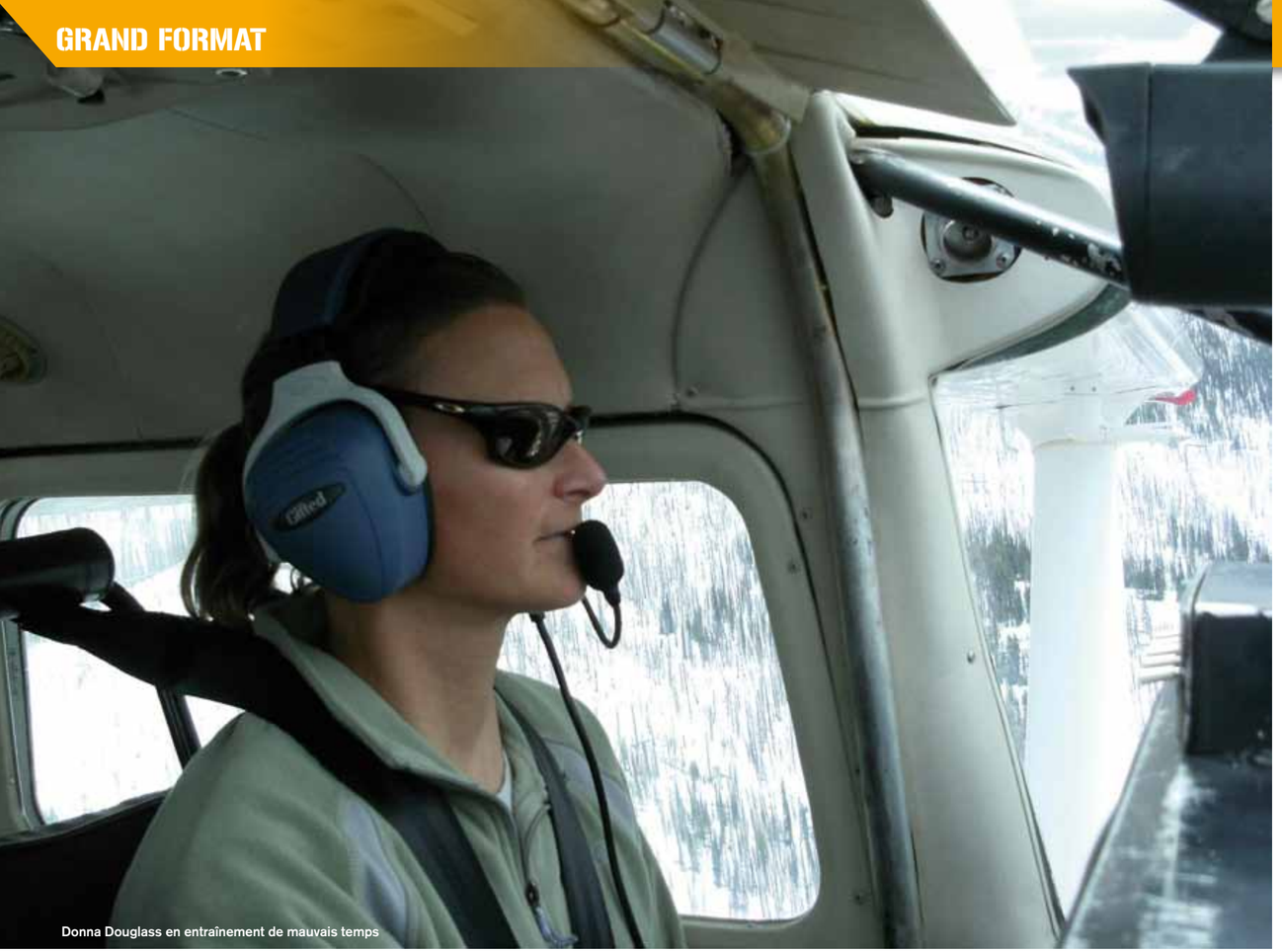

Donna Douglass en entraînement de mauvais temps

Une femme furtive

Avec un père pilote dans l'US Air-Force et un oncle qui volait sur C-141, il semblait logique que Donna fût prédestinée à devenir pilote de chasse.

Pourtant, rien n'indiquait qu'elle allait suivre cette voie, car après avoir terminé la faculté de physique à Duke University en Caroline du Nord, Donna quitta la côte Est où elle était née et vint s'installer à Keystone (Colorado) pour pratiquer le ski.

