MAF
Mission Aviation Fellowship

flying for life

2/2020

75 YEARS OF MAF

Édition anniversaire

75 ans

Apporter du secours, de l'espoir et de la guérison par avion : c'est ce que fait la MAF depuis 1945

Focus

Reportage : le vol qui introduisit la MAF en Afrique

Célébration de la MAF

Invitation au 75e anniversaire des événements de la MAF : Plongez dans notre monde !

La guerre prend fin, l'espoir renaît

1945 : Moins de deux semaines après la fin de la Seconde Guerre mondiale en Europe, la branche européenne de la MAF est fondée en Angleterre en mai. Au lieu de la destruction, l'aide, la guérison et l'espoir étaient à l'ordre du jour. Il était compréhensible que le progrès technique ne puisse pas seulement être utilisé à des fins destructrices mais aussi constructives et au profit de nos semblables, mais à l'époque, cela n'allait pas de soi.

C'est depuis 75 ans que la MAF s'engage pour ses semblables et notamment pour les plus démunis parmi eux, supporté par des bienfaiteurs généreux, qui portent le travail de la MAF en prière et avec leurs finances. Que ce soit en mécanique ou en pilotage, dans le software, ou dans le domaine de l'administration, nos collaborateurs font un excellent travail dans des conditions parfois très difficiles.

L'implantation d'une telle œuvre dans des pays en voie de développement exige souvent un engagement de longue haleine. Lors de catastrophes, au contraire, il s'agit d'intervenir de manière rapide, ce qui demande une grande flexibilité et un esprit de sacrifice de la part des spécialistes concernés ainsi que de leurs membres de famille qui sont parfois appelés à renoncer à certains privilèges propres à une vie « normale ».

Un tout grand merci à tous ceux qui se dévouent si remarquablement et à leurs bienfaiteurs. Que Dieu vous le rende !

Serez-vous aussi de la partie ?

André Bucher
Président

Thomas Beyeler
CEO

75 ans

Une relation avec la population locale est importante pour tous les employés de la MAF. Aussi différentes que soient les cultures, l'amour et l'appréciation comprend tout le monde.

La structure métallique des avions de Nate Saint est maintenant exposée au siège de la MAF-USA à Nampa. Un banc de sable de 200 m de long suffisait pour que le pilote puisse se poser.

Les grandes étapes de la MAF

1945 Le « Christian Airmen's Missionary Fellowship » est fondé aux États-Unis.

1946 Le premier vol de la MAF a lieu de la Californie au Mexique. Aux commandes : Betty Greene, ancienne pilote des « Women Airforce Service Pilots ».

de secours, d'espoir et de guérison

Chrétien et humanitaire : l'objectif de la MAF reste inchangé. Favoriser la transformation par la foi chrétienne et subvenir aux besoins les plus élémentaires des populations. Voilà ce que nous cherchons à atteindre sur quatre continents. Les exemples suivants illustrent bien ces deux aspects des services de la MAF.

En Amérique du Sud

Equateur, septembre 1955. Nate Saint, un missionnaire américain et pilote de la MAF est installé avec sa famille sur une petite station. Son cœur brûle pour les Aucas et il désire leur apporter l'Evangile. Or, les habitants de cette tribu sont connus par leur violence à l'égard des étrangers. Rempli de courage et doué de créativité, il développe une méthode lui permettant d'envoyer des cadeaux à ces indigènes. A bord de son avion, il survole la région et fait descendre un panier au moyen d'une longue corde. Il tourne en cercles serrés pour que le panier soit bien accessible aux villageois qui ont ainsi la possibilité de se servir du contenu. Ces derniers semblent prendre plaisir au jeu et renvoient des cadeaux à eux. Puis, le 8 janvier 1956, l'avion se pose sur un banc de sable et Nate Saint, Jim Elliot, Ed McCully, Pete Fleming und Roger Youderian s'avancent vers les Aucas désirant ardemment nouer des contacts. Mais leur courage a des conséquences effroyables : les Aucas saisissent leurs arcs et tuent les missionnaires avec leurs flèches. Le projet d'apporter le message de Jésus-Christ à cette tribu semble avoir complètement échoué. Mais l'histoire n'est pas finie. Rachel Saint, la sœur de Nate, et Betty Elliot, la veuve de Jim Elliot qui a aussi perdu la vie lors de l'agression, sont retournées chez les Aucas. Cette fois, ces étrangères ont été bien accueillies. Par la suite, de nombreux indigènes de cette région ont trouvé la foi en Jésus-Christ, parmi eux quelques-uns des meurtriers.

