

# EMBARQUEMENTS



## AVIATION SANS FRONTIÈRES

FRANCE



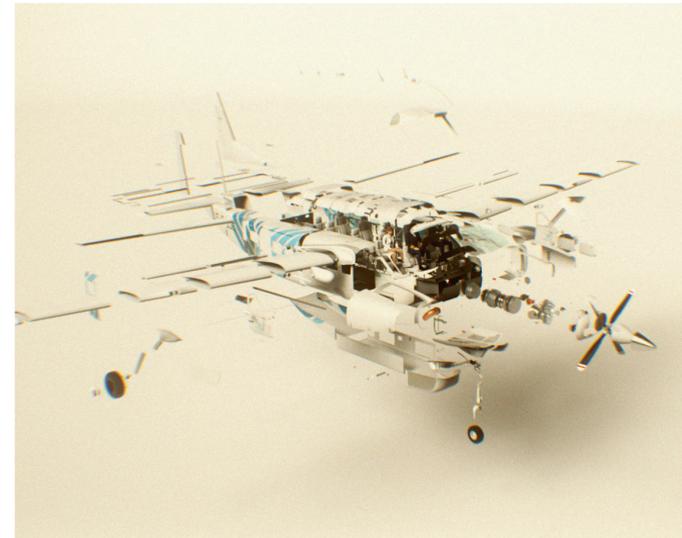
Thomas Pesquet  
parrain de cœur

HUMANITAIRE  
Avion-Hôpital

Des racines  
& des ailes



# “Ceci n'est pas un avion”



Ceci n'est pas une hélice, c'est une botte de 7 lieues. Grâce à elle, les longs jours de voyage se transforment en minutes.

Ceci n'est pas une aile, c'est un flambeau que des passionnés d'aéronautique tendent à des adolescents en décrochage scolaire. La fabrication d'un ULM les aidera peut-être demain à prendre leur envol.

Ceci n'est pas un train d'atterrissage, c'est un compagnon fidèle et courageux qui fait face aux pistes les plus difficiles. Il mérite qu'on lui prête attention et nous le faisons dans notre nouveau centre de maintenance.

Ceci n'est pas un manche, c'est une manette de jeu vidéo, et plus précisément de *Flight Simulator*.

Chacun peut financer les actions d'Aviation Sans Frontières en téléchargeant nos missions et se retrouver dans la peau d'un pilote de l'humanitaire.

Et comme nous parlons de pilotes, ceci n'en est pas un puisqu'il est aussi diplomate, mécanicien, accompagnant, formateur, c'est une oreille toujours attentive. Un sauveteur, un aventurier et avant tout un bénévole.

Et de bénévoles, ceci n'en est pas une, c'est l'aide de laquelle nous sommes serveurs. Aviation Sans Frontières, c'est l'ONG au service des ONG.

**Ceci n'est pas un avion. C'est le maillon essentiel sans lequel toutes ces actions ne sont pas.**



# AVIATION SANS FRONTIÈRES

## FRANCE



L'édito par Gérard Feldzer  
Président d'Aviation Sans Frontières

### La fraternité par les airs... les ailes de la solidarité

Chères amies, chers amis,

À l'occasion de la 55<sup>e</sup> édition du Salon international de l'aéronautique et de l'espace, nous avons l'immense fierté de célébrer les 45 ans d'Aviation Sans Frontières. Pour la première fois, l'aviation humanitaire s'invite dans ce haut lieu de l'innovation, apportant une dimension essentielle : celle de la solidarité. Alors que les technologies de pointe dessinent l'avenir du ciel, nous rappelons que l'aviation peut aussi être un vecteur d'humanité.

Dans un contexte mondial marqué par des crises multiples, l'arrêt brutal de l'aide de l'USAID, il y a quelques semaines, a provoqué un choc dont les répercussions sur le terrain sont déjà dramatiques : des millions de personnes vulnérables sont tombés davantage dans la précarité.

C'est dans ce contexte fragile que s'inscrit l'action d'Aviation Sans Frontières. Grâce à l'engagement de plus de mille bénévoles - pilotes, mécaniciens et logisticiens - nous mettons nos compétences au service des ONG, là où les routes s'arrêtent, là où l'urgence commence.

Les chiffres sont alarmants. Aujourd'hui, près de la moitié de la population mondiale n'a pas accès aux soins de santé essentiels. On estime que près de deux milliards de personnes subissent des difficultés financières majeures liées à la santé. Chaque année, plus de cinq millions d'enfants de moins de cinq ans meurent de maladies évitables. Les conflits armés et la criminalité, à grande comme à petite échelle, coûtent la vie à plus de cinq cent mille personnes chaque année. Ces réalités nous obligent. Elles nous rappellent que l'innovation n'a de sens que si elle est mise au service de l'humain.

Face à cette urgence, nous portons aujourd'hui un projet ambitieux : transformer notre avion *Grand Caravan* en véritable hôpital volant. Ce dispositif permettra de transporter du matériel médical pour l'ophtalmologie, la dentisterie, la gynécologie. Les campagnes de vaccination, les interventions et chirurgies légères. Il embarquera également une pharmacie mobile, un laboratoire d'analyses, un groupe électrogène et une unité de traitement d'eau potable. Inspiré de l'expérience de Medicaéro, ce modèle de médecine de brousse a fait ses preuves. Il est temps de changer d'échelle, de multiplier les missions, et d'intervenir partout où les

besoins sont criants : dans les zones de guerre, lors de catastrophes naturelles, en réponse aux pandémies ou dans les régions les plus isolées.

L'industrie aéronautique et spatiale traverse aujourd'hui une période de dynamisme remarquable. En France comme en Europe, elle constitue un pilier économique majeur, générant des centaines de milliers d'emplois et mobilisant des budgets considérables. Dans ce contexte porteur, il semble naturel de s'interroger sur la manière dont cette vitalité pourrait également contribuer à répondre à des enjeux humanitaires urgents.

Le développement de dispositifs tels que les micro-dons solidaires, l'arrondi sur salaire ou le parrainage de missions humanitaires offre à chaque acteur du secteur l'opportunité de s'engager à sa mesure. À titre d'exemple, le financement d'une seule rotation de notre avion-hôpital, pour un coût de 50 000 euros, peut permettre de sauver jusqu'à 600 vies.

**À l'heure où nous célébrons les prouesses technologiques, n'oublions pas notre humanité. Ensemble, faisons de l'aviation un espoir pour ceux qui n'en ont plus.**

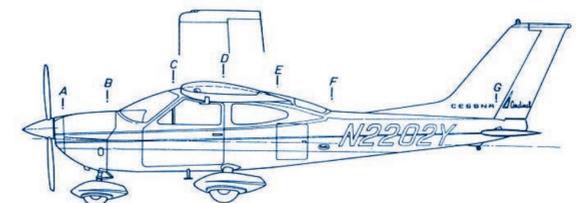
À nous de prouver que la solidarité, elle aussi, peut être infinie. Amis de l'aérien et du spatial, soyons unis et démontrons notre forte générosité à l'occasion de cette 55<sup>e</sup> édition du Paris Air Show en lançant ensemble ce projet innovant d'avion hôpital pour les 45 ans d'Aviation Sans Frontières !

#### Soyons solidaires par la voie des airs !

80% de la population mondiale n'a pas d'accès permanent à une eau de qualité, selon l'Université des Nations Unies. Et 700 millions de personnes n'ont pas accès à une source d'eau potable, selon l'OMS. Chaque jour, plus de 1 000 enfants meurent de maladies liées à l'eau insalubre et au manque d'assainissement. Lorsque les femmes ont enfin accès à l'eau potable, tout change. Parce qu'une femme qui n'a plus à lutter chaque jour pour l'essentiel - l'eau - retrouve quelque chose de fondamental : sa dignité.

Parmi les maladies, le paludisme à lui seul a causé 608 000 décès dans le monde. Les parasites développent des résistances aux molécules antipaludiques et les moustiques sont de moins en moins sensibles aux insecticides. 249 millions de personnes dans le monde ont été touchées par le paludisme l'an dernier.

*Deux choses sont infinies, disait Einstein, l'univers et la folie des hommes. En qui concerne l'univers, je n'en suis pas tout à fait sûr !*



### ASF, chiffres clés

- 30 000 missions effectuées depuis la création de l'association. Soutien logistique à plus de 200 ONG
- Interventions humanitaires dans plus de 50 pays
- Plusieurs milliers de tonnes de matériel, de vivres, d'équipements transportés tous les ans
- 150 000 personnes transportées depuis sa création, malades ou soignants



Pour découvrir le film des hommes, je n'en suis pas tout à fait sûr !



Dans la presse, l'ours n'est pas sauvage ! C'est un texte encadré qui recense : noms et adresses de l'éditeur et de l'imprimeur, fonctions et noms des collaborateurs ayant participé à la fabrication d'une publication.