Débuts sinueux

Afin de financer sa passion, elle effectua différents métiers (aux remontées mécaniques, maître-nageuse, factotum, etc.) dont la qualité essentielle est qu'ils offraient un forfait de ski comme avantage en nature. Néanmoins, la petite graine semée par son père commençait à germer. Lors de sa troisième année d'université, celui-ci lui proposa de lui payer son PPL. Donna prit six mois de congé sabbatique et se rendit à l'aéroport de Raleigh (capitale de la Caroline du Nord) où elle rencontra Janet, à la *Fixed based operator* (FBO) locale, qui l'initia à la conduite d'un Cessna 152, puis d'un 172. Après six mois et le minimum du nombre d'heures requis, elle réussit son examen et revint terminer son diplôme.
Tout en continuant de dévaler les pentes des stations de ski, elle s'engagea à mi-temps dans sa formation aéronautique à Jeffco (cf. *Aviasport* n° 635 de février 2008). Elle passa, grâce à son instructrice Christie, sa qualification aux instruments, son CPL et ses diplômes d'instructeur (CFI : *Certificated Flight Instructor*) en VFR et aux instruments sur avion monomoteur. Au lycée, un certain nombre de ses amis avaient décidé de s'inscrire au programme ROTC (*Reserve Officer Training Corp*) qui offre aux jeunes un emploi et aussi la possibilité d'obtenir des bourses contre un engagement de quatre ans. A l'époque, Donna trouvait que cette durée immensément longue. Cependant, voyant que ses amis avaient maintenant terminé leur contrat, elle décida de déposer sa candidature à l'US Air-Force (avec à la clé un engagement de huit ans !) et fut prise immédiatement. « *Mon acceptation fut autant due à la chance qu'à mon dossier. En effet, je fis ma demande au bon moment car l'armée avait besoin de pilotes. Un des mes amis fut accepté en même temps que moi, mais après avoir fait sept requêtes. Mes diplômes aéronautiques contribuèrent probablement aussi à ma réussite* », précise Donna.
Le dossier comprenait une application écrite à laquelle devaient se joindre des recommandations. Ce fut utile d'avoir eu un oncle et un père pilotes. Puis un examen médical intensif détermina que la candidate avait les capacités pour suivre l'entraînement. Vint ensuite un entretien avec un officier et deux tests. Le premier, dit ASVAB pour *Armed Services Vocational Aptitude Battery*, vérifie les compétences du candidat en arithmétique, mathématique, raisonnement, sémantique et compréhension de textes. Un deuxième, dit AFOQT (*Air-Force Officer qualifying test*), s'assure que le postulant aura les dispositions minimums pour piloter un avion. Sur ordinateur, ce dernier effectue une série de tests qui jugeront de sa capacité à suivre des cibles, à manipuler des palonniers et un manche. A l'issue de ces épreuves, tous les dossiers sont envoyés à un comité qui, quatre fois par an, se réunit et sélectionne les candidats. Donna fut acceptée en février 1997 et intégra les rangs de l'armée en juillet.



Six F-16 de Luke Air-Force Base (AFB) en Arizona



Slick Douglass s'éloigne du tanker après un *refueling*.

Callsign

En 2000, à l'occasion de son premier vol à Kunsan en Corée, Donna, lors de la mise en route de son F-16 aspira une protection dans son réacteur. Les parties métalliques de la bâche détruisirent des morceaux du moteur qui heureusement, après réparation, pu être remis en service. Comme elle avait inventé l'aspirateur le plus cher au monde, à savoir le F-16, elle gagna le surnom de Kirby qui est une marque de *Vacuum cleaners* de luxe.

Pour Slick, l'anecdote est légèrement différente. Chaque fois qu'un pilote arrive dans une nouvelle base, l'escadron a le droit de changer son surnom. Habituellement, les aviateurs permettent au nouveau venu de conserver son *callsign*. Quand Slick débarqua à Kunsan, il avait fait coudre sur sa chemise les armes de l'escadron tel que le voulait la tradition. Mais il avait aussi ajouté son surnom *Bush*, ce qui constitue une très grave entorse au rituel. Ses confrères le nommèrent *Self-licking ice cream cone* ou SLICC car il s'était identifié de cette manière. Mais dans un geste de grande mansuétude, ils lui accordèrent l'orthographe Slick. Il choisit de garder cette appellation et s'identifie ainsi pour le commun des mortels.
La plupart des surnoms proviennent d'expériences dont les pilotes aimeraient jeter les souvenirs dans les oubliettes de l'histoire. C'est sans compter sur leurs petits camarades qui, au contraire, souhaitent immortaliser un moment mémorable.