Aujourd'hui, près de 200 régions de l'Equateur sont desservies par les vols de la MAF. Un grand nombre de ces habitants est parvenu à la foi grâce à des pasteurs et des églises locales qui ont bénéficié des vols de la MAF.

1947

1948

1947 En Europe, le premier avion de la MAF pour une expédition en Afrique est acheté et inauguré solennellement.

1948 Stuart King et son équipage en Afrique centrale. Une piste d'atterrissage provisoire a été créée pour l'atterissage à Bulape.

En Afrique

Tchad, 1976. Le pays est partagé par des musulmans et des chrétiens, des africains et des arabes de différentes tribus. Onze armées sont stationnées dans cette contrée désertique. Les déplacements sur les routes sont devenus extrêmement dangereux en raison des barrages et des embuscades qui font partie du quotidien. Cette situation d'insécurité fait que l'approvisionnement médical n'est possible que par voie aérienne.
Maurice Houriet, pilote de la MAF aujourd'hui retraité, se trouvait dans ce pays à cette époque et raconte : « Chaque mois, nous avons effectué durant une quinzaine de jours des vols vers 35 petites cliniques et pharmacies isolées. Le gouvernement n'était pas en mesure d'assumer cette responsabilité. » La MAF est donc intervenue et a ainsi contribué dans une grande mesure à la santé de la population. Les évangélistes et même une sage-femme profitaient de ces vols. Au sud du pays, la MAF a effectué durant plusieurs semaines des navettes de transport de nourriture en faveur d'une tribu qui était sans ressource en raison d'une sécheresse et de conflits incessants.

Plus de 200 groupes ethniques vivent au Tchad, dont environ 55% sont musulmans et 40% chrétiens. Le pays est 30 fois plus grand que la Suisse, et sa population de 16 millions d'habitants n'est que deux fois plus élevée.

Et depuis cette époque, qu'est-ce qui a changé ? Maurice Houriet se souvient : « Dès 1983, le gouvernement a repris la charge d'approvisionner les cliniques à la suite de l'apaisement des foyers de conflits. Les réseaux routiers ont été développés et les transports sont devenus plus aisés et plus sûrs.

Deux ans après le Tchad, aussi le Mali a connu une grande famine. La MAF a construit une base dans ce pays et a grandement contribué à la gestion de cette crise humanitaire.
Le continent africain connaît sans cesse des situations de crise. En 2019 encore, il y a eu les grandes inondations au Mozambique. La MAF a joué un rôle central dans les secours et va encore poursuivre ses interventions à l'avenir.

Pour atteindre les colonies sur le lac Tchad, la MAF a utilisé un avion amphibie. Le ravitaillement en carburant se faisait souvent à la main, comme c'est encore partiellement le cas aujourd'hui.

Même aujourd'hui, les vols pour les employés de l'église sont souvent le seul moyen d'assurer un approvisionnement en temps voulu dans ce pays géant qu'est le Tchad.

Les grandes étapes de la MAF

1949

1949 Un De Haviland Rapide est acheté pour des missions en Afrique.

1951

1951 L'ancien pilote de bombardier australien et pionnier de l'aviation de la MAF, Harry Hartwig, trouve une base pour la MAF en Papouasie-Nouvelle-Guinée. En août, il est tué dans un accident d'avion. Son travail de pionnier se poursuit.

Angleterre–Afrique, 1948 :

le vol aventureux

qui introduisit la MAF sur le continent noir

Ce fut un vol extraordinaire. Stuart King, Jack Hemmings et Tom Banham ont accompli un réel exploit aux yeux du monde aéronautique civil de l'époque. Ils se sont envolés d'Angleterre à bord d'un « Miles Gemini » pour se rendre par étapes jusqu'au centre de l'Afrique. Ils avaient pour objectif de clarifier les besoins en transports aériens sur ce continent. MAF Angleterre a interviewé Stuart King et Jack Hemmings il y a quelques années.