**Direction de la publication** : Aviation Sans Frontières & Embarquements  
Orly Fret 768 - 94 398 Orly Aéroport Cedex -  
Dépôt Légal / ISSN 3076-1107  
**Direction éditoriale** : Stéphane Dugast - embarquements.com  
**Direction photographique** : Bruno Valentin  
**Iconographie et gestion technique** : Julien Pannetier  
**Maquette** : Leo Rewitt  
**Crédits photos** : Aviation Sans Frontières, Agence Zeppelin, Nicolas Mathys, Tristan Freymaud, Julien Pannetier & Bruno Valentin  
**Impression** : Courbevoie, France / siège social : 24 rue Turgot, 75009 PARIS



**Aviation Sans Frontières est officiellement née le 4 mars 1980, mais sa création est consécutive à une guerre survenue 12 ans auparavant dans la république autoproclamée du Biafra.**

En 1968. La guerre fait rage au Biafra. Les vivres collectés par l'aide internationale sont bloqués dans les ports, une famine dramatique sévit alors dans cette poche. Pourquoi dès lors ne pas acheminer cette aide par voie aérienne ? Mandatée par le gouvernement, la Croix-Rouge française obtient l'accord d'Air Fret, qui met à disposition un avion-cargo quadrimoteur, un Lockheed 1049 "Super Constellation". Reste à trouver l'équipage ad hoc. Pilote à Air France, Jean-Marie Chauve se porte volontaire. Il convainc vite un mécanicien navigant : Michel Diou. Mais il faut un second pilote. Il contacte André Gréard. Seul hic, sa qualification sur Lockheed 1049 est périmée. "Pas de problème, t'as déjà 5 000 heures de vol sur Super Constell". J'ai ma qualification d'instructeur, tu feras ta qualification en vol. On part après-demain". L'aventure est lancée.

8 septembre 1968 sur le tarmac d'Orly, le F-BRAD est plein comme un œuf avec dans ses soutes, 10 tonnes de vivres et 50 kilos de médicaments. Objectif du trio Chauve-Diou-Gréard : parvenir coûte que coûte à acheminer cette précieuse cargaison dans la poche Biafra qui se rétrécit comme peau de chagrin. Le quadrimoteur va devoir, en effet, atterrir de nuit à Uli, "sur une route désaffectée en assez bon état, longue de 2000 mètres mais malheureusement bombardée et très étroite". Une piste n'autorisant aucune maladie et requérant même du talent et de la chance. Cette nuit-là, le F-BRAD parviendra à se poser, achevant sa course quelques mètres seulement avant la fin du bitume. Mission réussie. Les semaines suivantes, de nouveaux atterrissages s'effectueront en fonction de la présence ou non d'appareils nigériens. Rejoints par une quinzaine de pilotes (et de mécaniciens) qui se relayeront, tous apprendront vite à se poser à l'instinct sur ces portions de route droite jalonnées de goose necks. Il leur faudra également composer avec la météo et les restes orageux du front intertropical, ou encore négocier âprement avec les autorités des pays frontaliers. Au total, les "pilotes sans frontières" achemineront ainsi 300 tonnes de vivres, de médicaments et de vêtements. Plutôt que de rentrer à vide, ils embarqueront des enfants squelettiques et mourants. En une semaine, ils en sauveront 350 enfants qu'ils ramèneront à Libreville au Gabon. L'idée originale de mettre l'aviation au service de l'aide humanitaire est ainsi mise "en musique".

Après le Biafra, des opérations du même type s'organiseront de manière ponctuelle, comme au Bangladesh en 1972, au Sahel en 1974 ou en Haute-Volta (aujourd'hui le Burkina Faso) en 1979. Toutes sont concluantes mais seulement portées par l'énergie et la passion d'individus surmotivés. Rien n'est encore structuré. Un vent d'idéal souffle dans la société française. Sa jeunesse a soif d'aider ceux qui souffrent. De jeunes volontaires n'hésitent pas à partir un peu partout sur Terre afin d'aller aider leur prochain. Parmi eux, des médecins français de retour du Biafra révoltés par la situation. Ils ont tout fait pour tenter d'aider la population lors de ce conflit qui a opposé cette région indépendantiste au gouvernement central nigérien. En vain. Refusant la politique de neutralité et de réserve de la Croix-Rouge, ils fondent en 1971 leur propre organisation caritative et humanitaire : Médecins Sans Frontières (MSF). Leur ambition est clairement affichée : allier aide humanitaire et actions de sensibilisation auprès des médias et des institutions politiques. La saga des French doctors est lancée. Bernard Kouchner, en sera l'un des ambassadeurs les plus médiatiques.



#### L'INTUITION DE SIM'

Chez Air France, il est un pilote alors quadragénaire que ces élans humanitaires interrogent. Gérard Similowski, que tout le monde appelle déjà "Sim" : "Je cherchais presque désespérément à me rendre utile". Première tentative pour l'ONG Hôpital Sans Frontières, l'affaire va finalement capoter. Sim ne se décourage pas. Il lit, il écoute, et ses réflexions s'organisent dans un monde en ébullition. "C'était une marmite et ça m'a transporté". Sim' a alors une intuition, celle de créer une structure afin de regrouper les moyens de l'aérien et les bonnes volontés pour accompagner les ONG et répondre à leurs besoins de déplacement sur le terrain. En stratège avisé, il part voir André Gréard pour lui soumettre son idée. "Ben ça peut peut-être marcher ton truc", lui lance son interlocuteur. "Venant de lui, c'était une véritable bénédiction. Une sorte de feu vert", se souvient Sim'. Lui et ses amis parviennent ensuite à se procurer un listing du Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL), organisation dont Gréard a été le président. Un questionnaire est ainsi envoyé au personnel navigant de toutes les compagnies, qu'il soit pilote, copilote, mécanicien, hôtesse ou steward. Le message est concis et interpellant : "Pourquoi ne pas donner quelques jours de vacances pour la bonne cause ?". Contre toutes attentes, Sim' et ses amis reçoivent 800 réponses enthousiastes. Il faut désormais trouver un débouché à cette volonté d'action. Ainsi prend corps l'idée de créer une entité aéronautique mobilisée sur des idées d'entraide humaine. Les défis sont encore nombreux, d'autant qu'au départ il y a plus une intuition qu'un véritable plan. Et le plus dur reste à faire, notamment convaincre les acteurs de l'humanitaire.

Pour l'heure, les statuts de l'association sont rédigés, les cartes d'adhésion fabriquées et les premières cotisations réglées. Mais comment et où trouver des missions d'envergure ? Une certitude : les opérations alors conduites sur le terrain par Médecins Sans Frontières impressionnent Sim'. "Pour nous, cette ONG était le modèle moral. Nous étions en accord avec cette jeunesse bouleversante, nous admirions cette volonté de sécuriser". Le tout jeune président décide de se présenter avec les

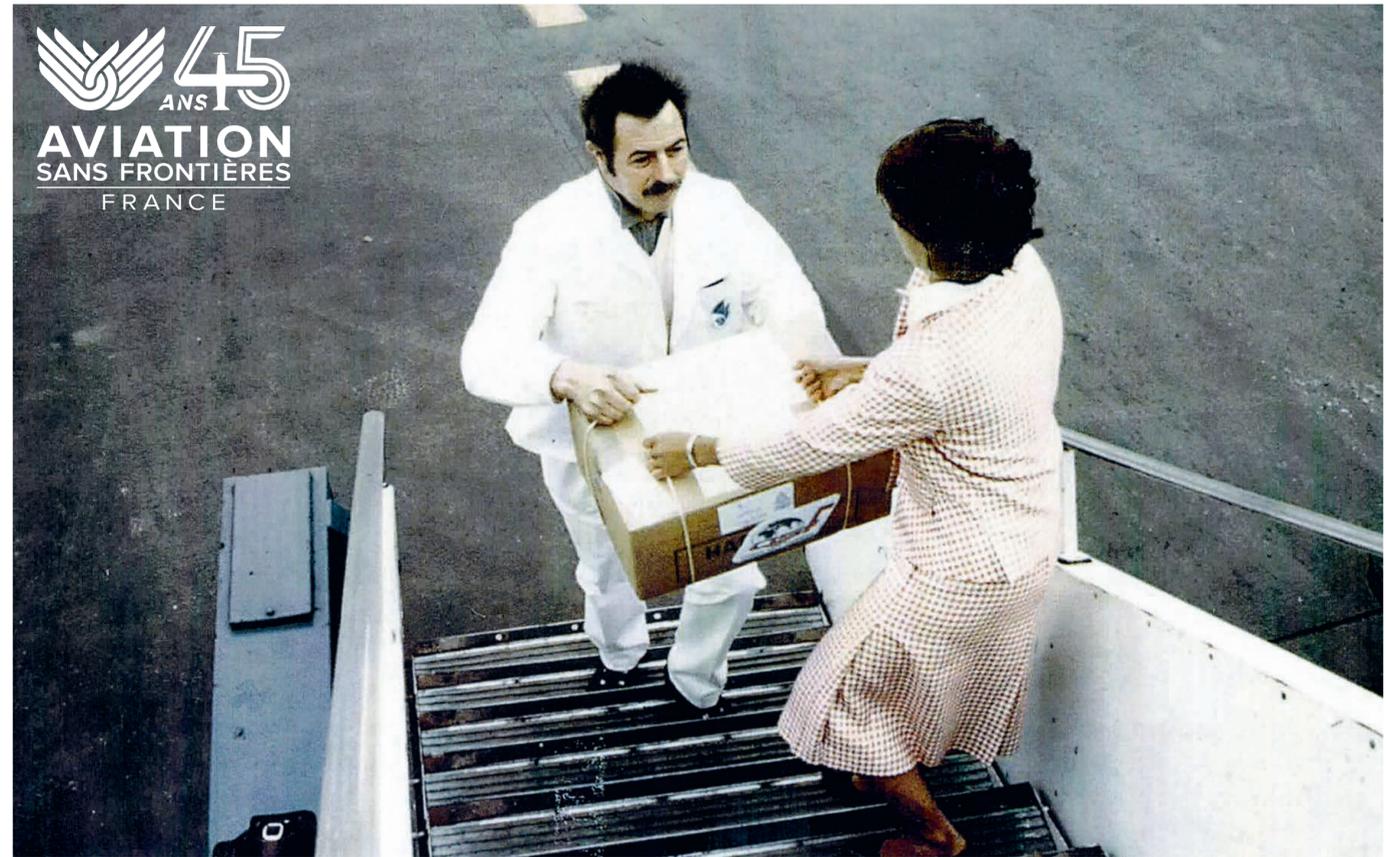
deux autres fondateurs au siège de MSF pour tout simplement offrir leurs services. Deux univers s'affrontent. Le monde policé des pilotes, et celui des "soixante-huitards plutôt anars, des révolutionnaires, je les voyais ainsi en tout cas", confessa Sim' bien des années plus tard. Et le pilote alors quadragénaire de poursuivre : "Ils auraient pu être nos gosses. Pas du tout le genre chez nous. Nous sommes moins intellectuels, plutôt des techniciens, avec une seule passion qui nous isole, l'avion. Notre milieu est aseptisé, protégé, composé de gens en forme, sélectionnés pour leur vitalité, leur santé, des types qui n'ont aucune raison de vouloir changer la société".



