

1/2021



News

Un transport MAF qui transforme le quotidien : Panneaux solaires à bord d'un avion au Libéria

Impact

Formation de pilotes autochtones : Joseph Tua devient pilote de MAF en Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG)

Focus

Un pilote de ligne suisse, ex-pilote de MAF, s'offre pour dépanner durant la pandémie en PNG

Une chose essentielle

La maladie est l'un des plus grands maux de l'humanité. La pandémie nous l'a rappelé particulièrement. Chez nous, les plus vulnérables sont en premier lieu les personnes âgées. Mais dans de nombreux pays, il n'existe que cette catégorie : « les plus vulnérables ». En voici la raison : Jeunes et âgés vivent dans des contrées isolées, bien loin des hôpitaux ou des cliniques. Dans cette édition, vous allez trouver l'exemple d'un jeune avec une fracture de la jambe et d'un adulte souffrant de maux d'estomac très compliqués. Dans les deux cas, MAF est intervenue pour que ces patients reçoivent les soins nécessaires.

Bien que la plupart des vols de MAF profitent à des passagers ordinaires, les transports de secours médicaux (on les appelle en anglais : Medevacs) sont ceux qui ont le plus grand impact dans la vie des individus, car ils sont déterminants par rapport à de graves conséquences, voire même à la vie ou la mort. Remarquons que ce ne sont pas que les habitants du pays qui sont concernés. Il y a aussi de nombreuses organisations d'aide qui profitent des vols médicaux de MAF. Ce service offre une sécurité considérable lorsqu'on travaille dans des régions isolées.

D. Dubouloz

Daniel Dubouloz
Relations publiques
MAF Suisse



Photo de couverture : Un vol pour l'hôpital de Panzi, Congo

Dr. Denis Mukwege, dirigeant de l'hôpital de Panzi à Bukavu, a obtenu le prix Nobel de la paix en 2018. Sur la photo de droite, il reçoit fin octobre 2019 à Helsinki un don de la part de MAF Finlande en faveur de son hôpital. MAF effectue aussi des vols vers Bukavu : en 2020, elle a mis en place un pont aérien vers cette ville pour y transporter du matériel médical et des patients.



Un pilote autochtone en formation pour MAF

Joseph Tua se trouve actuellement en formation en Papouasie-Nouvelle-Guinée. Il s'investit dans cet apprentissage corps et âme, et sa motivation le pousse au-delà des connaissances techniques d'un pilote. Troisième enfant d'une famille chrétienne de sept, il est entré en contact avec les transports aériens dès son enfance au travers de son père.

Déjà en possession d'une licence de pilote, il a décidé à l'âge de 22 ans en 2017 de s'engager pour MAF. Pour cela, il devait se construire un réseau de donateurs pour le soutenir, accomplir une école biblique et suivre des cours de pilotage pendant trois mois en vue de réussir l'examen d'admission.

Des motivations touchantes

C'est de son père, pilote auprès de la société d'aviation de PNG Air Niugini, que Joseph Tua a hérité la passion pour les avions. Après sa formation de pilote en Nouvelle Zélande, Joseph a parlé avec ses parents au sujet de son avenir. « Ma mère m'a spontanément conseillé de travailler pour MAF », se souvient Joseph. Sa demande auprès de cette société a été bien reçue. Il raconte : « Le test psychométrique que j'ai dû passer a été très dur et j'avais l'impression de n'avoir jamais échoué aussi lamentablement. » Mais tout s'est bien terminé. Après un entraînement sur un Cessna Caravan au Centre de MAF Flight Training de Mareeba, Australie, il a pu retourner dans sa patrie et sa ville natale de Mount Hagen.

Une interruption du training offre une formation complémentaire

Après une période d'introduction en tant que pilote en PNG, Joseph s'apprêtait à effectuer son dernier examen d'admission à MAF, quand la pandémie a éclaté. Tous les instructeurs de vol responsables du training de Joseph étant à l'arrêt, sa formation a été interrompue. Cependant une autre porte s'ou-



Joseph Tua dans le simulateur C208



En décembre et janvier, Joseph Tua a été accompagné dans sa formation par Philipp Sutter, voir page 6-7. MAF Suisse a rassemblé une collecte en faveur du support de Joseph lors de la journée annuelle 2020.

vrir à lui. En raison de la situation, MAF a décidé de repousser la fonction de manager auprès des pilotes de ligne à sa base de Mount Hagen, fonction qui revint à Joseph. Il a eu l'occasion d'intervenir là où c'était nécessaire et d'effectuer des inspections de pistes d'atterrissage. De ce fait, il maintenait la communication entre les pilotes et les employés de la base et veillait au bon fonctionnement des activités aériennes. Il devait s'assurer aussi que les cargaisons et les passagers soient prêts au bon moment. Cette période « au sol », Joseph la considère comme très précieuse : « J'ai le temps de construire des relations et de développer d'autres aptitudes. En PNG, beaucoup de choses dépendent des relations, celles-ci sont très importantes. » A ce poste, il apprend à garder la tête froide, face au stress quotidien causé notamment par les préparatifs des vols.