Au nord de l'Allemagne, juste avant la fin de la guerre mondiale : Le mécanicien et pilote anglais, Stuart King, a reçu un courrier de sa mère qui a transformé sa vie. La lettre contenait un article découpé dans un journal qui suggérait l'utilisation d'avions pour la paix et non pour la guerre et d'en faire des porteurs de vie et d'espoir et non de destruction. Le Hemmings il y a quelques années. quant à lui, se trouvait en Inde avec la Royal Airforce, lorsqu'un collègue lui a montré le magazine « Mildway Outlook » qui parlait d'une idée semblable. Cette vision s'est emparée de Hemmings et de King qui se connais-

1956

1956 Le pilote missionnaire américain Nate Saint et d'autres missionnaires atteignent la tribu Auca en Équateur par avion. Ils atterrissent sur un lit de la rivière Curaray. Les hommes meurent comme des martyrs.

saient très bien. Deux années après la fin de la guerre, ils échafaudèrent un plan en compagnie de Tom Banham, ex-navigateur de Navy. Ils désiraient effectuer un vol sur le continent africain pour y analyser les besoins en vols aériens dans un but missionnaire à différents endroits. « Les gens disaient que nous étions fous, mais lorsqu'on a effectué des vols en temps de guerre, tout autre entreprise devient possible », commente King en parlant de cette décision.

Envol dans la tourmente

Le 13 janvier, les trois aviateurs chrétiens s'envolèrent de Croydon en direction de Paris par un temps très venteux et de mauvaises conditions météorologiques. Paris a été le but de la première étape. Puis le voyage a continué via Marseille sur la Corse et la Sardaigne. En survolant la Méditerranée, un moteur a signalé des problèmes sans pour autant calé complètement. « Puis nous avons aperçu Tunis. Nous étions pour la première fois en Afrique, quelle émotion ! Là, grâce à Dieu, j'ai pu réparer le moteur », raconte Stuart King. Prochain arrêt : le Caire. Arrivés là, ils ont dû remédier à des problèmes techniques sur l'appareil de communication.

Survol du désert sans aucune orientation

Le voyage a continué vers le sud, le long du Nil jusqu'à Wadi Halfa, la contrée la plus chaude du globe. Mais que faire lorsqu'on est en vol et que la carte géographique affiche la mention « Informations incomplètes » ? A part la boussole, il n'y avait aucun autre instrument de navigation à bord. Un essai de radiocommunication a échoué : position inconnue. Une minuscule ligne noire apparut finalement au-dessous d'eux qu'ils reconnurent comme étant la voie ferroviaire conduisant à Khartoum au Soudan. Ceci correspondait exactement au projet de nos trois pionniers. Arrivés là, ils ont rencontré Howard Borlase, directeur de la « Mission intérieure du Soudan ». « Il nous a parlé de leurs grandes difficultés de déplacement. Nous sommes restés quelque temps à Khartoum et

Les grandes étapes de la MAF

1961

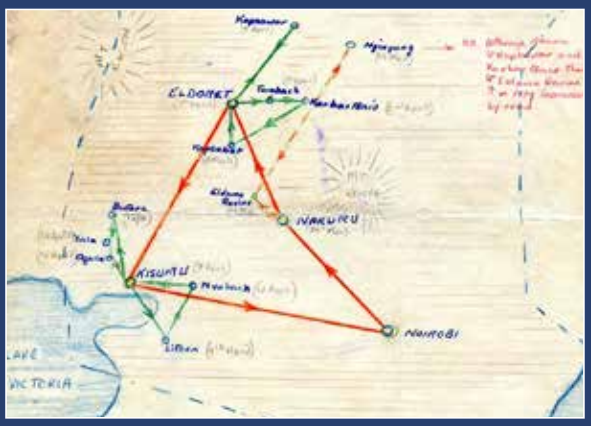
1961 La MAF commence ses opérations de vol au Zaïre, l'actuel Congo. La même année, le MAF développe une radio à ondes courtes.

