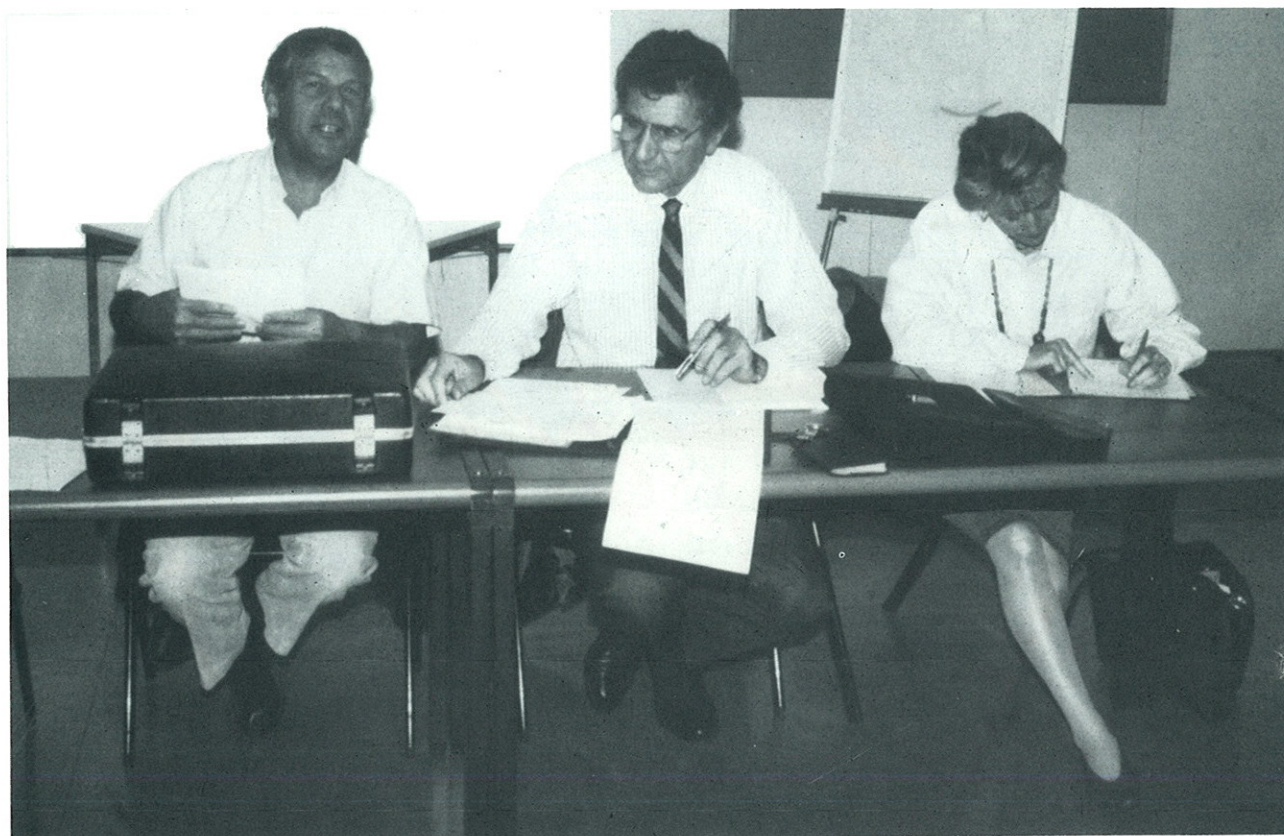


B.I. N° 25 - Juin 1991

*Spécial*  
*Assemblée Générale*

**AVIATION SANS FRONTIÈRES**

ORLY SUD 130 - 94541 ORLY AÉROGARE CEDEX - Tél. (1) 49 75 74 37



*"Passation de pouvoir..."*

## **SOMMAIRE**

<i>Editos</i> .....	p.	3
<i>Rapport financier</i> .....	p.	4
<i>Rapport moral 1990</i> .....	p.	5
<i>Election au conseil d'administration</i> .....	p.	6
<i>Compte-rendu d'Assemblée Générale</i> .....	p.	7
<i>En bref</i> .....	p.	9
<i>Angola news</i> .....	p.	10
<i>Lettre ouverte aux pilotes</i> .....	p.	11

### **BULLETIN D'INFORMATION D'AVIATION SANS FRONTIERES**

Rédaction et réalisation :

Chantal de CHALONGE

Agnès DUBOIS

Danièle TIBERI

Dominique VANDENWIELE

Création logo :

Denis PATOUILLARD DEMORIANE

Ont collaboré à ce numéro :

Primo BIASON

Jean-Louis BARRIERES

Jean BORDET

Jean CLOZIER

André FOURNERAT

Lucien VERVIALLE

Impression :

Imprim +

# EDITOS

Au moment de transmettre la présidence d'AVIATION SANS FRONTIERES, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont apporté un concours inestimable.

