

Le général Chuck Yeager nous a quittés le 7 décembre dernier à l'âge de 97 ans.

# José Benavente

## l'oiseau humanitaire

À BORD DU DA42 DE SON ASSOCIATION PILOTES VOLONTAIRES, JOSÉ BENAVENTE, 51 ANS, CONSACRE SES ÉCONOMIES, SON TEMPS ET SES COMPÉTENCES AU SAUVETAGE DES MIGRANTS AFRICAINS QUI RISQUENT LEUR VIE EN TENTANT LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE SUR DES EMBARCATIONS DE FORTUNE.

**D**ébut janvier, au large des côtes libyennes. José Benavente, aux commandes de Colibri II, son nouveau Diamond DA42, accompagné de trois autres membres de l'association Pilotes Volontaires, survole la Méditerranée à 2 000 ft. « A deux heures ! », lance Aymeric, le passager avant. Muni de jumelles, l'observateur vient de repérer une embarcation. Un simple passage permet de constater qu'un canot pneumatique dérive avec au moins 70 personnes à son bord. L'avion communique immédiatement les coordonnées des migrants en détresse à un bateau de l'ONG Open Arms qui croise dans les parages et qui prend le cap pour porter secours. L'ensemble de l'équipage ne peut cacher son soulagement. « Nous savons à ce moment-là que les personnes secourues seront débarquées dans un port, dans le strict respect du droit maritime international. Elles ont alors une chance de voir leur demande d'asile traitée... », explique José. Aujourd'hui, la mission s'est bien passée, grâce notamment à la présence de l'ONG. Ce n'est pas toujours le cas. Comme ce 5 juin 2019. « Nous avons repéré un bateau pneumatique surchargé à la dérive, quelques minutes plus tard un des flotteurs a commencé à se dégonfler. Certaines personnes sont tombées à l'eau. Nous avons tenté de lancer un "Mayday Relay", mais il n'y avait aucun bateau à proximité pour nous entendre ». Pour sauver ces hommes d'une mort inéluctable, et bien qu'il connaisse parfaitement le sort qui leur sera réservé une fois ramenés en Libye – torture, travail forcé, malnutrition, viol – José Benavente doit se résigner à contacter le contrôleur aérien de Tripoli afin qu'il envoie les garde-côtes. « Nous n'avions pas le choix, il fallait faire quelque chose. ». Dans d'autres situations, la seule présence du DA42 permet de faire respecter certaines règles du droit maritime. Il est arrivé que se sachant observés, des garde-côtes libyens se voient découragés d'interpeller une embarcation, qui se trouvait pourtant dans une zone sous responsabilité européenne.

Lyonnais d'origine, José Benavente crée l'association Pilotes Volontaires il y a trois ans. Avant, il a travaillé pendant vingt-sept ans au service du Comité International de la Croix Rouge comme hydraulicien – ingénieur chargé de l'approvisionnement en eau – affecté à des zones en guerre, Libéria, Guinée, Darfour... Dans les années 1990, alors en poste en Sierra Leone, il entend pour la première fois parler de naufrages catastrophiques aux larges des Canaries. Une graine est semée. « Je me rends compte que seul l'avion peut passer une ligne de front, acheminer du matériel ou du personnel ». A l'époque, il n'est pas pilote. En 2000, il obtient son PPL et six ans plus tard sa licence professionnelle pour intégrer la section « Opérations aériennes » du CICR. Pendant ces années, il se retrouve aux commandes d'avions tout terrain, capables de décoller et d'atterrir sur des pistes rudimentaires comme le Twin Otter ou le LET 410 ou, pour des pistes plus « conventionnelles », le Beechcraft 1900. Il pilote également un Hercules C-130, utilisé exclusivement pour des opérations de largages de vivres. Il compte aujourd'hui 1 500 hdv. Entre 2013 et 2015, en mission au Sud Soudan, il a une nouvelle fois vent de ces traversées maritimes meurtrières. Son projet de créer son association devient plus clair. « Très vite, je contacte différentes ONG qui m'assurent avoir besoin d'un soutien aérien ». Lui



Visite prévol avant une mission au large de la Libye.



José a logué 1 500 hdv consacrées à l'humanitaire.



Aymeric et Thaïs, l'observation est le travail le plus important.



Deux embarcations sont repérées, le bateau de l'ONG Open Arms va pouvoir les récupérer.

## Epreuve physique et morale, les missions nécessitent de pouvoir voler de 5 à 7 heures au-dessus de l'eau.

et son ami pilote de ligne, Benoît Micolon, puisent alors dans leurs économies pour s'offrir un MCR-4S à 130 000 euros, qu'ils baptisent Colibri en référence à la légende amérindienne. Celle-ci raconte qu'un colibri s'échine à éteindre un immense incendie de forêt goutte d'eau par goutte d'eau. Après que le tatou lui fait remarquer qu'il n'y parviendrait jamais, l'oiseau répondit « je sais, mais je fais ma part ».