Premier contact

Elle dut quitter le Colorado pour la base aérienne de Lackland (Texas) pour ce que l'armée appelle *Flight screening*. Pendant deux mois sur T-3 (machine depuis retirée du service actif), les pilotes apprennent les fondamentaux de la conduite de l'avion. Cependant, les méthodes pédagogiques diffèrent de celles préconisées dans l'Education nationale en France. « *Les militaires ont une manière très rigide de gérer les problèmes. Il existe une et une seule méthode pour entrer dans le circuit et les étudiants doivent s'y conformer. Dans le civil, on apprend une méthode et ensuite les pilotes font ce qu'ils veulent. Ce n'est pas le cas dans l'Air-Force* », s'amuse encore Donna. L'entrainement se fait à l'aéroport municipal de Hondo et les vols s'intègrent dans la circulation aérienne générale. Les élèves sont amenés le matin en bus et doivent sacrifier au rituel du *stand up*. « *Un étudiant est désigné. Il doit résoudre debout devant ses*







« *Cans* », « *Donna-Kirby* » et « *Shaq* », les trois seules femmes pilotes de F-117, à Nellis AFB.

Donna Douglass et les trois autres femmes pilotes de chasse basées avec elle à Misawa, au Japon.

camarades un problème technique comme une pression d'huile qui diminue. Tant qu'il répond correctement aux questions, il continue, s'il se trompe, il doit se rasseoir et un autre prend sa place. Le malheureux prétendant se verra interdit de vol pour la journée. Autant dire que la pression (émotionnelle et mentale) est réelle », se souvient-elle. La moitié de la promotion sera recalée. Le fait d'avoir un diplôme d'instructeur l'a beaucoup aidée, reconnait Donna.

Une fois cet obstacle franchi, les rescapés rejoignent les futurs officiers des autres armes à Maxwell AFB (*Air-Force base*), dans l'Alabama. Pendant treize semaines, ils vont subir des cours pour obtenir leurs galons d'officiers. L'ambiance se rapproche plus de ce que l'on imagine de l'armée avec rigueur excessive, discipline, etc. Devant une telle adversité, les promotions sont assez soudées et s'accordent à laisser de côté tous les conflits personnels afin de réussir les examens. A la sortie, Donna obtint le grade de deuxième lieutenant, qu'elle va garder pendant deux ans avant d'obtenir celui de premier lieutenant et deux ans plus tard celui de capitaine. Retour à Laughlin AFB (Texas) pour le *Primary Trainer* sur T-37, un avion à réaction à deux turbines. Donna précise que son père passa par cette base 37 ans auparavant et vola sur le même type d'appareil. Assise à côté de son instructeur, elle se familiarisa tout d'abord avec l'appareil et commença une série d'exercices qui lui apprirent à voler dans le circuit, à faire de la voltige et tous les autres apprentissages habituels propres à la maniabilité d'un avion. Puis vint la partie vol aux instruments, vols basse hauteur (500 pieds/sol) et vols en patrouille de deux appareils. 20 % des pilotes échouent à cette phase et sur les quatre femmes présentes, seules deux parvinrent à l'étape suivante. C'est à ce moment que, suivant leur classement, les aviateurs peuvent choisir entre la chasse, le transport, l'hélicoptère et les C-130.



Donna Douglass refait le plein sur l'Atlantique au retour du meeting de Farnsborough.

Ensuite débute le *Secondary Trainer* sur T-38 *Talon*, toujours à Laughlin. Le programme est identique à celui subit sur le T-37, sauf que cette fois, l'avion est supersonique et plus maniable. Une fois les épreuves réussies, Donna obtint ses *Wings* et signa son engagement de huit ans. La dernière étape à franchir avant de pouvoir grimper à bord d'un F-16 fut la *Survival School*. Comme elle adore les activités extérieures, Donna s'enchanta à patauger dans la boue, à nager dans des eaux froides et à subir des températures polaires.

