



Sur les Ailes DE L'ESPÉRANCE

Texte : Richard Saint-George • Photo : Collection Les Ailes de l'Espérance

Créée en 1971, cette association québécoise d'aide humanitaire est implantée au cœur du Pérou. Un Cessna 206, unique trait d'union entre les villages excentrés, sert à la fois de taxi, de transport de fret ou encore d'ambulance. Jungle et brousse composent le quotidien du seul pilote de service.

Au début des années soixante, des Franciscains commencent à sillonner les régions amazoniennes, au Pérou. Parmi eux, on trouve Louis Bédard, un prêtre-aviateur originaire du Manitoba. Avec cette conviction propre aux missionnaires, il tisse un réseau aérien entre les communautés indigènes. Son œuvre sera poursuivie par Louis Gervais, une figure devenue depuis emblématique, chez nous. Dans son livre - *Pilote de brousse*, sorti en 2000 - un chapitre complet est d'ailleurs consacré à cette époque. Enfin, le 12 mars 1971, les lettres patentes du Gouvernement du Québec marquent la naissance officielle des Ailes de l'Espérance.

ÉDUCATION ET EAU POTABLE

Avant l'arrivée de l'avion, le ravitaillement en produits essentiels se faisait uniquement par voie fluviale. Autrement dit, le transport demandait parfois plusieurs jours de pirogue. Depuis, grâce au monomoteur, les temps ont été divisés par dix et dans certains cas, par vingt. Certains villages de montagne ne sont plus qu'à quelques heures de vol de Lima, au lieu d'une semaine en bateau. Pour mener à bien ces missions de développement, des fonds sont recueillis sous forme de dons et de legs divers. Environ 1000 personnes contribuent, annuellement, à cette œuvre. Quatre-vingt quinze pour cent des revenus sont d'origine canadienne. Ils sont essentiellement dévolus aux populations défavorisées vivant dans le centre du Pérou. Dans ce pays d'Amérique latine, la majeure partie de la population manque d'eau potable. Le gouvernement tente, tant bien que mal, de régler ce problème en construisant des aqueducs mais ce n'est pas suffisant. Comme le précise André Franche, l'actuel président des Ailes de l'Espérance,

il faut « transformer les mentalités et faire prendre conscience, aux habitants, de leurs capacités ».

CESSNA 206 : LAS ALAS DE ESPERANZA

Sur place, au Pérou, la base des Ailes de l'Espérance est à Satipo, une municipalité située au nord-est de Lima. En voiture, il faut compter 20 heures de route pour se rendre de la capitale à cette petite ville, blottie sur les contreforts de la Cordillère des Andes. Avec un aéronef léger, il suffit de 3 heures. L'aérodrome local a été baptisé Los Misioneros en hommage aux fondateurs de l'organisme de bienfaisance. Il est géré et opéré par las Alas de Esperanza, la branche péruvienne des Ailes de l'Espérance (elle-même issue de Wings of Hope, Missouri, USA). Son altitude est de 2000 pieds-mer. Actuellement, un seul appareil est en opération : un Cessna 206 (1979). Immatriculé OB-1145, il est entre les mains d'Enrique Tantte Marzano, unique pilote attitré. L'organisation n'a pas les moyens d'engager un autre navigant et, de toute façon, celui-ci arrive à couvrir les besoins quotidiens. Natif de la région, 48 ans, marié et père de 3 enfants, il connaît parfaitement la topographie et les différentes ethnies vivant alentours. Avant de passer sa licence de pilote professionnel, il a été mécanicien avions. Un atout, en cas d'avarie en Amazonie! Les missions sont variées. Il fait du transport de vivres et d'équipement, joue aussi les ambulanciers, achemine parfois un médecin, et tout ça au milieu de nulle part. Tous les vols se font en VFR car il y a très peu de moyens de radio-navigation. Seuls 3 aéroports sont classés IFR. «Je sors lorsque les conditions ne sont pas trop marginales, avoue-t-il. Depuis peu, j'ai un GPS Garmin 100 et c'est bien

utile! Au Pérou, dans les montagnes, on ne peut compter que sur soi-même et ses amis, en cas d'accident. Même si tous les avions ont un ELT, à bord, et que le dépôt d'un double plan de vol est obligatoire (aéroportuaire + Fuerza Aérea del Peru), les secours gouvernementaux sont souvent très lents, voire inexistant. » Sur le plan national, cet état ne comptabilise que 36 aéronefs enregistrés! Les autres, soit quelque 600 appareils privés ou commerciaux - toutes catégories confondues, sont immatriculés à l'étranger (notamment en November). À titre indicatif, le coût d'opération horaire d'un C-206 est de l'ordre de 250 \$ U.S. Généralement, Enrique croise entre 5500 et 6000 pieds-mer. Les envolées dépassent rarement 4 heures et les allers-retours se font, presque toujours, dans la même journée. Outre les risques mécaniques, notre ami doit aussi faire face à la menace des narcotrafiquants. Le danger d'être « descendu » par l'armée de l'air péruvienne est également bien réel. En effet, la retransmission de positions d'appareils, jugés suspects, est assurée par les autorités américaines et les bavures ne sont pas négligeables. Néanmoins, Enrique adore son travail. Dans cet état où le chômage sévit fortement, il s'estime chanceux de gagner l'équivalent de 1000 \$ U.S. par mois. Avec quelque 5600 heures de vol à son actif, étalées sur 11 ans, au sein de las Alas de Esperanza, il compte bien continuer à aider son peuple, encore plusieurs années. Il aimerait aussi former un jeune pilote pour assurer la relève, le moment venu. «Ce n'est pas si facile, révèle-t-il, car rien ne garantit que cette personne sera responsable, une fois lâchée en mission. Le risque d'être infiltré par des narcos n'est pas non plus impossible!» Recruter des pilotes étrangers coopérants ou bénévoles n'est pas plus avantageux, selon André Franche. En effet, la formation sur le terrain est longue et les gens restent rarement plus de 2 ans, à cause des contrats. Comme on le voit, le service aérien missionnaire et humanitaire, dans cette partie du monde, est un véritable sacerdoce! ✈