Au début des années 1980, Aviation Sans Frontières voit le jour avec pour noble ambition de mettre à la disposition des humanitaires les compétences du monde de l'aéronautique.

## Des racines & des ailes

Fret humanitaire, acheminement de produits de première nécessité... La tâche est immense pour ces nouveaux visages de l'aide humanitaire nourris par leur engagement, leurs valeurs et le besoin impérieux d'aider leur prochain.



Depuis ses débuts, des femmes et des hommes pragmatiques et généreux ont permis que "battent à tous vents, tendres et fraternelles, les ailes généreuses d'Aviation Sans Frontières" selon Edmond Kaiser, l'un de ses premiers bénéficiaires fondateur de l'ONG Terre des Hommes.

#### LE CLUB DES TROIS

Face à ces pilotes très cotés très dubitatifs, les dirigeants de MSF sont de leurs côtés très dubitatifs, comme le confiera Rony Brauman, l'ancien président de MSF : "Ils étaient trois, des pilotes de ligne qui voulaient savoir ce que nous pensions de l'utilité d'un avion pour nos missions. Fallait-il accorder du crédit à ces aristos high-tech, ces habitués des palaces internationaux, qui proposaient de nous rejoindre sur les lieux d'opération ? Étaient-ils aussi sincères qu'ils l'avaient, étaient-ils conscients des difficultés ? Seraient-ils capables de s'adapter à l'environnement volatile, aux conditions de vie rudimentaires ? Il ne leur fallut que quelques mois pour joindre le geste à la parole et démontrer leurs capacités". C'est ainsi qu'un improbable partenariat est né.



Quand air rime désormais avec humanitaire, ou quand trois pilotes de trois générations différentes, trois hommes pétris d'un même idéal de solidarité - un "ancien", André Gréard, alors âgé de 59 ans, Alain Yout, un jeune copilote de 32 ans, et Gérard Similowski, 47 ans, commandant de bord - jettent ainsi les bases d'une organisation qui devient officiellement le 4 mars 1980 l'association loi 1901 "Aviation Sans Frontières". "On aurait pu s'appeler Pilotes Sans Frontières mais cela aurait été trop réducteur. Dès nos origines, nous avons souhaité impliquer tous les personnels de l'aviation, les volants comme ceux au sol. D'où cette appellation très générique et finalement rassembleuse", aime à souligner encore aujourd'hui Sim'.

Dès les débuts, la finalité de cette nouvelle entité est clairement énoncée : "être une association humanitaire complémentaire des autres associations, et spécialisée dans le transport aérien", tout comme la philosophie est pleinement assumée : "s'attacher aux conséquences des drames et non à leurs causes par une action délibérément ponctuelle et absolument neutre". L'enthousiasme de Sim' et de ses compagnons ne gâchent en rien leur clairvoyance. Ils savent que "pour une personne aidée, des milliers d'autres appellent à l'aide". L'engagement de chacun devra donc être total. C'est le prix à payer pour que la générosité du monde de l'aéronautique s'exprime. "Ne sachant ni soigner, ni construire, ni enseigner, mais seulement transporter, notre vocation était toute tracée : aider ceux qui aident", martèlent alors, comme un mantra, les trois pères fondateurs à leurs "ouailles". La saga d'Aviation Sans Frontières peut dès lors s'écrire...

Extrait du livre "Les Ailes de l'Humanitaire, au cœur d'Aviation Sans Frontières"



# Drones humanitaires, une INNOVATION au service des plus isolés

**Dans les régions enclavées de la République Démocratique du Congo (RDC), l'accès aux soins reste un défi quotidien. Routes impraticables, distances immenses, saison des pluies prolongée : autant de freins à l'acheminement rapide de médicaments, vaccins ou échantillons biologiques. Face à ces contraintes logistiques, un projet pilote innovant, porté par Aviation Sans Frontières, déploie une solution de transport par drones à la fois robuste, durable et adaptée au contexte africain. Explications.**

Ce projet a été sélectionné par le ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères (MEAE) dans le cadre d'un appel à projets sur les innovations humanitaires. Il sera conduit encore tout au long de l'année 2025, en partenariat avec des acteurs technologiques et institutionnels européens et congolais.

L'objectif : démontrer l'efficacité d'un système logistique aérien fondé sur deux types de drones - légers et lourds - capables de répondre aux divers besoins des structures médicales isolées.

Étant donné que près de 70 % des coûts des opérations humanitaires - et une part équivalente des émissions de gaz à effet de serre - sont imputables à la logistique, ce projet ambitionne de démontrer la pertinence de nouvelles approches technologiques et opérationnelles permettant une amélioration de la performance humanitaire tout en réduisant les coûts et l'empreinte environnementale. À travers cette initiative, la République Démocratique du Congo se positionne ainsi en acteur pilote de l'innovation aéronautique au service de l'action humanitaire.

### Étapes par étapes

Le projet s'articule autour de plusieurs étapes clés. En 2024, il s'est agi de la phase préparatoire avec la sélection des partenaires technologiques, identification des zones pilotes, travail réglementaire avec les autorités aériennes

congolaises et structuration de la chaîne logistique avec Handicap International. Des événements géopolitiques ont changé la donne début 2025. En effet, le contexte sécuritaire ne permettait plus de mettre en œuvre le projet dans la région du Kivu. La relocalisation au Mai-Ndombé a été décidée en concertation avec l'Autorité de l'Aviation Civile RDC et des ONG locales. Dans le même temps, les équipes ont œuvré à la rédaction du manuel d'exploitation, des procédures opérationnelles et logistiques (CONOPS, importation drones, stockage, transports, formation...).

Juin 2025 marque le début de la phase d'expérimentation terrain. Cette étape cruciale vient de démarrer dans la région de Bandundu, avec une campagne de 3 semaines de vols tests opérés par Aerial Metric. Objectif : valider les trajectoires, la robustesse des drones, la connectivité et les procédures de livraison dans des conditions réelles. Il est important de souligner que l'obtention de l'autorisation de vol délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile de la RDC constitue un enjeu réglementaire majeur pour la réussite du projet. Des échanges continus sont en cours avec l'AAC afin de garantir que les opérations se déroulent dans un cadre sécurisé, conforme et reproductible.

### L'agilité du drone léger

Dans le cadre de ce projet, la société Aerial Metric déploie le Saviar 330, un drone électrique spécialement conçu pour opérer en environnement tropical. Entièrement décarboné, ce vecteur aérien assure des livraisons "dernier kilomètre" avec zéro émission. Doté d'une capacité d'emport de 10 kg sur une distance de plus de 100 kilomètres, il permet de relier efficacement les



Le projet consistera entre autres à valider l'usage de terrains au plus près des populations pour optimiser la distribution de matériel médical respectant les contraintes de chaîne du froid, comme par exemple ici avec la validation d'une piste qui pourra être accessible au drone "lourd".



Cette carte est indissociable du texte qui l'accompagne.