Je veux parler des bénévoles qui assurent les "permanences" opérationnelle et mécanique, des dévouées "standardistes", sans lesquelles il n'y aurait pas d'accompagnement possible, des spécialistes de la messagerie médicale, qu'ils soient au bureau ou dans les aéroports.

Il s'agit aussi de la compétence de notre trésorier qui, par ses conseils avisés, nous a permis d'avoir une situation financière saine, que son successeur et nos "informaticiens" sauront conserver.

Comment envisager de répondre aux diverses sollicitations régulièrement

reçues sans l'aide de l'équipe des relations publiques ? Et où se situe la frontière entre secrétariat et relations publiques ? Tous et toutes s'y emploient sans réserve. Plus encore que ces présences, c'est la franche amitié et la bonne humeur rencontrées quotidiennement qui développent le désir d'aider.

Je suis sûr que Primo BIASON recevra d'eux la même assistance. De mon côté, je lui apporterai mon fidèle concours.

Nul doute que sous sa direction, AVIATION SANS FRONTIERES continuera à se développer, pour que l'aéronautique française soit chaque jour plus présente dans l'action humanitaire.

André FOURNERAT

---

Le conseil d'administration, par son vote du 30 mai 1991, vient de me confier la lourde mais passionnante tâche de succéder à notre ami André FOURNERAT à la présidence d'AVIATION SANS FRONTIERES.

Je suis très sensible à l'honneur qui m'est fait et, conscient des difficultés de l'entreprise, je m'efforcerai de justifier la confiance qui m'est accordée.

Je remercie André FOURNERAT, toute son équipe et l'ensemble de leurs prédécesseurs pour la qualité remarquable de l'œuvre réalisée.

Ils ont participé à la création d'une Association exemplaire, formidable par son état d'esprit et ses résultats. Il est vivifiant de constater l'enthousiasme, le dévouement, la disponibilité de toutes celles et de tous ceux qui assurent, aux postes les plus divers, le fonctionnement de

cette merveilleuse chaîne de solidarité.

Il faut poursuivre l'œuvre entreprise. Les "anciens" restent présents dans l'équipe. Nous avons besoin de leur expérience et de leur dynamisme, comme nous est indispensable votre participation.

Les besoins d'assistance dans le monde sont immenses. Nos moyens pour y faire face demeurent limités. Travaillons ensemble à augmenter leur efficacité et à mieux faire connaître l'existence et les buts de notre Association.

Aidez-nous par votre adhésion mais aussi par votre coopération ou par vos suggestions.

Chacun de nous doit se sentir concerné, associé, partenaire. Notre action ne vaut que par l'implication et la détermination de chacun de nous.

Primo BIASON

---



*"Les premiers secours au peuple kurde."*

## **RAPPORT FINANCIER**

### **BILAN AU 31 DECEMBRE 1990**

ACTIF		PASSIF	
IMMOBILISATIONS	1 863 000	REPORT A NOUVEAU	425 000
AMORTISSEMENTS	- 1 780 000	RESERVES	1 622 000
CREANCES	190 000	PROVISIONS	132 000
DISPONIBILITES	2 528 000	DETTES	184 000
		RESULTAT	438 000
	2 801 000		2 801 000

### **COMPTE DE RESULTATS 1990**

	PRODUITS	CHARGES	RESULTATS
RESSOURCES PROPRES A L'ASSOCIATION	1 065 000	0	0
FRAIS PROPRES A L'ASSOCIATION	0	484 000	581 000
UN AVION POUR LA VIE (F-OH FY)	277 000	1 437 000	- 1 160 000
UN AVION (F-OAGE) & (F-OGSM)	1 583 000	63 000	1 520 000
SUBVENTION	100 000	0	100 000
MISSIONS AVIONS LEGERS	400 000	667 000	- 267 000
AUTRES MISSIONS	0	336 000	- 335 000
	3 425 000	2 987 000	438 000

# RAPPORT MORAL 1990

Le financement des actions humanitaires, et par là même celui des associations humanitaires, est un sujet de préoccupation chez un bon nombre de nos concitoyens, et chez quelques uns de nos adhérents.