Le F-16

Pendant sept mois, à Luke AFB près de Phoenix (Arizona), Donna découvrit les célèbres F-16 *Fighthing Falcon*. Si elle avait adoré les étapes précédentes, elle fut conquise par cet avion. Le même scénario se reproduisit : familiarisation, instruments, vol en patrouille sauf que cette fois-ci, la formation pouvait compter jusqu'à quatre avions. « *Le vol en patrouille n'est pas particulièrement difficile. Il faut être concentré. On apprend avec l'habitude à déterminer les distances verticales et horizontales qui nous séparent de l'appareil devant. Je me souviens qu'un jour mon instructeur avait volontairement penché le manche vers l'avion qui précédait et instinctivement, j'ai contrecarré son action. Tout notre être s'ingénie à ne pas percuter notre camarade* », détaille Donna, toujours avec le sourire. Une fois les vols en patrouille maîtrisés, les F-16 sont engagés dans des combats aériens simulés. Quand l'avion est opposé à un seul ennemi, c'est le célèbre dog fighting ou BFM (*Basic Fighter Maneuvering*) en langage acronyme. Une patrouille de deux F-16 qui engage un seul autre appareil se nomme *Advanced Combat Maneuvering* (ACM). Une formation de deux contre deux ou quatre contre quatre s'intitule *Advanced Combat Tactics* (ACT). Les pilotes s'entraînent régulièrement et tentent d'éviter de se retrouver en défensive BFM car si leur adversaire se trouve derrière eux ils doivent impérativement se défaire de cette menace pour rester en vie. Donna résume succinctement la situation : « *Lose sight, lose fight (perdre la vision, c'est perdre le combat)* ». La dernière session d'exercices concerne les frappes *Air to Ground*, ou air to mud (boue) comme disent les pilotes. Les aviateurs



B-2 *Stealth bomber* et F-117 *Stealth fighters*

The jack of all trades

Pouvant voler jusqu'à 2.05 Mach, le F-16 est une machine très maniable qui convient à un nombre très varié de missions. Son domaine de vol s'étend de 500 pieds/sol à 50 000 pieds, le début de l'espace.

Le F-16 peut délivrer des missiles *(air to air* ou *air to ground)*, tirer avec ses canons guidés laser (contre un autre avion ou contre une cible au sol), transporter des bombes (deux de 2 000 livres chaque) et une combinaison d'engins destructeurs de plus petites tailles. Finalement, il transporte aussi deux réservoirs de réserve. Chaque appareil possède trois stations sous chaque aile qui reçoit les missiles, les bombes et les réservoirs. Le pilote, seul à bord, doit apprendre à gérer la conduite de la machine et ses systèmes d'attaque. L'appareil est parfois critiqué car, étant extrêmement polyvalent (d'où son surnom de « touche-à-tout »), il n'excelle dans aucune tâche. Pourtant, les pilotes qui le connaissent apprécient ses qualités (mais comme le dit Donna, « *chaque aviateur a une préférence marquée pour le type d'avion qu'il pilote*»). Il est intéressant de noter qu'il ne possède qu'un pilote automatique rudimentaire qui garde uniquement le cap.

entrent les coordonnées géographiques de la cible et s'entraînent à larguer leur bombe au plus près.
Après sept mois intensifs, en février 2000, Donna obtint sa certification sur le F-16 et fut considérée comme apte au combat.