- Formellement déconseillé
- Déconseillé sauf raison impérative
- Vigilance renforcée
- Vigilance normale



Stéphane Blandino (G), ingénieur et expert en opérations aériennes, met aujourd'hui son savoir-faire au service des drones humanitaires. Il conçoit des solutions adaptées aux défis logistiques et sanitaires dans les zones reculées, et milite pour leur intégration dans les opérations civiles lors du Salon du Bourget.

Sami Fadel (D), ingénieur aéronautique et pilote de ligne, s'engage depuis les débuts de la mission drones. Il fait partie de l'équipe en charge du déploiement d'une solution innovante de transport humanitaire par drones cargo à faibles émissions.

structures de santé isolées aux centres médicaux régionaux dans des délais réduits. Durant la phase d'expérimentation à Bandundu, ces drones seront utilisés pour transporter des échantillons biologiques (sang, tests de diagnostic rapide), avec pour objectif d'accélérer les délais de traitement et d'améliorer la réponse médicale. Le système de lancement et de récupération est simple, utilisable sur terrain sommaire, et facilement opérable par du personnel local formé.

### La puissance du drone lourd

Le second pilier technologique du projet repose sur le drone ULTRA de Windracers, une plateforme cargo capable de transporter jusqu'à 150 kilos de charge sur 1 000 kilomètres. Ce drone lourd (HTOL) vise à relier les centres de distribution nationaux aux hôpitaux ou entrepôts régionaux, là où les moyens de transport traditionnels échouent. Une phase d'expérimentation du drone Windracers débutera en RDC au second semestre 2025, en parallèle d'une phase longue dédiée à la chaîne du froid. Cette étape critique permettra de tester le transport de vaccins et d'autres produits thermosensibles dans un environnement tropical exigeant, tout en assurant leur traçabilité et leur stabilité de bout en bout.

### Un modèle répliquable, durable et profitable

Au-delà de la technologie, le projet est pensé comme un système intégré associant drones, plateformes logistiques, partenaires humanitaires et autorités nationales. Les flux de données, la sécurité des vols et la conformité réglementaire sont intégrés dès le départ, afin de garantir une exploitation pérenne. La formation de techniciens locaux, l'implication des communautés et le travail avec les ONG en font un projet porté par et pour le terrain. L'objectif, à terme, est de reproduire ce modèle dans d'autres zones d'Afrique, notamment là où les besoins humanitaires sont couplés à des difficultés d'accès logistique. Ce projet de drones humanitaires en RDC, présenté au Salon du Bourget 2025, incarne une vision nouvelle de l'aéronautique : utiliser l'innovation pour renforcer l'équité. Grâce à la complémentarité entre le drone léger d'Aerial Metric et le drone lourd de Windracers, le transport aérien devient un levier d'impact social tangible. Au croisement de la technologie et de l'humanitaire, ce projet témoigne d'un engagement concret : mettre la puissance de l'ingénierie au service de la santé, de la dignité et de la vie. Une nouvelle preuve que le ciel est un vecteur de solidarité.



Créée en 1982, la mission "Accompagnements d'Enfants Malades" est sans conteste l'une des activités d'Aviation Sans Frontières, où l'émotion humaine est la plus directe et la plus forte. Longtemps demeurée une affaire féminine, cette activité qui s'est depuis masculinisée, demeure toujours guidée par un leitmotiv : accompagner des enfants souffrant de pathologies graves et en urgence de soins vers la guérison.



Florence (à gauche) prend le temps de la rencontre avec l'enfant malade. Entouré par sa famille, le jeune Christiano vit dans un quartier précaire de Tananarive où l'accès aux soins est presque inexistant. À droite, Anne-Sylvie embrasse une mère et sa fille qu'elle a convoyée par les airs quelques mois plus tôt. Les retrouvailles sont émouvantes.

Ory, France. Le vol pour Ouagadougou est annulé parce qu'un coup d'État vient d'éclater au Burkina Faso. Un enfant ne peut pas rentrer chez lui ; heureusement, il est guéri. Comme plus de 700 autres en 2015, cet enfant a été pris en charge par Aviation Sans Frontières pour gagner l'Europe. Une démarche initiée par différentes ONG qui ont entrepris d'identifier, d'accueillir et de soigner les enfants qui ne peuvent l'être dans leur pays. Mais le voyage reste problématique, et les mineurs ne pouvant partir seuls, ce sont des bénévoles qui se proposent de les accompagner.

Cette fois, c'est Florence qui part en mission. Elle doit aller chercher Christiano, un bébé malgache qui doit être rapidement opéré du cœur par Mécénat Chirurgie Cardiaque. Cinq autres bénévoles partent sur le même vol. Actifs ou retraités d'Air France, stewards ou électriciens, tous profitent de tarifs préférentiels sur les vols réguliers. Lorsqu'ils accompagnent un enfant malade, ils gagnent l'admiration d'Air France et de son personnel. Mais

les opérations sont souvent urgentes et le vol complet. Sans la bonne volonté du commandant de bord et des équipages, les missions seraient compromises. Reste aux hôtes de faire de la place aux passagers imprévus, quitte à ce qu'ils voyagent plus de dix heures sur un strapontin.

Le vol Paris-Tananarive atterrit à minuit et repart deux heures plus tard. Sans bagage ni visa, les bénévoles ont l'habitude de retrouver les familles à l'aéroport. Mais cette fois, ils ne prendront pas le vol suivant pour rentrer. Ils veulent voir les ONG sur place pour mieux comprendre les réalités du terrain.

Missionnée par Médecins du Monde, le docteur Nivo soigne les enfants les plus pauvres de Tananarive. Dans son cabinet, elle a rassemblé les malades qui doivent être opérés en urgence. Ils souffrent de graves pathologies cardiaques et le système social de Madagascar ne peut

pas les aider. Agés de quelques mois pour les plus jeunes, ils accueillent les bénévoles d'Aviation Sans Frontières avec circonspection. Ces inconnus, grands, blancs et tous de bleu vêtus, n'ont vraiment rien d'ordinaire. Rémi sait combien la première rencontre est délicate : "Il ne faut pas prendre l'enfant tout de suite dans ses bras. Il faut lui laisser du temps," explique-t-il. Juste à côté, l'habileté de Florence, mère et infirmière, rassure les parents : elle parle aux enfants avec douceur et conviction. Chacun fait de son mieux pour briser la glace.

Le soir venu, les familles rejoignent l'aéroport. Les humanitaires rassemblent les passeports, les médicaments et les doudous. Tout le monde affiche un sourire de circonstance, mais la tension monte : il est temps de partir. Florence prend une grande inspiration avant de poser ses mains sur Christiano qui s'accroche de plus belle à sa mère.



C'est elle qui fait le plus dur en laissant son fils à une étrangère. Les bénévoles saluent énergiquement les parents, tournent les talons et s'en vont la gorge serrée. Le commandant de bord vient les saluer. Derrière lui, les hôtes de l'air s'enquêtent des éventuels besoins. Attendries et responsables, elles feront tout pour soulager ces héros volontaires. Cette nuit-là, le vol AF 935 devient magnifique.

"Lorsqu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné"

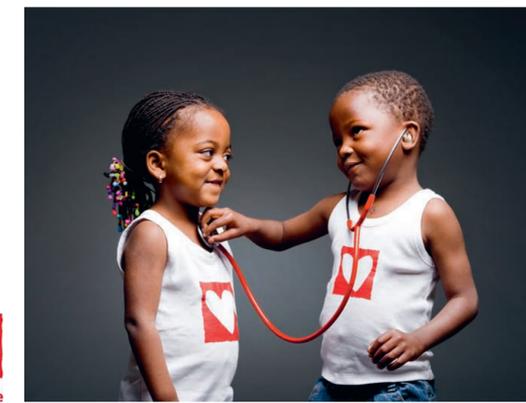
Georges Guynemer (1894-1917), aviateur

À deux heures du matin, l'avion décolle enfin. Un passager qui a compris les enjeux se présente à Florence : il est médecin et se propose d'intervenir en cas de besoin. Son geste va droit au cœur de l'infirmière, mais elle demeure inquiète : Christiano ne cesse de pleurer et le vol est loin d'être terminé. Comment consoler un

## Air "câlins"



Les "Cigognes" (le surnom des accompagnants dans les débuts) n'en finissent pas de déployer leurs ailes protectrices au bénéfice d'enfants bientôt en voie de guérison.



### Cœur vaillant

"Nos amis d'Aviation Sans Frontières ont été formidables : rien ne les arrête jamais lorsqu'il s'agit d'accompagner un enfant qui doit être opéré. Oui ! La vie est belle mais si fragile. Tous ensemble nous la prolongeons, nous l'améliorons, et ce pour des milliers d'enfants", précise d'émotion le professeur Francine Leca, co-fondatrice de Mécénat Chirurgie Cardiaque.