Certes, il n'est pas possible de mener des actions sans argent. Mais pour recueillir celui-ci, il existe plusieurs façons. L'une consiste à utiliser les techniques employées par les entreprises, c'est à dire passer par un cabinet de spécialistes. Or, cette option revient à raisonner juste sur une base erronée. En effet, si une entreprise peut se permettre d'investir des sommes importantes pour se faire connaître, c'est parce qu'elle peut espérer en retirer les fruits à travers l'accroissement de ses ventes. Dans le cas d'une association humanitaire qui, par définition, n'a rien à vendre, il serait vain d'espérer un accroissement des ventes. Tout ce que l'on peut attendre est, à court terme, un accroissement des dons, avec le risque, à long terme, de voir les donateurs se passer de donner... pour le seul plaisir d'être à nouveau sollicités.

L'autre solution consiste à faire fonctionner le bouche-à-oreille. Depuis ses débuts, AVIATION SANS FRONTIERES emploie cette méthode. Cela engendre bien entendu, une plus grande dépense d'énergie et une croissance plus réduite. En revanche, cela conforte la confiance des donateurs... et des adhérents.

Avec un budget annuel de 2 millions et demi, et des frais généraux, y compris les frais de promotion de l'association, inférieurs à 300 000 Frs. F., nous avons un ratio de frais généraux inférieur à

12 % que beaucoup d'associations peuvent nous envier. Ce superbe résultat est sans doute le fruit du bon emploi des fonds qui nous sont confiés. Il ne faut cependant pas oublier ceux qui nous offrent l'hospitalité, nos locaux sont exigus certes, mais leur loyer l'est bien plus encore.

Si nous avons pu accompagner 200 enfants, acheminer plus de 5000 colis, effectuer près de 500 heures de vol d'avion léger, permettre à une centaine d'enfants libanais et roumains de découvrir un pays quelque peu différent du leur, c'est à la générosité de nos adhérents et donateurs que nous le devons. Si nous n'avons pas pu acquérir ce CASA 212 qui aurait été un magnifique "Avion pour la vie", c'est que nous n'avons pas su nous montrer assez convaincants auprès d'un nombre suffisant de personnes.

C'est pourquoi nous avons engagé cette année plusieurs actions.

Tout d'abord, vous avez trouvé, avec votre bulletin de renouvellement de cotisation, un bulletin d'adhésion destiné à un parent, un ami, une relation que vous êtes chargé de convaincre d'adhérer à AVIATION SANS FRONTIERES. Sachez que 20 % de nos ressources proviennent des cotisations et 30 % du fonds de soutien alimenté surtout par les adhérents. Doubler leur nombre, c'est accroître de 50 % nos possibilités financières. Mais un adhérent n'est pas seulement une source de revenus pour nous. Chacun d'entre vous apporte sa personnalité, ses compétences au sein de l'association. Alors, me direz-vous, pourquoi ne m'a-t-on jamais sollicité, moi ?

Il peut y avoir plusieurs réponses, soit que nous ayons trouvé "l'oiseau rare" avant d'en arriver à vous-même, ou que le temps ne nous ait pas permis de lancer un appel général, ou que cet appel n'ait pas retenu votre attention... etc.

Sans engager des dépenses somptuaires, nous avons admis qu'un "toiletage" de notre image était nécessaire. C'est pourquoi vous trouverez, dans nos prochains envois, un logo rafraîchi, un papier à lettre où les références de l'association ne seront plus surchargées à coup de tampon. Bref, du nouveau.

Enfin, l'opération "Cartes de vœux", discrètement lancée depuis plus de cinq ans, a mis en lumière en 1990, non seulement l'intérêt économique de la formule, mais aussi le potentiel de valorisation apporté à l'ensemble de l'association.

Cela nécessite plus de monde aux activités de "relations publiques". Tous

ceux et celles qui se sentent attirés par cette activité, ou ont des idées dans ce domaine, sont invités à nous le faire savoir.