Destinations asiatiques

Kunsan AB (les bases de l'USAF à l'étranger ne s'appellent pas *Air-Force bases*), en Corée, se trouve dans le centre du pays sur la côte ouest. Les militaires américains et coréens partagent le terrain avec des avions civils sur l'aéroport international. Donna passa un an dans ce pays à s'entraîner. Quand un pilote arrive dans une nouvelle base, il doit apprendre à se familiariser avec la configuration géographique de la zone et passer un MQT (*Mission Qualification Training*). L'objectif consiste à protéger le pays ami des incursions possibles de son turbulent voisin du nord et l'USAF s'entraîne avec les F-5 coréens. Durant son séjour, aucun incident ne vint émailler la routine aéronautique de la base. Cependant tout peut changer rapidement, comme on l'a vu en novembre 2010 quand l'armée nord-coréenne a commis un acte d'agression caractérisée contre le sud.
Donna profita de son séjour pour faire du ski à Muju, malgré un encombrement épouvantable sur les pistes, et du VTT dans la campagne environnante. Elle gagna plusieurs compétitions, aussi, dit-elle, car peu de femmes y participaient.
De mars 2001 à janvier 2004, elle fut envoyée au Japon sur la base de Misawa. Durant son MQT elle apprit un nouveau mode d'attaque : le SEAD (*Suppression of Enemy Air Defense*). Les F-16 doivent localiser les stations radar ennemies et les détruire avec leurs missiles. Elle participa aussi à des entraînements avec les F-2 (la version nippone du F-16) japonais. Afin d'améliorer les relations armée/nation, l'USAF participe à des shows aériens. Donna était chargée de commenter les figures et d'avertir les pilotes s'ils risquaient de mettre en danger les spectateurs. Comme le F-16 est un avion très maniable, il peut effectuer des figures spectaculaires pour le plus grand bonheur des amateurs. Consciente de la grande différence culturelle, l'armée américaine offre des cours de base sur les us et coutumes du pays d'accueil. Il faut être très attentif à chaque geste. « *Quand on va payer son loyer, il faut s'attendre à recevoir un petit cadeau en échange car au Japon, il est mal venu d'accepter un présent sans retourner la faveur* », cite Donna. « *Il est vrai que certains soldats américains donnent un aperçu plutôt lamentable de notre pays* », s'indigne-t-elle. « *Par contre, j'ai toujours eu de bons contacts avec les sportifs que je fréquentais* ». Durant son séjour au Japon, Donna en profita pour faire du ski. Adepte du télémark, elle étonnait les skieurs locaux qui ignoraient cette technique. Malheureusement, cette existence paisible allait s'interrompre brutalement.


Un F-117 sur White Sands National Monument

OIF

L'opération *Iraqi Freedom* débuta lors du séjour de Donna au Japon. La pilote fut transférée en novembre 2002 à PSAB (*Prince Sultan Air Base*) en Arabie Saoudite. Elle côtoyait des soldats allemands, français, anglais, etc. Pas très loin étaient positionnés les saoudiens. Notre pilote dut affronter l'hostilité des pilotes saoudiens qui ne comprenaient pas, voire ne toléraient pas qu'une femme puisse voler sur un F-16. Ce sentiment fut amplifié lors d'exercices avec les aviateurs du pays d'accueil. Tous les combats étaient gagnés par les Américains et parfois Donna « abattait » un des appareils « ennemis ». Frisant l'apoplexie, les Saoudiens se muraient alors dans un silence profond. Afin d'éviter de blesser leurs hôtes, l'USAF s'assurait qu'au moins un homme se trouvait dans chaque patrouille. Il parlait donc obligatoirement à la radio avec le contrôle.
Puis les Alliés lancèrent leur offensive et Donna fut engagée au cœur de l'action. « *La plupart des missions se passaient la nuit. Les sorties étaient délicates. Les lunettes de nuit donnent une vision très réduite et il faut être attentif à garder sa trajectoire tout en s'assurant que l'on touche la cible. De temps en temps, je levais les yeux et je voyais des éclairs qui venaient du sol. Je me rendais alors compte que l'on tentait de nous abattre. A ce moment, il vaut mieux se concentrer sur la tâche à effectuer et ne pas se laisser dominer pas ses émotions* ». Donna avait dû au préalable accepter le fait qu'elle allait tuer des êtres humains. Il est hors de question de s'interroger sur cette notion en vol, car le pilote mettrait alors en danger sa propre vie. Les pilotes passent une partie importante de leur temps à vérifier qu'ils entrent les bonnes coordonnées géographiques des cibles dans leur ordinateur. Toute erreur peut entraîner des conséquences désastreuses pour les civils. Si les objectifs sont déterminés avant la mission, les aviateurs peuvent tranquillement préparer leur travail. Mais rapidement, les cibles furent fournies par les troupes au sol qui envoyaient les données durant le vol. Dans ce cas, les pilotes entrent les chiffres, les lisent à nouveau à leur interlocuteur et revérifient plusieurs fois avant d'appuyer sur la gâchette. Donna utilisa son entraînement SEAD au début pour neutraliser les radars ennemis, puis largua bombes et missiles.
Pour les bombes, contrairement aux missiles qui ont un moteur, l'avion doit se positionner pratiquement au-dessus de la cible. Le radar indique un cercle et la pilote doit venir au centre.
En avril 2003, Donna retourna au Japon. Elle participa aussi à des exercices aériens internationaux à Cold Lake dans l'Alberta, au Canada. Elle se trouva confrontée à des *Mirage F-1* et trouva leurs pilotes du même niveau que celui des Américains. Le transfert au-dessus du Pacifique s'effectua en patrouille de six F-16 associés à deux tankers (dont un ravitaille l'autre). En février 2004, Donna quitta le Japon et définitivement les F-16 pour se lancer dans une nouvelle aventure.