MAF-Air Services débute à Ballarat, en Australie. Les avions de mission sont réparés et entretenus ici.

avons appris que plusieurs missionnaires restaient bloqués et isolés jusqu'à neuf mois, lors des saisons de pluie. »
King raconte encore : « Pour évaluer la situation, nous avons remis un questionnaire de six pages aux sociétés missionnaires et aux responsables de cliniques stationnés dans ces régions. Le résultat était clair : en de nombreux endroits l'avion serait une aide bienvenue mais impayable. »
Lors d'un vol au Burundi, la vie des trois pilotes fut en danger : en raison de forts vents, la machine n'a plus pu reprendre de la hauteur. Le Gemini a dû atterrir d'urgence sur le flanc d'une montagne. Personne n'a été blessé, mais l'avion ne pouvait plus être réparé. L'équipage a dû continuer à pieds pour atteindre après plusieurs jours de marche la ville la plus proche. Là, ils ont pu acquérir une voiture qui les a amenés à Nairobi. Le voyage a donc continué par voie terrestre, avec une Ford Taunus. Finalement, les trois pionniers sont arrivés en Tanzanie.
De retour en Angleterre, les trois hommes ont fait un rapport éloquent sur les immenses besoins de vols aériens en Afrique. L'organisation MAF Angleterre qui venait d'être fondée leur accorda le feu vert. Avec l'argent octroyé par l'assurance, ils ont pu acquérir un nouvel avion, un De Haviland Rapide. Celui-ci devait bientôt être engagé au Soudan pour effectuer les premiers vols de la MAF en Afrique.

Pour faire connaître leur projet au public, l'équipage a effectué une tournée en Grande Bretagne. Plusieurs journaux en firent l'écho.

13 janvier 1948. Le « Miles Gemini » attend à l'aéroport de Croydon, au sud de Londres. Il s'envolera bientôt pour l'Afrique. A cette époque, ce bimoteur avec un rayon d'action de 800 km représentait une performance.



L'équipage planifie les vols de reconnaissance en Afrique avec des cartes géographiques, en partie dessinées par leurs propres soins. Le rouge indique les distances parcourues en avion, le vert celles qui ont été franchies par voie terrestre. En bas à gauche, on voit le lac Viktoria.

1966

1981

1966 La MAF ouvre un programme au Tchad. Treize ans plus tard, il doit être temporairement fermé en raison de la guerre civile.

1981 Pour l'ONG World Vision, MAF vole en Éthiopie pendant la famine.

Festivités des 75 ans de la MAF Suisse

Plongez dans le monde de la MAF !

MAF75-Voyage d'aventures

Sur les traces de la MAF

Samedi 31 octobre 2020, 10h-17h
Départ depuis votre domicile.

Venez voyager avec nous à travers l'histoire de la MAF. Le départ a lieu à votre domicile. Les transports publics vous conduisent au Musée des Transports de Lucerne en compagnie d'autres participants. En route, vous passez par différents endroits de la Suisse et découvrez des postes intéressants.

MAF75-Dîner

Célébrez avec nous !

Samedi 31 octobre 2020, dès 17h
à la suite du voyage d'aventures

Faire un don en jouissant d'un excellent repas ! Pour le prix de CHF 75.– par personne, vous participez au dîner du jubilé au Musée des Transports à Lucerne. Et tout en dégustant les mets délicieux, vous entendez différentes présentations de la MAF à l'échelle mondiale.
Les enfants sont naturellement aussi invités. Ils participent au prix de CHF 7.50 par enfant (jusqu'à l'âge de 14 ans).

Plus d'infos et inscription : maf-suisse.ch/fr/75
ou par téléphone 062 842 25 73
Délai d'inscription : 30 septembre 2020 (le nombre de places pour le repas est limité à 175 personnes)

Les grandes étapes de la MAF

1985

1985 Le MAF lance un programme au Mali en raison de la grande famine. En même temps, un réseau de communication est établi. Un projet de construction de puits est également lancé, qui existe toujours aujourd'hui et qui est aussi supporté par MAF Suisse.

Journée de la MAF

Rester en phase avec le monde de la MAF

Samedi 15 août 2020, 10h-15h
Aéroport Bern-Belp

Plongez-vous dans le monde de la MAF. Venez écouter les expériences que vivent nos pilotes et mécaniciens avec leur famille à l'étranger. Des présentations touchantes, des vidéos passionnantes et un programme musical font partie des événements de la journée.
Vos enfants ne s'ennuieront pas avec le programme qui les attend. Un simulateur de vol gratuit sera mis à disposition. Vous pourrez aussi participer à un concours, jouir d'un vol, savourer un simple repas de midi, et passer des moments de partage avec d'anciens et de nouveaux amis de la MAF.