Une Association née suite à la réception un jour de 1996 d'une lettre d'un père Syrien désespéré. Son enfant va mourir ne pouvant être opéré dans son pays car l'opération coûte beaucoup trop cher. Une seule solution : trouver les fonds nécessaires pour opérer l'enfant ici en France. Ainsi est née Mécénat Chirurgie Cardiaque-enfants du monde qui finance chaque année l'opération cardiaque en France de plus de 300 enfants gravement malades issus de pays défavorisés. Pour voyager jusqu'en France en toute sécurité à l'aller comme au retour, les enfants concernés sont pris en charge par des bénévoles de l'association Aviation Sans Frontières avec comme objectif commun d'amener ces enfants sur la voie de la guérison.

MÉCENAT  
CHIRURGIE  
CARDIAQUE  
enfants du monde



## ACCOMPAGNEMENTS D'ENFANTS MALADES

Créée en 1982, la mission Accompagnements d'Enfants Malades est sans conteste l'une des activités d'Aviation Sans Frontières où l'émotion humaine est la plus directe et la plus forte. Longtemps demeurée une affaire féminine, cette activité, qui s'est depuis masculinisée, demeure toujours guidée par un leitmotiv : permettre à des enfants souffrant de pathologies graves d'accéder en urgence à des soins et à la guérison. Accueillis sur des vols commerciaux, ces passagers extraordinaires sont accompagnés par les bénévoles afin d'être soignés, puis ramenés guéris auprès de leur famille. Certains enfants partent dans un état de santé critique, ce qui nécessite, de la part des accompagnateurs, un très fort investissement personnel et une importante vigilance. Pour planifier ces missions et assurer une permanence 365 jours par an, 10 bénévoles se relaient quotidiennement au siège d'Aviation Sans Frontières.



## MESSAGERIE MÉDICALE & FRET HUMANITAIRE

Acheminer du matériel médical et des médicaments à travers le monde entier, c'est la vocation de la Messagerie Médicale. Elle permet à 600 associations et partenaires humanitaires d'expédier par avion des colis de 8 kg au profit d'hôpitaux et de dispensaires démunis et isolés partout sur la planète. Entre 100 et 150 colis partent ainsi chaque semaine dans les soutes des vols Air France. Pour garantir leur traçabilité et leur bonne distribution, un représentant bénévole est présent à chaque escale, mais aussi à l'arrivée où des contrôles locaux sont effectués.

Les demandes ne pouvant être prises en charge par la Messagerie Médicale (poids trop élevés, destinations non desservies par Air France...) sont effectuées par le Fret Humanitaire. Menées en partenariat avec Air France Cargo, CEVA Logistics ou Kuehne+Nagel afin que les associations bénéficient de tarifs préférentiels, ces opérations permettent l'acheminement de tonnes de produits de première nécessité. 14 pays sont desservis : Cameroun, Madagascar, Togo, Mauritanie, Burkina Faso, Tchad, Gabon, Rwanda, Ouganda, Centrafrique, Congo, Tanzanie, Liban et Vietnam. 7 associations partenaires en 2021 : le Samu Social, les Clubs Radio France International, la Fondation Raoul Follereau, la Fondation du Souffle, le Rendez-Vous des Caducées, les Médecins de Chinguetti Pakbeng, et Tulipe. Il s'agit souvent d'associations locales qui, après avoir réceptionné le fret, redistribuent cette aide à des dispensaires, des écoles, des hôpitaux ou des camps de réfugiés.

## MISSIONS LAIT

Débutées il y a une vingtaine d'années à la demande de Sœur Emmanuelle et d'un pilote de l'ONG, les Missions Lait ont pour but d'offrir chaque jour, au sein de différents centres de soins, orphelinats, pouponnières, hôpitaux et dispensaires, un verre de lait ou une bouillie de mil, ou de sorgho, à des milliers d'enfants malnutris. Avec la fin des surplus liés aux quotas laitiers, Aviation Sans Frontières ne bénéficie plus des dons gratuits des producteurs de lait. Désormais, outre la prise en charge des frais de transformation du liquide en poudre et son acheminement, Aviation Sans Frontières achète le lait destiné à sauver la vie de ces milliers d'enfants. Chaque année, ce sont entre 10 et 20 tonnes de lait qui sont ainsi distribuées, notamment à Madagascar et en Mauritanie.



## ACCOMPAGNEMENTS DE RÉFUGIÉS

Depuis 2007, Aviation Sans Frontières assure des Accompagnements de Réfugiés en partenariat avec l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM), chargée de réinstaller les réfugiés dans des pays d'accueil. L'OIM travaille en étroite collaboration avec le Haut-Commissariat pour les Réfugiés (UNHCR) et de nombreuses ONG. Les guerres et les conflits ethniques provoquent des déplacements de populations civiles qui, pour échapper aux combats, aux exactions et à la mort, se réfugient dans des pays voisins.

À cela s'ajoutent des réfugiés climatiques qui ont fui leur pays soumis à des sécheresses provoquant des famines, dans la Corne de l'Afrique notamment. Arrivés en terre inconnue, ces personnes sont hébergées dans des camps gérés par l'UNHCR et par des ONG. Ils peuvent y séjourner des années avant qu'ils ne puissent s'installer dans un pays d'adoption.



## LES AILES DU SOURIRE

Après des débuts marqués par l'utilisation de toutes les compétences de l'aviation au profit de populations en détresse à l'étranger, Aviation Sans Frontières réalise sa première opération sur le sol français en 1995 avec les Ailes du Sourire. Objectif : organiser des journées de découverte de l'aviation et des baptêmes de l'air pour des personnes atteintes de handicap ou rencontrant des difficultés d'ordre social. Au sein de 15 aéroclubs partenaires, une soixantaine de bénévoles encadre les participants qui bénéficient d'une initiation à la navigation, à la météorologie et d'une journée de découverte aéronautique avec remise d'un diplôme. En parfaite synergie avec les aéroclubs, les bénévoles s'assurent que les dispositions concernant la sécurité des personnes, des appareils et des installations soient bien appliquées.

## LES AILES DE L'AVENIR

La formation et la découverte de l'univers de l'aéronautique comme outil de réinsertion sociale et professionnelle sont les credo de cette mission, comme en atteste la mise en place d'un chantier-école autour de la construction d'un aéronef biplace pour les jeunes issus d'un quartier prioritaire de la ville ou d'une zone rurale à redynamiser. Lancé en mars 2021, le projet "Les Ailes de l'Avenir" a accueilli 16 jeunes femmes et hommes âgés de 15 à 29 ans. À partir d'un kit conçu par les élèves de Sup'Aéro Toulouse, les participants ont alterné des sessions de formation théorique et des périodes en atelier. Au terme de ces mois de travail, se trouve une belle récompense pour les jeunes apprentis : voler à bord de leur propre appareil et, pour ceux qui le souhaitent, acquérir des premières notions de pilotage.

Au travers d'échanges avec des formateurs praticiens de l'aéronautique, cela permet aux apprentis de trouver, ou retrouver, leur voie dans le monde professionnel, en intégrant directement une entreprise locale ou en suivant une filière de formation vers un autre diplôme. Le bilan positif de ce premier chantier-école nous conforte dans l'idée de poursuivre et d'élargir cette opération à d'autres régions en France, notamment à Marseille et en région parisienne.



## e-AVIATION

L'activité e-Aviation a vu le jour en 2007. Son but : sensibiliser les jeunes en situation difficile au monde de l'aéronautique, leur présenter la multitude des métiers ainsi que les filières qui y conduisent. Ils bénéficient d'une sensibilisation à l'humanitaire à travers la présentation d'Aviation Sans Frontières, de ses actions humanitaires et sociales, ainsi que d'un bref historique de l'évolution de l'aéronautique et d'explications relatives au fonctionnement d'un avion, de l'aérodynamisme comme du pilotage. Selon le lieu, quand cela est possible, des visites sont organisées au sein d'un site aéronautique comme une tour de contrôle, un CFA, un musée, une entreprise aéronautique, etc.

## OPÉRATIONS AÉRIENNES

Grâce à ses avions basés en Afrique – à Bangui (République Centrafricaine) et Bujumbura (République Démocratique du Congo) – Aviation Sans Frontières permet de transporter du personnel humanitaire, d'acheminer des produits de première nécessité et d'effectuer des évacuations sanitaires d'urgence. Elle fournit ainsi un appui logistique à des centaines d'ONG et d'organisations internationales. Parmi elles, le PAM, Handicap International, Action Contre la Faim, ALIMA, la Croix-Rouge française...

Pour chaque mission, deux pilotes sont mobilisés. La réussite de ces opérations est assurée par une vingtaine de pilotes professionnels qui se relaient sur place. Formés et qualifiés par Aviation Sans Frontières, ils acquièrent au fil des semaines une expérience inégalable (conditions météo difficiles, aides à la navigation restreintes, pistes sommaires...). En 2021, ces pilotes ont ainsi transporté 5 636 passagers (équipes médicales, malades et personnel associatif) et 27 tonnes de secours d'urgence humanitaire. En moyenne, plus de 1 600 heures de vol sont effectuées chaque année.