La piste de Graham, du US Forest-Service, se termine en marécage…

The Stealth fighter

Sa décision de changer de certification et d'obtenir celle du F-117 fut plus motivée par un changement de vie que par une forte envie de piloter cet appareil. La base d'Holloman (Nouveau Mexique) revendique d'excellents sites d'escalade et des parcours en VTT exceptionnels. De plus, quand un pilote veut changer de certification, il perd obligatoirement celle qu'il a en cours. Les pilotes qui transfèrent sur F-117 reviennent rarement sur d'autres avions tant cette machine, avec sa sophistication extrême, impose un entraînement spécifique. L'USAF ne souhaite pas réinvestir des sommes conséquentes pour entraîner à nouveau un pilote. Il est intéressant de noter que Donna fut la première femme pilote sur F-117. Seulement deux autres rejoignirent l'escadron un peu plus tard.
La formation lui donna un goût de déjà vu. Elle recommença sur T-38 avec une différence notable : les avions sont peints en noir. Puis une fois familiarisée avec la région elle passa sur F-117 et s'entraîna à l'unique mission pour lequel fut conçue la machine : *Air to Ground*. En conséquence, les pilotes perdent leurs connaissances dans les autres domaines qu'ils maîtrisaient quand ils volaient sur F-16. La préparation de chaque sortie

F-117 *Stealth fighter, Nighthawk*

Conçu dans la deuxième moitié des années 1970 par Lockheed, le F-117 fut construit à 59 exemplaires. Comme les missiles SAM russes avaient détruit de nombreux avions américains durant la guerre du Vietnam, l'armée américaine souhaitait un avion qui puisse échapper à cette menace.

La particularité du F-117 était donc d'avoir une signature radar minimum (d'où son nom d'avion furtif) afin de percer les défenses ennemies, de détruire les stations radar et d'ouvrir la voie aux avions plus conventionnels. Avec deux turboréacteurs, il pouvait atteindre la vitesse de Mach 0,92 et un plafond de 45.000 pieds. Il fut employé dans les deux guerres d'Irak (1991 et 2003) et au Kosovo (1999). Le système d'armement permet de voir la cible très précisément et de guider les bombes avec des lasers pour ce que l'on appelait à l'époque des « frappes chirurgicales ».


Donna Douglass au retour de son dernier vol en F-117 à Holloman AFB




Donna Douglass à l'entraînement d'atterrissage court en C-206 sur un lac asséché.


Entraînement au « *drop* », ou largage direct d'objets

nécessite plus de temps, mais les vols sont assez monotones. L'avion était piloté par ordinateurs et était incapable de voler sans eux. Le F-117 fut retiré du service actif en 2008 car il ne répondait plus aux besoins de l'armée de l'Air. Le Pentagone préféra investir une partie de son budget sur le F-22 *Raptor*.

Donna retourna ensuite à Kunsan et rencontra Slick pour la deuxième fois. La première fois, c'était à la base de Luke où il était instructeur. « *Je lui ai posé une question à laquelle il répondit de la manière la plus concise possible* ». Dans chaque base US, il existe des groupes d'étude biblique et Slick en animait un. C'est lors d'une réunion qu'elle découvrit réellement son futur mari. Elevée dans un foyer chrétien, Donna se découvrit le désir de consacrer du temps à sa foi et à la faire partager aux autres. Elle continua néanmoins à s'investir dans les activités sportives et participa à un *Ironman* (3,8 km à la nage, 180 km de vélo et pour finir un marathon, le tout en une journée !) à Cheju-do. Il lui fallu 12 heures et 51 minutes pour terminer cette épreuve abominable et Slick lui servit d'infirmier les jours suivants.

En septembre 2005, elle revint au Nouveau-Mexique après son mariage et en janvier 2007 rejoignit Slick à Shaw AFB (Caroline du Sud). Elle avait décidé de quitter l'armée. Même si elle adorait son métier, elle n'était plus prête à lui sacrifier toute sa vie. Elle demeura dans la Réserve et se transforma en conseillère pour les futurs étudiants à l'*Air-Force Academy*.