J'adresse mes plus vifs remerciements à tous ceux et à toutes celles qui m'ont permis de tenir honorablement ce poste de président, malgré une activité "long-courriers", peu favorable à ce genre de "sport".

Je remercie également Monsieur Henri-Paul PUEL, Président de l'AEROSPATIALE, qui nous a prêté l'ATR42 avec lequel nous avons lequel nous avons transporté les enfants roumains et libanais, et Monsieur Julien PETER, Président de la Société d'Exploitation AEROPOSTALE dont le TRANSALL nous a déjà permis de transporter 16 tonnes de secours... Et ce n'est pas fini. De tels "prêts" sont inestimables, et tout à fait dans la ligne d'action d'AVIATION SANS FRONTIERES.

André FOURNERAT

Lucie FRENY  
Agnès DUBOIS  
Alain MEROUR  
Jacque GUERRIER  
Claude TRIBOU

## ELECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Anne-Marie BARDON\*

Louise LEFRANC

Jeanine LEMIRE\*

Monique MEROUR

Dominique VANDENWIELE\*

Yves BELLANGER\*

Primo BIASON

Jean BORDET

Georges CLERC

Jean CLOZIER

André FOURNERAT\*

Louis GAINARD\*

Gérard GAUTHIER\*

Jean-Paul HELBLING

\* Christian HERVE\*

René MARCHAND\*

Christian MELENDEZ →

Marcel POULET

René RUET\*

Jean-Yann SAINT CAST

Gérald SEVIGNAC

Gérald SIMILOWSKI\*

Lucien VERVIALLE\*

Paul VILLEBEUF\* →

\* jusqu'en 1992



### NOUVEAU BUREAU

Président : Primo BIASON

Vice-Présidente : Dominique VANDENWIELE

Secrétaire Général : Lucien VERVIALLE

Secrétaire Général Adjoint : Gérald SEVIGNAC

Trésorier : Jean-Yann SAINT CAST

Entretien : Louis GAINARD

Avions légers :

Jean BORDET

#### Adjoints :

Messagerie médicale :

Jean CLOZIER

Accompagnements

d'enfants : Anne-Marie BARDON

Chargé de missions :

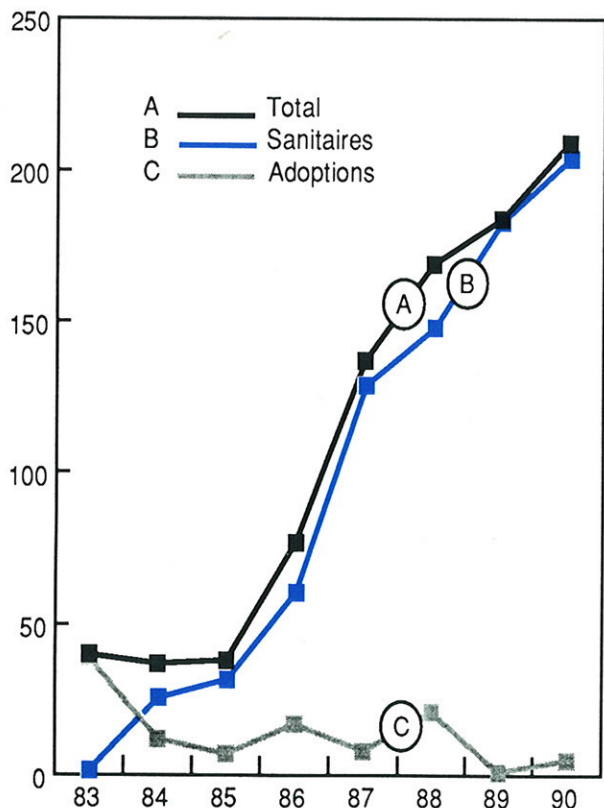
Yves BELLANGER

# COMPTE-RENDU ASSEMBLEE GENERALE

## ACCOMPAGNEMENTS D'ENFANTS

De 40 enfants en 1983, nous sommes passés à 209 en 1990, ce qui représente une progression de 422 % ! Les adoptions qui avaient chuté à 1 en 1989 sont remontées à 5 cette année. Notre collaboration s'est élargie à d'autres organismes comme "Espoir pour un enfant", "Enfance et partage". Le rythme des accompagnements, en neutralisant la période des vacances, a été de 5 par semaine : une performance, compte tenu de la rapidité et de la rigueur nécessaires pour établir les dossiers.