# Avion-hôpital, le salut venu du ciel

**Un avion hôpital paré à intervenir dans les zones de crise avec à bord des moyens médicaux, de laboratoire, du fret ou encore du personnel soignant, c'est l'autre projet innovant actuellement dans les cartons d'Aviation Sans Frontières.**



Madagascar est un exemple parlant. Entre novembre 2024 et avril 2025, la "grande île" a été frappée par plusieurs cyclones tropicaux majeurs, causant des pertes humaines et des dégâts matériels considérables. Sur cette même période, le remaniement de la politique d'aide internationale des États-Unis a par ailleurs eu des conséquences directes et déplorables sur le secteur de la santé ou encore l'aide alimentaire. "Il y sévit actuellement dans des zones enclavées, isolées et sans moyens de routes, une misère épouvantable avec des habitants sans possibilités de soins. Des enfants en dénutrition sont décédés quelques jours après notre passage. C'est consternant ! Nous n'avons pas pu prodiguer les premiers soins nécessaires faute de capacité d'emport avec notre petit coucou de kits d'intervention" se désole le docteur Jean-Jacques Dumesnil de retour de mission à Madagascar où se déploie depuis 2014 Médicaéro, une ONG française au credo on ne peut plus explicite : "soigner, enseigner, améliorer la qualité de vie". Nul besoin de demander son avis à ce médecin de l'humanitaire sur l'utilité d'un avion hôpital dans cette zone, sa réponse fuse : "l'aviation est le meilleur des outils pour atterrir à proximité des zones les plus inaccessibles et les plus reculées. Nous offrons ainsi, dans un rayon de 80 à 100 kilomètres, la possibilité à des populations de venir nous consulter." Des propos qui font écho aux missions "avions" conduites par Aviation Sans Frontières en Afrique et ailleurs depuis 45 ans.

La preuve par l'exemple que l'avion constitue alors le moyen le plus sûr et efficace pour transporter à la fois du personnel mais aussi du matériel médical. Diagnostiquer, soigner, former du personnel médical local, partager des moyens humains et matériels, les missions qui peuvent être assignées à un avion hôpital sont également nombreuses et leur utilité incontestable. Là encore, Jean-Jacques Dumesnil se veut convaincant : "L'avion, c'est bien entendu le nec plus ultra pour accomplir ce type de missions médicales d'urgence. Et ce même si ensuite, nous devons réaliser en 4x4 les 20 derniers kilomètres pour aller consulter les populations. C'est ce qu'on appelle dans le jargon « la médecine ambulatoire inversée ». Les médecins et les blocs opératoires sont transférés au plus près des besoins des zones sinistrées. Disposer d'un véritable hôpital volant, c'est offrir les meilleurs soins.

Car actuellement à Madagascar, si l'avion de brousse déployé par Médicaéro profite des anciennes pistes de l'Aéropostale construites au milieu des années 1930, tout cela n'est cependant pas suffisant afin d'apporter une aide médicale optimale dans les zones

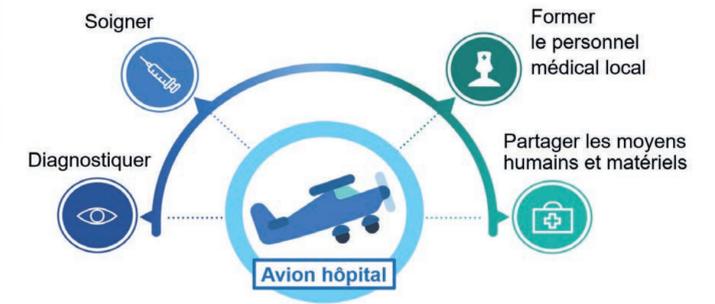
enclavées les plus touchées, soit dans la région du Melaky à l'Ouest et Tuléar au Sud. Médicaéro est confrontée à de nombreuses difficultés à commencer par des limites logistiques très handicapantes. L'avion de brousse de Médicaéro ne fait pour ainsi dire qu'office de "taxi" limitant de facto les possibilités d'action de l'ONG. "Notre futur avion-hôpital, offrira à Médicaéro de meilleurs moyens. C'est un exemple aux retombées indéniables et palpables", résume avec à propos Alain Mérieux, à qui le projet a été présenté.

## MODES D'EMPLOI

Résumons : le projet d'avion-hôpital vise à acheminer par voie aérienne des moyens médicaux, des équipements de laboratoire, du personnel soignant et du fret dans des zones en crise. Par ailleurs, l'enjeu avec cet avion-hôpital consiste bien pour Aviation Sans Frontières dans la création de synergies entre les différents acteurs humanitaires. Les cas d'usage identifiés et ciblés en accord avec les partenaires terrain seront de 2 natures différentes. Il pourra d'abord s'agir d'activités purement médicales, comme de la chirurgie légère sur un mode ambulatoire, de soins ophtalmo, de campagnes de vaccination, de soins dentaires, de laboratoire d'analyses ou encore de gynécologie. Des activités dites complémentaires ont également été identifiées. Car disposer de son propre avion lors de missions permet d'utiliser l'avion-hôpital en parallèle des interventions médicales. Là encore, les exemples concrets abondent comme avec la mise à disposition de l'avion pour les ONG présentes sur place mais aussi la possibilité de mener d'autres missions d'urgence comme l'évacuation de personnes en situation critique et d'éventuels accompagnants vers les hôpitaux ou encore l'acheminement de ressources alimentaires en cas de crise de la faim.

Gérard Feldzer, le président d'Aviation Sans Frontières, est lui aussi bien entendu intimement convaincu par la nécessité de disposer d'un outil innovant volant : "Si on avait cet avion, on pourrait être les pompiers de l'humanitaire. Quand l'aide internationale se réduit drastiquement nous avons le devoir de réagir et de nous mobiliser pour unir nos forces pour financer un tel projet. Cela serait une première mondiale. A terme un avion avec une charge d'emport importante pourrait représenter un coût de l'ordre de 6 ou 7 millions d'euros. Donc c'est une longue marche pour nous aider à remplir ce contrat au bénéfice des plus isolés et des plus vulnérables". **Message entendu et reçu !**

Texte © Stéphane Dugast



Une mission correspond à ~8 jours sur place, soit +600 consultations/interventions réalisées par mission. Les actions incluent soins, diagnostics, accompagnement médical, formation et création de réseaux de santé. **Le leitmotiv est : sauver, soigner, enseigner.** (En collaboration étroite avec le Ministère de la Santé malgache)



**50 K€ C'EST UNE MISSION POUR SAUVER 600 VIES**

Et vous ? Vous faites quoi par solidarité ? **SOUTENEZ AVIATION SANS FRONTIÈRES**

"L'avion hôpital en quelques mots ? C'est le salut qui vient du ciel. C'est donner un espoir extraordinaire pour les populations sinistrées.

Ce n'est pas seulement sauver des vies mais c'est sauver la vie. Car pour mettre en échec la maladie, il faut des soins et de l'humain. Et seul l'avion hôpital offre à l'humain toute la capacité de choisir de nouveau son destin"

Jean-Jacques Dumesnil, médecin-bénévole pour Médicaéro



Aviation Sans Frontières regroupe 800 bénévoles en charge d'acheminer l'aide d'urgence depuis la France et ses bases à l'étranger, et de transporter ou encore d'accompagner des personnes partout dans le monde. L'avion-hôpital est un projet attendu et porteur. Il fait sens pour tout simplement continuer de faire voler les ailes de la générosité.



Un président d'ONG et un astronaute-pilote et parrain tout sourires, et pour cause ! Suite à la présentation à la presse des projets et du dernier avion de la flotte d'Aviation Sans Frontières, Thomas Pesquet (aux côtés de Gérard Feldzer) s'apprête à mener sa première mission comme pilote bénévole en direction de l'Afrique. Emotions et fierté sont perceptibles.

## Thomas Pesquet, un parrain au grand cœur



Aéroport Paris-Le Bourget. 13 avril 2022, 13h40. "Nous partons sous une météo que l'on peut qualifier de pourrie, pluie et vent tout le long de la route de ce premier jour de convoyage. Une première émotion au départ avec le "Water Salute" un moment symbolique pour ce nouvel avion et pour nous tous" (Journal de bord de Thomas Pesquet).

**A**ncien ingénieur et pilote de ligne Air France, doué en sport et passionné de musique, Thomas Pesquet est sans conteste l'explorateur le plus médiatique et l'une des personnalités préférées des Français depuis désormais plus d'une décennie. L'astronaute est aussi depuis 2019 le parrain d'Aviation Sans Frontières, avec qui il déploie sans compter les ailes de la générosité.

Je suis pilote, alors l'aérien pour aider la planète, ça me parle évidemment ! Depuis 45 ans, Aviation Sans Frontières fait voler les ailes de la générosité partout dans le monde mais aussi en France au profit des gens qui en ont besoin. Je ne vais pas énumérer toutes les missions d'Aviation Sans frontières. Elles sont tout simplement la preuve que l'avion est plus qu'un moyen de transport, il est un outil formidable pour aider et unir les gens en détresse. Il participe à l'élan dans de générosité et il est générateur d'espoir. C'est indispensable dans notre monde actuellement très fracturé !