### UNE ZONE À SURVEILLER DE 7 500 KM<sup>2</sup>

L'association comprend une douzaine de membres bénévoles et deux pilotes au début. Le premier vol a lieu le 12 mai 2018 du sud de l'Italie – pour des raisons de sécurité, Pilotes Volontaires ne souhaite pas

communiquer l'emplacement exact de sa base de départ – « Je me souviens de ce premier jour. J'étais heureux de commencer. C'était la concrétisation de plusieurs mois de préparation, confie José. Je dois avouer que je nourrissais également une certaine appréhension. Je savais qu'on allait potentiellement voir des gens en grande difficulté. » Ces missions, très épuisantes humainement, nécessitent de pouvoir voler longtemps, au-dessus d'une zone de 150 kilomètres de long, 80 kilomètres de large et à 44 kilomètres des côtes libyennes. Aussi bien rapidement pour se rendre en urgence sur un point précis, qu'à vitesse modérée en mode patrouille de recherche. L'altitude de croisière est comprise entre 1 500 et 2 500 ft et descend à 500 ft sur une courte durée quand l'avion cercle au-dessus des embarcations.

Au bout d'un an et demi alors que le certificat de navigabilité français n'avait posé aucun problème jusque-là, l'Italie le déclare soudainement invalide. En juillet 2019, voilà le MCR définitivement immobi-

lisé. Il faudra alors attendre sa vente puis l'allègement du confinement pour enfin revoir les couleurs de Pilotes Volontaires apposées sur un DA42. Le bimoteur, acheté 500 000 € grâce à des dons privés et à la vente de leur premier avion, se prête parfaitement à ce type d'emploi. « Il est également certifié au niveau européen, ajoute José. Ce qui implique notamment une maintenance toutes les cent heures de vol. Il passe ainsi tous les contrôles. En plus d'avoir fait installer deux nouveaux moteurs, nous avons fait ajouter un réservoir pour augmenter son autonomie. Aujourd'hui, nous pouvons voler 5 à 7 h en toute sécurité, ce qui représente une distance de 800 à 900 nautiques ».

Le 16 décembre 2020 toute l'équipe est à nouveau à pied d'œuvre. Et cela le plus souvent possible, tant que la météo le permet. « De bonnes conditions entraînent généralement le départ des embarcations depuis la Libye. Ainsi si on peut partir quatre jours d'affilée, on le fait. » Même si cela l'éloigne plusieurs mois de sa femme et de ses deux enfants, le privant de fêter Noël en famille comme en décembre dernier, ou même de partir en vacances.

### JE N'ARRIVERAI PAS À M'ARRÊTER...

Depuis que l'association existe, à chaque fois que les conditions météorologiques le permettent, Pilotes Volontaires devient les yeux de la Méditerranée. Au cours d'une centaine de vols effectués, plus de six mille personnes ont été secourus. Des drames évités, même si l'équipage a été témoins de « choses pas belles » comme José les définit pudiquement. Des choses auxquelles il se refuse à s'habituer. « Ce n'est pas normal. On n'est pas censé se lever le matin et assister à la mort de centaines de personnes par noyade. Mais je ne me vois pas partir tranquillement, complètement déconnecté. De toutes les façons, je n'arriverai pas à m'arrêter », bien qu'il émette le vœu de voir l'association disparaître un jour. « Cela voudra dire que des moyens plus importants auront été mis en œuvre et surtout que le droit maritime est respecté », explique-t-il.

En attendant de voir son souhait se réaliser, José vient de recruter

## A l'issue d'une centaine de vols effectués après trois ans d'existence de l'association plus de 6 000 personnes ont été secourues...

un troisième pilote, et de nouveaux observateurs, aux qualités humaines indéniables. « Le plus important ce n'est pas que le savoir-faire, mais le savoir-être », détaille-t-il. « Cela va au-delà de savoir piloter un avion. Il faut savoir s'intégrer dans une équipe, être endurant. Le plus important c'est le travail d'observation. »

Autre projet. Si leurs finances le permettent, acheter un nouvel avion et le positionner près des Canaries. Depuis quelque temps, les traversées depuis le Sénégal se multiplient. L'archipel espagnol pourrait prochainement vivre la même catastrophe humanitaire que connaît Lampedusa. Pour en savoir plus : [www.pilotes-volontaires.org](http://www.pilotes-volontaires.org)

Texte : Cécile Fournier. Photos : Gaëlle Henkens



En finale en Italie.



L'association regroupe une douzaine de bénévoles.



Colibri II, rejoint Pilotes Volontaires en décembre 2020.