Bravo à Anne-Marie BARDON et merci aux compagnies aériennes, chefs d'écales, commandants de bord, qui ont facilité la tâche des enthousiastes accompagnatrices.



Nature	Nbr enf.	Prov. destination	Organismes		
MEDICAL	204	Abidjan Accra Agadir Brazzaville Casablanca Conakry Colonou Dakar Djibouti Lomé Ouagadougou Port au Prince Tananarive	Terre des hommes (Lausanne) 143		
		Tunis	Médecins du monde (Paris) 54		
		Bordeaux	Espoir pour un enfant 1		
		Bucarest	Enfance et vie 3		
		Genève	SOS enfants sans frontières 2		
		Le Havre	Enfance et partage 1		
		Lyon			
		Paris			
		Toulouse			
		ADOPTION	5	Port au Prince	Accueil sans frontières Accueil et vie Enfance et partage
		TOTAL	209		

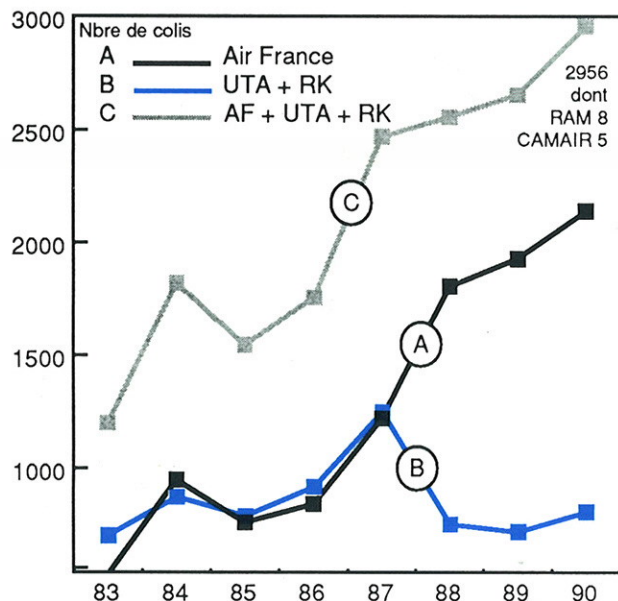
Moyenne hebdomadaire :	Infirmières .....	22
sur année pleine .....	Sans qual. particulière .....	117
2 mois vacances neutralisés .....	Total .....	143
Nombre de mises en place	Médecins .....	4
	Nombre total convoys .....	146

## LES TRANSALL DE LA POSTE

Des Transall C-160 ont été gracieusement mis à notre disposition par La Poste et nous ont permis d'organiser les premières missions d'assistance aux réfugiés kurdes. 3 vols se sont succédés : 2 vols au bénéfice de l'U.N.H.C.R. (Haut Commissariat aux Réfugiés des Nations-Unies) ont décollé vers Larnaca (Chypre) les 22 mars et 5 avril derniers, avec, chaque fois, 9 tonnes de couvertures à bord, tandis que le 29 mars, un autre vol était organisé au bénéfice d'A.M.I. (Aide Médicale Internationale) à destination de Damas (Syrie) transportant du matériel médical. Le transport a été offert aux bénéficiaires avec le concours de La Poste qui a pris en charge la totalité des frais et aussi des équipages et mécaniciens, tous bénévoles.

## MESSAGERIE MEDICALE

Les petits colis continuent à voyager. En 1990, 2956 paquets ont été acheminés contre 1200 en 1983, soit + 146 % pour la