Thomas Pesquet incarne parfaitement l'image du touche-à-tout talentueux. Né le 27 février 1978 à Rouen, cet homme aux passions multiples conjugue excellence sportive et intellectuelle avec un naturel déconcertant. Sportif accompli - judo, basketball, course à pied, natation, VTT, voile, alpinisme - il pratique également la plongée sous-marine, le parachutisme et joue du saxophone.

À cette vitalité physique s'ajoute un parcours scolaire exemplaire : après une classe préparatoire au lycée Pierre Corneille de Rouen (1998), il intègre Supaéro à Toulouse, d'où il sort diplômé en 2001 spécialisé en conception et contrôle des satellites. Sa dernière année se déroule à l'École polytechnique de Montréal dans le cadre d'un master Aéronautique et espace.

En 2006, Thomas franchit une nouvelle étape en obtenant sa licence de pilote de ligne après avoir suivi la formation Air France. Mais c'est deux ans plus tard que sa carrière prend un tournant décisif : il participe à la campagne de recrutement lancée par l'ESA pour sélectionner six nouveaux astronautes. Au terme d'épreuves intellectuelles, psychologiques et physiques particulièrement exigeantes, Thomas Pesquet se distingue parmi plus de 8 000 candidats et obtient sa sélection.

Après sept années d'entraînement intensif, Thomas Pesquet réalise enfin son rêve en novembre 2016 : il s'envole vers la Station spatiale internationale (ISS) pour une mission de six mois. Le 2 juin 2017, il retrouve la terre ferme à bord du Soyouz MS-03, après avoir passé 197 jours dans l'espace.

En juillet 2020, il repart pour une seconde mission, baptisée "Alpha", d'après Alpha Centauri, le système stellaire le plus proche de la Terre, perpétuant ainsi la tradition française qui consiste à baptiser les missions spatiales du nom d'une étoile



Personnalité parmi les plus aimées par les Français, Thomas Pesquet a accepté de mettre sa notoriété au service d'Aviation Sans Frontières et d'en devenir le parrain en 2019. "C'est mon ADN, en tant que pilote et je m'identifie avec les bénévoles sur le terrain" aime-t-il à rappeler.

ou d'une constellation. Cette mission marque un double premier : premier Européen à voler en Crew Dragon et premier à décoller du sol américain depuis plus de dix ans.

En avril 2021, aux côtés des astronautes Akihiko Hoshide (JAXA), Shane Kimbrough et Megan McArthur (NASA), il rejoint à nouveau l'ISS pour une mission de six mois qui s'avèrera particulièrement riche en accomplissements.

Au-delà de sa contribution à plus de 200 activités de recherche spatiale, incluant 40 expériences européennes et 12 nouvelles expériences dirigées par l'agence spatiale française (CNES), Thomas Pesquet devient le témoin privilégié d'événements historiques : l'arrivée du module russe Nauka et du bras robotique européen ERA, ainsi que le retrait du module Pirs après vingt années de loyaux services. Il réalise également quatre sorties extravéhiculaires pour installer de nouveaux panneaux solaires, accumulant un total de 39 heures et 54 minutes en dehors de la station - un record absolu pour un Européen.

Au-delà des exploits techniques, Thomas Pesquet excelle en vulgarisation scientifique. Grâce aux réseaux sociaux, il partage avec des millions de personnes les beautés de la Terre vue de l'espace et sensibilise à la fragilité de notre planète bleue.

C'est en 2019 que Thomas décide de s'engager aux côtés des 800 bénévoles d'Aviation Sans Frontières. Son engagement se traduit par des actes concrets : participation à des missions de convoyage en Afrique en tant que pilote, mobilisation de sa notoriété lors d'événements caritatifs comme les dîners de gala ou la soirée du Grand Rex ou encore le versement de l'intégralité des droits d'auteur de son "Calendrier Thomas Pesquet 2025" à l'association.

Homme de l'air et de l'espace, passionné et engagé, Thomas Pesquet est un parrain au grand cœur.

Texte © ESA & Stéphanie Dugast  
Photographies © Tristan Reynaud



## Anggun, un cœur en or

Très touchée par les actions menées par Aviation Sans Frontières, j'ai décidé de m'engager. Chacun d'entre nous peut faire le bien ; il suffit parfois juste d'ouvrir ses yeux et son cœur pour le comprendre.

Anggun connaît la force du voyage. Son attraction aussi. Bien qu'elle connaisse le succès dès l'âge de 9 ans en Indonésie, une petite voix lui murmure à l'oreille de s'envoler, pour se découvrir. Elle n'a pas encore 20 ans, mais l'envie de dévorer la vie, connaître celle des autres et enfin se connaître elle-même. Sa carrière internationale démarre après avoir fait escale à Londres, puis à Paris, où une rencontre décisive a lieu en 1996 et lui permet de lancer "La Neige au Sahara" qui connaîtra le succès dans 33 pays.

Elle devient également porte-parole de l'Organisation des Nations unies dans le cadre de programmes destinés à lutter contre le sous-développement (micro-crédits) et Ambassadrice de bonne volonté de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).



## DU TARMAC À LA PIROGUE

Une chaîne humanitaire  
jusqu'aux confins du Congo

par Nicolas Mathys

**T**outes les communautés n'ont pas accès à la médecine moderne. Pour pallier ces lacunes, l'Association de l'amour vivant (ASLAV) collecte du matériel médical afin de le distribuer jusqu'aux confins du Congo, là où les pistes s'effacent devant la forêt. Un défi logistique qui requiert l'expertise d'Aviation Sans Frontières, les avions d'Air France et la ténacité de quelques soignants à bord d'une pirogue.

Véritable trait d'union entre les peuples, la frêle embarcation conduit chaque mois une équipe médicale pour assurer des consultations gratuites et régulières auprès de 14 communautés villageoises, dont les autochtones Pygmées qui vivent dans une extrême précarité.



Entre Mougouma-Bailly et Botongo, Likouala, Congo. En décembre, à la fin de la saison des pluies, la rivière de la Likouala-aux-Herbes offre aux pirogues l'opportunité de se faufiler pour connecter de nombreux villages, transporter des marchandises, ou simplement pêcher. Ici, les routes n'existent pas.

Entre Boha et Edzama, Likouala, Congo. Vêtue de beaux habits, une famille navigue à bord d'une pirogue pour se rendre à la messe dans le village le plus proche. Dans cette région où les routes n'existent pas, ces pirogues traditionnelles en bois constituent le moyen de locomotion le plus pratique. De longues et de larges varèles, elles sont utilisées autant pour pêcher que pour le transport de personnes ou de marchandises.





Roissy, Val-d'Oise, France. Édouard Gonnou, coordinateur de la Messagerie médicale d'Aviation Sans Frontières, dépose un colis prêt à l'envoi. Le colis sera ultérieurement chargé dans un avion Air France sur le tarmac.



Brazzaville, Congo. Une soignante du Centre de soins Sœur Martin procède à des analyses dans un laboratoire à l'arrière des salles de consultations. Plusieurs échantillons de sang seront observés au microscope pour détecter ou non leur contamination par le paludisme, une maladie mortelle au Congo transmise par les moustiques du genre Anophele.



Roissy, Val-d'Oise, France. Des colis humanitaires sont entreposés à la Messagerie médicale d'Aviation Sans Frontières avant leur expédition par avion. On y trouve à la fois du petit matériel (seringues, pansements, compresses), des compléments nutritionnels, des pompes spécialisées, des fauteuils roulants, des potences, etc.

Belin-Bétiat, Gironde, France. Une bénévole de l'ASLAV dépose un sachet de compresses dans un carton destiné à être envoyé dans un dispensaire installé au Congo, pays où l'association concentre ses actions.



Aviation Sans Frontières mobilise depuis 1980 son expertise, ses avions et le réseau aérien pour acheminer l'aide d'urgence depuis la France et ses bases à l'étranger, et transporter ou accompagner des personnes partout dans le monde. Depuis le premier colis médical remis entre les mains d'un commandant de bord, l'association soutient de nombreux hôpitaux et dispensaires en leur livrant de quoi travailler. En 2023, cette "Messagerie médicale" a permis l'envoi de 5 600 colis de matériel médical et de produits de première nécessité vers 24 pays différents. Plus de 40 bénévoles s'occupent de leur ramassage, de leur transfert, de leur conditionnement et de la mise à bord dans les avions. La coopération du personnel navigant et de la direction d'Air France est dès lors primordiale pour que chaque colis parvienne à destination.

Dans le nord des forêts du bassin du Congo, l'Association de l'amour vivant (ASLAV) met à profit cette chaîne humanitaire internationale. Depuis 2005, elle œuvre pour améliorer les conditions sanitaires des populations isolées et défavorisées en soutenant les centres de santé gérés par des congrégations catholiques. Installées à Impfondo, des Filles de la Charité peuvent ainsi opérer des consultations médicales avancées grâce à une pirogue-hôpital. Deux infirmières, un vaccinateur, un agent polyvalent sont conduits par un pinassier au fil de la Likouala-aux-Herbes.