Aucune inscription n'est nécessaire.
Infos : maf-suisse.ch/fr/rencontre
ou par téléphone 062 842 25 73

COVID-19: La MAF Suisse respecte les mesures de la Confédération valables au moment de ces événements. Si ces derniers doivent être annulés, vous en serez informés via notre site internet.

Préavis:

En plus des festivités, nous organisons une collecte à l'occasion du jubilé de la MAF. Après la journée de rencontre de Bern-Belp, nous démarrons une grande action de dons. Elle durera 75 jours jusqu'au samedi 31 octobre 2020, journée des festivités de MAF75.

Commandez dès à présent votre tirelire MAF gratuite via info@maf-suisse.ch ou maf-suisse.ch (contact)
Vous contribuez ainsi à l'aide humanitaire en faveur de nombreuses personnes en détresse. D'autres informations au sujet de notre action de dons paraîtront en août.

1 jour 5 jours 10 jours 15 jours 20 jours 25 jours 30 jours 35 jours 40 jours 45 jours 50 jours 55 jours 60 jours 65 jours 70 jours 75 jours

Journée de rencontre — **75 jours** — **Célébration d'anniversaire**

1985

1994

1985 Le Cessna Caravan est présentée à la MAF. L'avion robuste a 10-14 sièges

1994 Récemment, tous les avions de la MAF ont été équipés de GPS. Le MAF réagit au génocide au Rwanda et soutient le travail humanitaire.

NEWS

Des centaines de tests rapides COVID-19 ont été effectués par la MAF en Indonésie dans la ville de Merauke. Jusqu'à présent, tous les échantillons devaient être transportés par avion à Jakarta. Il a fallu des semaines dans chaque cas pour que les résultats soient disponibles.

Crise COVID-19 : en vol pour parer à différents besoins

L'émergence du Coronavirus a grandement freiné les vols de la MAF en de nombreux pays. Le besoin en finances est cependant resté inchangé en raison des frais fixes. Mais les vols effectués ont été d'autant plus importants. Par exemple, au Soudan du Sud ou au Madagascar, on a transporté du matériel de dépistage. Les vols en relation avec le COVID-19 ont représenté près du 60% du transport aérien. En d'autres lieux, comme au Timor de l'Est par exemple, il a fallu approvisionner des régions isolées en savon et en désinfectants. Au Bangladesh, l'avion amphibie de la MAF a été engagé pour évacuer des personnes en vue de leur rapatriement. L'une d'entre elles était une institutrice suisse. En Tanzanie, on a continué à transporter du matériel médical, en dépit de la forte expansion du virus.

La nouvelle piste est difficile à manquer depuis l'air. Trois murs soutiennent la structure. A part des excavateurs, on a également eu recours au dynamitage.

Construction d'une piste au Myanmar

Les travaux d'aménagement de la piste d'atterrissage au Myanmar touchent à leur fin. Durant le creusage, des monceaux de terre ont dû être déplacés à raison de 6000 tonnes par jour. Entretemps, on a commencé avec le goudronnage. La MAF prévoit d'effectuer des vols dans ce pays dans un proche avenir. De précieux contacts ont été noués avec le gouvernement par le biais de cette construction.

Les grandes étapes de la MAF

2010

2014

2010 Lorsqu'un tremblement de terre dévastateur frappe Haïti, la MAF est rapide sur place avec des vols de secours et des systèmes de communication.

2014 Une forte épidémie d'Ebola occupe le MAF au Congo.

Deux pilotes suisses, Martin Zimmermann et Stefan Hug, ont également participé aux transports vers Kasese, dans l'ouest de l'Ouganda.

Des seaux, des bidons et de la nourriture pour Kasese, Ouganda

De fortes inondations ont dévasté la région de Kasese en Ouganda le 21 mai 2020 dernier. En raison du lockdown, la MAF a d'abord été empêchée d'intervenir. Un pont sur l'axe routier principal ayant été emporté par les flots, les transports n'ont pas pu être effectués par voie terrestre. Enfin, dès le 30 mai, il a été possible de reprendre les vols d'entraide. La MAF a alors engagé quatre avions pour effectuer des navettes vers cette région sinistrée dans le but de porter secours aux victimes de ces intempéries.