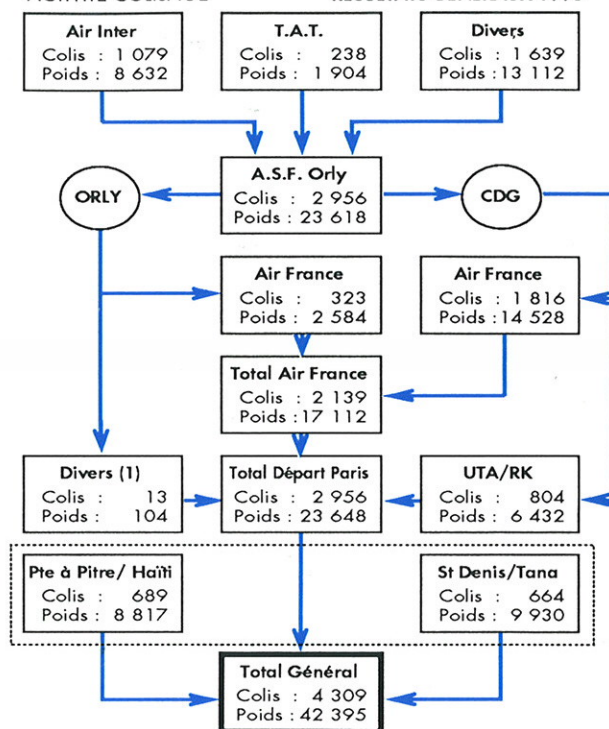


seule escale de Paris. Tananarive et Haïti arrivent en tête des demandes. A Madagascar, la situation est catastrophique car, bien que sur place des marchandises soient disponibles, elles restent inabordables pour les populations locales. En Haïti, la demande de médicaments est également très importante. Les résultats obtenus sont excellents grâce au dynamisme de l'équipe de Pointe-à-Pitre.

Nous lançons un appel aux volontaires, habitant la région parisienne, pour les acheminements de colis sur les vols UTA au départ de Roissy-Charles de Gaulle.

Merci de laisser vos coordonnées au bureau d'AVIATION SANS FRONTIERES à Orly Sud.

## ACTIVITE COLISAGE RESULTATS GENERAUX 1990



## MISSIONS AVIONS LEGERS

Un nouveau look pour le Cessna. A son retour d'Angola, de nombreux mécaniciens se sont relayés pour lui faire subir des modifications importantes : nouveaux pilote automatique et radiateur d'huile, remplacement du train avant, installation du stormscope, du GPS et de son antenne, remise à neuf de la cabine...

Merci à Air Inter pour son hospitalité et à la performante équipe de mécaniciens.

RECAPITULATIF HEURES DE VOL REALISEES				
Appareil	HDV Mission	HDV Convoyage	Total	Mission
F-OARS	116.35		116.35	MALI
F-OARS	249.40	21.30	271.10	ANGOLA
F-OHY	néant	néant	néant	GV à MARSEILLE
<b>TOTAL</b>	<b>366.15</b>	<b>21.30</b>	<b>387.45</b>	

DU 1 <sup>er</sup> JANVIER 31 DECEMBRE 1990						
Appareil	Dates	Mission	Nombre			Nombre de mises en place
			HDV	PAX	Prêt	
F-OARS	du 1/01 au 29/07	MALI	116.35			Pilotes : 10, Mécaniciens : 7 (visite et dépannages)
	du 29/07 au 4/08	CVG	21.30			CVG BKO / LUANDA
	du 13/08 au 31/12	ANGOLA	249.40	388	32.793	Pilotes : 4 Mécaniciens : 7 (visite et dépannages)
F-OHY		MRS				Grande visite à Marseille 8 mécaniciens pour supervision travaux.





*"Le F-OH FY est maintenant en ANGOLA"*

## **EN BREF - EN BREF - EN BREF**

### **Une idée humanitaire...**

Paul GROSMARE, mécanicien assidu de la mission, s'étant rendu plusieurs fois en Angola, a parlé de ce pays à une amie institutrice dans une école primaire de la région de Perpignan. Celle-ci a motivé sa classe et tous ses élèves se mobilisent pour faire parvenir des vêtements aux enfants de Cubal chaque fois qu'il part. Ces vêtements sont remis à une sœur qui les distribue sur place en fonction des besoins. D'autre part, par l'intermédiaire de sa sœur qui travaille dans un hôpital, il fait également parvenir des prothèses à l'hôpital de Cubal, prothèses fort utiles aux dires de MEDECINS SANS FRONTIERES. Ce type d'actions montre bien le degré de motivation de certains d'entre nous. **A SUIVRE...**

### **Assises nationale des pilotes de ligne (17 - 18 avril 1991)...**

Présentation et commentaire du film d'AVIATION SANS FRONTIERES.

### **Meeting de Châlon sur Saône (21 avril 1991)...**

AVIATION SANS FRONTIERES comptait parmi les participants.