Aux riverains qu'aucune route ne dessert, l'équipe de l'ASLAV navigue pour prodiguer des soins, assurer une sensibilisation et des suivis médicaux, vacciner et prescrire des rendez-vous à l'hôpital le plus proche. Chaque mois, elle s'engage à visiter près d'une quinzaine de villages répartis entre le sud et le nord d'Epéna. Une mission de 10 jours que sœur Ginette et son équipe accomplissent quels que soient les intempéries et le niveau de la rivière. Point d'orgue d'une logistique tout-terrain au service des plus faibles, tels les membres de l'ethnie autochtone Baka, ces Pygmées qui dansent ce jour-là pour célébrer la venue des soignants.



Entre Impfondo et Epéna, Likouala, Congo. Un bus local est désembarqué par ses passagers, et avec l'aide de 4x4 des Filles de la Charité. La majorité des 86 kilomètres de cette piste entre Impfondo et Epéna sont carrossables, mais une portion d'une dizaine de kilomètres est toutefois redoutée.

Le talus qui la supporte s'affaisse au fil des années et des pluies diluviennes. Depuis sa construction il y a une trentaine d'années, cette route n'a jamais été entretenue par les pouvoirs publics, et sa traversée met à rude épreuve les amortisseurs et les châssis, même pour un véhicule adapté.

Brazzaville, Congo. Sœur Anastasie, infirmière et directrice de l'Œuvre médicale catholique Saint-Joseph, reçoit un colis de l'ASLAV que la Messagerie médicale d'Aviation Sans Frontières lui a transmis. Les moyens du centre sont rudimentaires et ses besoins sont constamment en hausse. Pour traiter les patients, toutes générations confondues, la réception de n'importe quel matériel médical suscite un grand soulagement.





Entre Épéna et Itanga, Likouala, Congo. La pirogue de l'ASLAV entame sa tournée vers les villages bordant la rivière de la Likouala-aux-Herbes. La République du Congo fait partie des six pays couverts par la grande forêt équatoriale africaine. Ici, dans le nord du pays, la forêt et la brousse sont fondamentales dans le rythme de vie des habitants. La chasse, la pêche, la cueillette et l'agriculture vivrière définissent leur mode de vie. Mais l'accès à des services de base, tels que l'éducation, la formation et la santé, reste précaire.



Bondoki, Likouala, Congo. La sœur-infirmière Ginette et l'aide-pinassier Rémys déchargent le matériel nécessaire à l'installation de leur hôpital mobile : tentes, tables, chaises, caisses de médicaments, petits matériels... chaque jour pendant 10 jours, le balai se répète.

Mobaka, Likouala, Congo. Installée dans une case de bois et de feuilles de palmiers, l'infirmière Marie-Solange procède à la consultation prénatale d'une jeune femme de l'ethnie Baka. Elle mesure la taille de son tour de ventre pour estimer l'avancée de la grossesse. Dans cette région, la plupart des femmes n'ont pas accès à ce type de consultation, ni même à aucun suivi échographique. L'accouchement se fait en général dans le village, hormis pour celles qui ont pu se préparer et se déplacer à l'avance vers la ville la plus proche possédant un hôpital, Impfondo, à plus de 80 kilomètres d'Épéna.



Itanga, Likouala, Congo. Un villageois monte sur une balance dans le cadre de sa visite médicale organisée par l'ASLAV. À gauche, un des chefs du village patiente en attendant sa consultation pour lui et sa jeune fille. "Je me sens en bonne santé, précise-t-il, mais je viens par précaution". Preuve que les campagnes de prévention mises en place depuis des années portent leurs fruits. La venue du chef est d'ailleurs un gage de confiance. Elle envoie un signal rassurant aux autres villageois qui rechignent parfois à consulter.

Kinami, Likouala, Congo. La sœur-infirmière Ginette assistée par l'infirmière Marie-Solange examine une mère et sa fille. L'une des principales causes de mortalité parmi ces populations isolées est le paludisme. Au Congo, l'UNICEF estime que cette maladie infectieuse représente 54 % des décès chez les enfants de moins de 5 ans. Elle est due à des parasites qui sont propagés et transmis par la piqûre d'un moustique du genre Anophèle.

Moungouma-Bailly, Likouala, Congo. Une vingtaine de villageois posent pour la photo. Membres de l'ethnie Baka, ils habitent au sein des forêts primaires du bassin du Congo.



Entre Mossengue et Likonda, Likouala, Congo. L'équipe de l'ASLAV atteint le village difficilement. Les consultations au sein du précédent village auront duré toute la journée. "33 patients traités, c'est un bon bilan !" confie sœur Ginette qui, malgré l'heure tardive, se réjouit que la sensibilisation médicale ait fonctionné.

Mobaka, Likouala, Congo. Les danses et les chants animent le quotidien des Bakas. C'est l'occasion pour certaines femmes de porter le traditionnel pagne en feuilles (palmier, manioc ou autres), tandis que les hommes assurent les percussions effrénées. Ici, pas de tambour traditionnel, mais tout objet pouvant résonner (rondin, bidon...) est réquisitionné pour participer à la fête.





“Voyez-vous dans la vie, il n’y a pas de solutions. Il y a des forces en marche : il faut les créer, et les solutions les suivent.”

Antoine de Saint-Exupéry, Vol de nuit, 1931



**Faire un don**  
Soutenez nos missions grâce au don régulier en prélèvement automatique. Vous recevrez gratuitement la Lettre d'Aviation Sans Frontières.



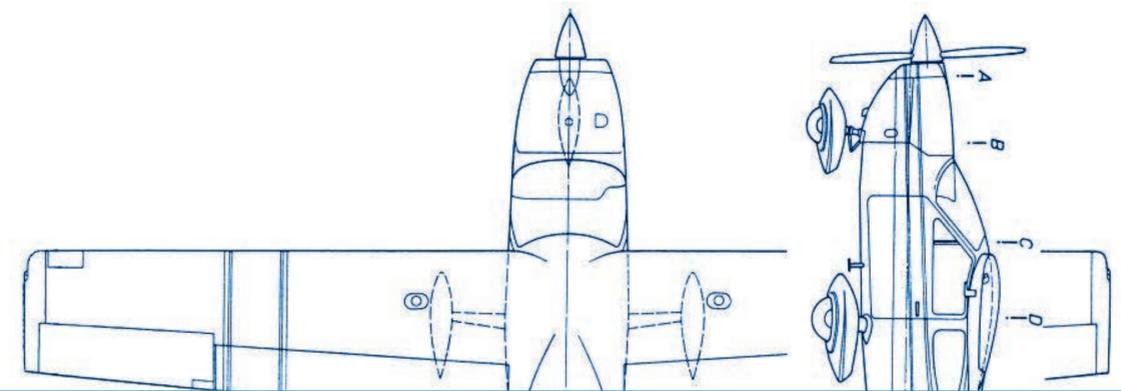
**L'assurance vie ou le legs**  
sont un moyen simple et souple de vous engager, demain, aux côtés d'Aviation Sans Frontières. Il vous suffit de mentionner notre association lors du choix du ou des bénéficiaires de votre contrat.



**Don financier ou en nature,**  
mécénat de compétences et de projet, organisation d'événements avec vos employés : engagez votre entreprise et vos collaborateurs à nos côtés !

**Devenir adhérent ou bénévole ?**  
Être adhérent, c'est soutenir Aviation Sans Frontières en prenant part à la vie associative.  
Être bénévole, c'est s'engager à nos côtés pour agir sur le terrain.

## Rejoignez-nous !



### ILS NOUS ACCOMPAGNENT



**Nos partenaires :**  
AFER, APG, Aelia, Air Caraïbes, Airbus Groupe, Alvest, Ansys, BNP Paribas Suisse, Boeing France, Bluelink, Caisse d'épargne, Captain Cause, Carrefour, Clyde & Co, Corsair, Eiffage, Envol Afrique, Exploris, FFPLUM, Flammarion jeunesse, Fondation Airbus, Fondation Safran pour l'insertion, Forbes, Goodeed, Groupe Buttard, Groupe Europe Handling, Homeperf, Hop, HubOne, Its Group, Jet Solidaire, JetFly, Jetcraft, Jetex, Kuehne + Nagel, Leasecom, Marco Polo, Microsoft, ORBX, Onet, Pratt&Whitney, Rimowa, SGK, SNCF Voyager, Scalian, Siaci Saint-Honoré, Skild, Takoma, Sonovision-Groupe Ortek, TotalEnergies, Transavia, Triathlon Alpes d'Huez, Vietnam Airlines, Voyageur du monde, Vueling, Yotta

**Nos partenaires institutionnels :**  
Aéro-Club de France, ARSEAA, DGAC, ESA, E2C, GIFAS, IPSA, SIAE

**Nos partenaires Médias :**  
Aérobuzz, Aéro-Morning, Air & Cosmos, Airways Magazine, Aviation et Pilote, France Médias Monde, Groupe Expression, Zeppelin

### ILS NOUS ACCOMPAGNENT EN MÉCÉNATS DE COMPÉTENCES



*Vente caritative  
au profit de l'association*



# AVIATION SANS FRONTIÈRES

Vente aux enchères  
Mercredi 18 juin 2025 - 20h



ARTCURIAL