En plus des seaux et d'autres matériels d'aide, des ustensiles pour le traitement de l'eau potable ont été acheminés par avion d'Entebbe à Kasese. Les transports étaient urgents.

Accident d'avion en Indonésie

Joyce Lin, 40 ans, pilote américaine de la MAF, s'est envolée le 12 mai 2020 de l'aéroport de Sentani avec un Quest Kodiak. Elle transportait des kits de test du COVID-19 destinés à la clinique locale du village de Mamit. Peu après le décollage, Lin a lancé un appel d'urgence. Puis la machine est tombée dans un lac. La pilote n'a pas survécu. La communauté de la MAF est bouleversée par ce tragique accident. Joyce Lin va leur manquer terriblement. Elle a consacré sa vie à l'aéronautique dans un but humanitaire et au service de l'église chrétienne. Elle laisse derrière elle ses parents et deux sœurs. La MAF coopère avec les autorités locales pour analyser les causes de l'accident.

Joyce Lin était également instructeur de vol et spécialiste en informatique. En raison des restrictions COVID-19, elle était la seule à bord de l'avion.

2015

2015 Un fort tremblement de terre au Népal coûte également de nombreuses vies. La MAF affrète des hélicoptères locaux pour l'aide d'urgence, en partie avec le soutien de la DDC Suisse.
Après des années de préparation MAF débute le programme au Libéria.

SRF DOK
SCHWEIZER HELDEN DER LÜFTE

Un pilote de la MAF à la SRF1 « DOK »

Entre le 1er et le 22 mai 2020, les ondes susmentionnées ont diffusé une série de quatre émissions ayant pour titre : « Schweizer Helden der Lüfte » (des héros des airs de nationalité suisse). Daniel Moser en a été un des acteurs principaux. Son quotidien en tant que pilote a fait l'objet d'une description détaillée, de même que sa vie de famille et ses liens avec l'église de maison.

Daniel, je pense que tu t'es réjoui de voir cette émission ?

Oui, je me suis réjoui de voir le résultat final de cette présentation qui ressemblait à un journal. Evidemment, c'était étrange de penser que tous les ménages suisses pouvaient porter un regard sur notre vécu. J'ai cependant trouvé fantastique que le cameraman avait l'intention de présenter nos expériences en tant que chrétiens, ce qui pour moi devait être l'élément principal.

De quelle nature ont été les feedbacks ?

En ce moment, nous sommes en Suisse et les feedbacks ont été pour la plupart positifs. De temps à autre, je suis interpelé à la Migros ou la Coop. Un jour que nous nous étions retrouvés avec des amis pour une grillade, des personnes sont entrés en conversation avec nous. Mon épouse Deborah et notre fils Eli rencontrent assez souvent des personnes intéressés.

Penses-tu que les Suisses étaient déjà suffisamment sensibilisés par les situations de détresse à l'étranger, ou qu'ils le sont devenus encore davantage au travers de cette émission ?

Je pense que nous savons depuis un bon bout de temps que de nombreuses personnes souffrent dans le monde, notamment par le biais des rapports sur les camps de réfugiés. De manière générale, je trouve cependant que nous sommes devenus quelque peu apathiques. Ce serait merveilleux si ce document motivait l'un ou l'autre à engager ses dons en faveur de personnes en détresse. Prochainement, je vais rencontrer un jeune homme qui semble intéressé.

Agenda

75 jours

Samedi 15 août 2020
Journée de la MAF

Festivités de la MAF
Samedi 31 octobre 2020

Impressum

Magazine pour membres et donateurs
et tous les intéressés.
Paraît 4 fois par an.
Mission Aviation Fellowship
Bahnhofstrasse 22, CH-4900 Langenthal
info@maf-suisse.ch, www.maf-suisse.ch
CEO Thomas Beyeler, 062 842 25 73

PC 85-541047-1
IBAN: CH10 0900 0000 8554 1047 1

Rédaction : Daniel Dubouloz, Thomas Beyeler
Graphique : Frank Baumann
Impression : Jordi AG, Belp
Fotos: Balz Kubli, MAF US, MAF International

Mission Aviation Fellowship est membre de l'Alliance évangélique suisse (AES) et s'est engagée à respecter le code d'honneur.

MAF Schweiz @MAFSchweiz