### **Une collaboration fructueuse...**

Remise du premier prix décerné par le Parlement Européen à la commune de Locquénolé (23 avril 1991), pour son action humanitaire en faveur de la Roumanie et citation d'AVIATION SANS FRONTIERES parmi les partenaires. La cérémonie a eu lieu en présence de l'équipe d'"Allo Marie-Laure" (TF1).

### **La Ferté-Allais (25 mai 1991)...**

L'Association JONATHAN, AVIATION SANS FRONTIERES et Nicolas HULOT se sont retrouvés pour une journée exceptionnelle. 70 enfants lourdement handicapés dont certains tétraplégiques recevaient leur baptême de l'air. Beaucoup d'excitation et de fatigue mais aussi beaucoup de joie et d'émotion à la fin de cette journée pas comme les autres.

# ANGOLA NEWS

AVRIL - MAI 1990

## Négociations à Lisbonne

Le 6 avril, à Lisbonne, les négociations ont repris entre le M.P.L.A. (parti au pouvoir) et l'U.N.I.T.A. (parti d'opposition). C'est la quatrième tentative de conciliation entre les deux partis depuis 6 mois. Ces négociations ont abouti à la détermination du cessez-le-feu pour le 15 mai et d'un calendrier en vue d'élections pour la fin 1992. Cet accord a été signé le 31 mai par le Président Dos Santos et le chef de l'U.N.I.T.A., Jonas Savimbi.

Jusqu'au dernier moment, sur le terrain, la pression militaire est restée très importante, notamment dans le nord et l'est du pays.

## Nouvelles de la mission

Dans ces conditions, bien que la zone où nous opérons ne soit pas considérée comme particulièrement dangereuse, le BN2 n'a pas effectué de liaison entre Benguéla et Cubal pendant près d'un mois. Seules les rotations Luanda-Benguéla ont eu lieu, le vol d'effectuant essentiellement au-dessus de la mer. Cependant, mi-avril, les vols ont repris vers Cubal.

MEDECINS SANS FRONTIERES a ouvert un nouveau centre à Caïbambo (15 km environ de Cubal). Dans cette ville, il n'y a plus d'infrastructure hospitalière en état ni de centre de soins opérationnel.

La sécurité semble bonne. Pourtant, dès le coucher du soleil, les coups de feu



redoublent et obligent l'équipe à s'enfermer dans la maison.

A Luanda, l'avion a été dévalisé : gilets de sauvetage, casques radio, cartes ont été dérobés. Grâce à l'efficacité des mécaniciens à Paris, dès cet incident connu, un nouveau lot de matériel de remplacement a été envoyé par UTA.

## Déplacement des membres AVIATION SANS FRONTIERES

En avril, les mécaniciens Roland MOACHON et Henri MONTPERT ont effectué la visite des 50 heures du BN2 à Luanda. En mai, c'était au tour de Paul GROSMARE et Marcel MONCOQ de partir pour la visite des 100 heures.

Côté pilotes, Joël VIAOQUET, Philippe OUVRARD et Antoine PETIT se sont succédés aux commandes de l'avion.

## Activité du mois d'avril

45 heures 50 minutes de vol ont été réalisées, 73 passagers, 10 évacuations sanitaires et 9165 Kg ont été transportés.

En mai, l'activité devrait être à peu près identique.

# LETTRE OUVERTE AUX PILOTES ADHERENTS D'AVIATION SANS FRONTIERES

A l'automne 1989, à mon retour de quatre semaines passées à voler sur notre BN2 au Soudan, on m'a sollicité pour prendre la responsabilité de la gestion des pilotes partant en mission. Mon métier de pilote Air Inter me laisse assez de temps libre et me permet de passer souvent à notre bureau d'Orly Sud. Cependant j'ai accepté avec réticence car je savais qu'il est difficile de faire les bons choix et je craignais de décevoir plus d'un pilote offrant généreusement ses services, en ne faisant pas appel à lui. En effet, beaucoup se proposent mais les besoins, particulièrement en ce moment, sont limités.

Je profite de ce B.I. pour m'adresser à vous tous, pilotes, candidats pour partir en mission ou qui attendez un peu plus de disponibilité pour le devenir.

Sachez que toute candidature est considérée et que tout pilote expérimenté a ses chances, qu'il soit pilote privé ou pilote de ligne, commandant de bord 747 ou moniteur en aéroclub.