La piste privée de Steiner, en Idaho, se distingue par une courbe prononcée…

De nouveaux défis

Donna n'abandonna pas l'aviation et repassa ses certifications d'instructeur pour donner des cours à la FBO de Sumter Airport qui comporte une piste en dur et une en herbe. Parallèlement, les époux suivirent des cours d'étude biblique et passèrent leur maîtrise à la *Columbia international university* en Caroline du Sud. Ils avaient décidé d'utiliser leurs compétences et effectuer des missions aéronautiques en Afrique. Pour parfaire leur expertise, ils suivirent tout d'abord une formation avec *Servant Wings* (servantwings.org) pour apprivoiser le Cessna 206, puis ils rejoignirent la *Mission Aviation Fellowship* (MAF) en Idaho. Pendant une vingtaine d'heures, ils se familiarisèrent sur Cessna 206 avec le relief et l'aérologie. Donna apprit à évaluer les surfaces où elle souhaitait atterrir. La progression l'amena des terrains de plaine à des pistes en pente et/ou coudées. Le *curriculum* ressemble étrangement à celui de la qualification montagne en France, à la différence près que la FAA ne le valide pas par un examen officiel.

En Afrique, Donna pense qu'elle va trouver des pistes tracées dans des forêts sur des surfaces planes qui seront moins délicates d'approche que celles qu'elle a fréquenté aux Etats-Unis.

Pour l'instant, Donna et Slick habitent à Albertville et suivent des cours intensifs de français avant de partir pour cinq ans. Les deux pilotes et leur bébé Zoé vont rester une année au Kenya où ils comptent obtenir leur ATPL et découvrir les terrains avec le chef-pilote. Opérationnels, ils pourront commencer les transports. Ensuite, ils vont être basés à Entebe, en Ouganda. De l'aéroport international, ils établiront des liaisons avec le Tchad, le Congo et les autres pays francophones limitrophes. En collaboration avec *Africa Inland Mission* (AIM), ils effectueront sur Cessna 206 des évacuations sanitaires, transporteront les enfants des missionnaires, apporteront du matériel et des vivres et amèneront des médecins lors de leurs tournées médicales.

Loin du bruit et de la fureur des chasseurs qu'ils pilotaient, Donna et Slick vont consacrer leur énergie à aider les populations locales et vont s'engager dans un ardent prosélytisme pour faire partager leur foi. Vont-ils aussi réussir à convaincre et à aider quelques jeunes africains à partager leur passion aéronautique ?

Pierre-Philippe REILLER,
photos Donna Douglass, Slick Douglass, DR, MAF, Paul O'Brien, Smiley Pool

Donna et Slick Douglass ont créé un site à l'adresse donnadouglass.com

A mon tour de faire du prosélytisme pour les dons de moelle osseuse. Je ne sais pas si vous allez être touché par la grâce divine lors de votre don, mais vous aurez certainement une immense satisfaction terrestre d'avoir aidé un enfant proche de la mort. Plus d'information sur mon site desirs.ailes.free.fr ou sur dondusang.net.



Entrainement en Quest *Kodiak*

Mission Aviation Fellowship (MAF) *et Africa Inland Mission Air* (AIM AIR)

Ces deux associations prêchent leur croyance religieuse chrétienne de par le monde en apportant leur soutien aux populations démunies du tiers monde.

Les pilotes, qui doivent aussi être mécaniciens, se transforment en missionnaires pour apporter la parole divine à des populations isolées au milieu des jungles, montagnes et déserts. Le site de la MAF (maf.org) présente les différentes facettes de l'organisation, ainsi d'ailleurs que de magnifiques photos d'avions dans des coins perdus au bout du monde.

L'AIM opère en Afrique depuis 110 ans. La filiale AIM Air est chargée de la coordination et du transport de denrées, de personnes, de médicaments en soutien aux évangélistes qui travaillent dans les différents villages et villes de l'Afrique centrale et de l'Est. Le but de l'association est de répandre la parole du Christ auprès des Africains. Le site aimair.org détaille toutes ses activités.



Entrainement en montagne…



En C-206 au Lesotho



A l'atterrissage à Whitewater, dans l'Idaho