C'est une chance formidable que de pouvoir, au travers d'AVIATION SANS FRONTIERES, faire quelque chose de concret pour le Tiers-Monde. Cette chance, j'aimerais pouvoir la donner à un maximum de personnes, mais, pour qu'AVIATION SANS FRONTIERES reste crédible, nous avons un impératif d'efficacité qui élimine un certain nombre de candidats.

Piloter en mission requiert d'abord des qualités humaines. Tous ceux qui partent apprécient d'avoir l'opportunité de découvrir un pays lointain. Cette motivation "touristique" aide à supporter les difficultés rencontrées pendant le séjour : confort rudimentaire, chaleur accablantes, moustiques, paludisme et autres maladies tropicales. Cette motivation ne sera peut-être pas suffisante pour persévérer lorsque vous serez confrontés sur place à des problèmes humains et administratifs. Difficile de ne pas s'énerver ou de ne pas rentrer chez soi lorsqu'on se déplace pour aider un pays et que ce pays met toute la mauvaise volonté possible pour compliquer la tâche, quand on vous réclame un visa, un laissez-passer pour le moindre déplacement, quand il faut attendre des jours et des semaines l'autorisation qui vous permettra de faire ce vol tant attendu. Il faut accepter d'être là, sans voler, à attendre ou à s'épuiser en démarches interminables, sachant que votre présence est déjà une partie de votre mission. Elle est une garantie de sécurité pour tous ceux qui se dévouent en brousse et qui comptent sur vous pour un rapatriement vers la capitale en cas de coup dur.

La compétence technique du pilote est aussi un critère de sélection. En effet, notre assureur exige une expérience minimum de 600 heures de vol. Par ailleurs, nous n'avons pas les moyens, ni en France et encore moins sur place, d'entraîner un candidat. Il faut que les



**"Il nous arrive aussi de louer des avions..."**

pilotes soient opérationnels. Nous volons là-bas sous le régime privé mais notre travail doit être à la hauteur des professionnels faisant du transport public sur avions légers. La pratique de l'avion léger est donc un point essentiel. Un pilote de ligne ne volant qu'au sein de sa compagnie ne partira pas en mission s'il n'accepte pas un sérieux entraînement en aéroclub.

Les vols sur zone désertique ou sur la forêt équatoriale, sans repères sur de longues distances demandent des pilotes précis en navigation V.F.R.. Les caprices de la météo : brumes sèches, tornades et orages rendent les vols plus difficiles. Un pilote qui a une expérience de ces régions sera préféré à un autre ne volant qu'en France.

Troisième et dernier critère de sélection : la disponibilité. Nos "clients" nous ont parfois reproché le changement trop fréquent de nos pilotes. C'est un reproche justifié car quand on découvre une nouvelle mission, il y a toujours une période de tâtonnement. Une relève de quinze jours est insuffisante pour s'habituer à l'avion, au pays et faire un travail opérationnel. Je fais donc partir en priorité des pilotes qui peuvent donner un mois, et, si possible, plusieurs fois dans l'année. C'est la formule utilisée en Angola. Une équipe de dix pilotes s'est constituée. Tous sont qualifiés

sur l'avion et connaissent bien la mission. Un noyau de quatre personnes assure l'essentiel des relèves : deux d'entre eux sont retraités, le troisième est professionnel free-lance et le quatrième est un jeune en début de carrière aéronautique. Les autres, pilotes de ligne pour la plupart, sont en activité et consacrent l'essentiel de leurs vacances à AVIATION SANS FRONTIERES.

Ce sont effectivement "toujours les mêmes qui partent". C'est encore plus vrai à l'heure actuelle où nous n'avons que notre mission en Angola, et c'est la condition pour faire du bon travail sur place. Mais le Tiers-Monde bouge et d'autres missions peuvent se déclencher rapidement.

Su vous êtes disponibles, prêts à inscrire votre activité AVIATION SANS FRONTIERES dans la durée, entraînés sur avions légers, si vous avez un cœur humanitaire et un esprit Sans Frontières, faites-moi signe !

N'hésitez pas à passer à notre bureau à Orly Sud. Vous pourrez prendre connaissance des dernières nouvelles de nos missions et nous pourrions apprendre à mieux nous connaître.

A bientôt.

Jean BORDET