Sa formation de pilote dure donc plus longtemps que prévu en raison de la pandémie. Or, Joseph réalise que dans une situation semblable il est important de se rappeler le but qu'on s'était fixé : dans son cas, la décision de travailler avec MAF. « Bien sûr, il y a parfois des circonstances difficiles. Mais lors-



qu'on voit tout l'impact de l'œuvre de MAF, je suis renouvelé dans ma motivation. » Faire une chose de tout cœur, ou pas du tout, voilà ce qui caractérise Joseph depuis le début de son travail auprès de MAF et ce qui le motivera aussi à l'avenir.

NEWS



Libéria : transport aérien de panneaux solaires

Aaron et Amy Speitelsbach habitent un village tout près de la frontière entre le Libéria et la Côte d'Ivoire dans une région très isolée. L'approvisionnement en électricité y est insuffisant, à moins de la produire soi-même.

Ce couple des États-Unis est au service d'une œuvre d'entraide chrétienne en faveur de la tribu Glarro qui compte presque 5000 personnes. Ces collaborateurs avaient déjà installé des panneaux solaires dans leur foyer, mais cela ne suffisait pas pour maintenir en marche le frigo, ni pour faire fonctionner des outils électriques tels qu'une perceuse. Maintenant, la situation a changé. Grâce aux vols réguliers de MAF depuis la capitale Monrovia jusqu'à Harper, les Speitelsbach ont pu faire venir des panneaux solaires supplémentaires. Il restait encore 3 heures de voyage pour les transporter par voie terrestre de Harper jusqu'à leur domicile. Une durée de trajet dérisoire quand on songe qu'il aurait fallu 14 heures depuis Monrovia. « J'ai conduit mon véhicule très prudemment au vu de ma cargaison fragile », explique-t-il. La route était pleine de trous et boueuse. Electricien de profession, Aaron a pu faire fonctionner sans problème cette installation photovoltaïque. Leur œuvre d'entraide profite aussi de cet apport d'électricité supplémentaire, car il leur permet d'utiliser une imprimante pour le matériel destiné aux Glarros.

Une caractéristique importante du Cessna Caravan est sa flexibilité : il peut être transformé rapidement d'un avion de passagers en un petit avion de fret. Cela signifie que même les cargaisons volumineuses peuvent être facilement accommodées.

Secours médical pour un Aborigène

Début janvier 2021 à Yolngu Homeland Wandawuy. De fortes précipitations ont rendu la route non goudronnée vers Wandawuy impraticable. Un déplacement en ambulance comportait trop de risques. MAF est intervenue, alors qu'il n'y avait pas d'autre alternative.

Le patient avait des douleurs abdominales depuis une semaine. Sur un diagnostic à distance, le personnel médical craignait qu'une éventuelle inflammation ne génère des complications. Ce jour-là, seuls deux pilotes se trouvaient à la base MAF la plus proche. Le fonctionnaire en service a dû changer son programme pour libérer un avion. Marijn de Zwart, un hollandais, a patienté jusqu'à l'arrivée des secours sanitaires, puis toute l'équipe est montée dans un spacieux Airvan GA8, brancard inclus. De retour à la base principale de Gove, le patient a pu être acheminé vers l'hôpital tout proche à Nhulunbuy. « Le voyage aller-retour avec l'ambulance aurait duré 8 heures », a remarqué le sanitaire Kane Barker. En avion, tout s'est déroulé en une demi-heure.



Le pilote Marijn de Zwart avec un ambulancier après la mission.



Images de symboles : La saison des pluies en Australie.

Situation actuelle sur nos champs d'activités

De nouveaux kits Medevacs, c.-à-d. des civières et autre matériel de secours compatibles aux avions Airvan GA8 sont arrivés en **Terre d'Arnhem**, Australie. Les pilotes et les mécaniciens ont reçu des instructions quant à leur utilisation. Au **Bangladesh**, le certificat nécessaire aux transports aériens a été renouvelé en faveur de MAF. En **Guinée**, où une nouvelle base est en phase de construction, MAF dispose maintenant d'un propre véhicule qui facilite les préparatifs du futur service de vols. Des anciennes pistes devenues inutilisables sont actuellement inspectées pour un éventuel réaménagement. Au **Libéria**, le programme bat son plein : des vols internationaux sont autorisés, la prescription des quarantaines est inexistante car le pays ne compte que peu de cas de Covid-19. À **Madagascar**, le nombre de vols a de nouveau augmenté

après que l'exigence d'autorisations particulières a été levée. En janvier, cinq familles ont pu retourner en **Papouasie-Nouvelle-Guinée** en dépit d'un manque de vols de ligne, grâce, entre autre, à un vol charter du « World Food Programme » de l'ONU destiné aux collaborateurs d'ONG telles que MAF. A Kampala, **Ouganda**, la piste d'envol a été coupée durant un certain temps en raison d'inondations, ce qui a provoqué une surcharge de travail pour le team compétent. Cette piste a été plusieurs fois submergée depuis avril dernier. Cependant, malgré ces problèmes et la pandémie, MAF a pu accorder son soutien à 51 organisations d'entraide en Ouganda en 2020. Il s'agit, entre autre, de Dan Church Aid, IBM Global et Vision Fund Uganda.



Un MAF-Cessna 208 au Bangladesh, montré ici après un vol de reconnaissance en raison d'inondations. Les vols ont eu lieu pour les organisations USAID et CARE.



Un vol pour fuir le lockdown



Le pilote de ligne suisse et ancien pilote de MAF Philipp Sutter, a profité d'une possibilité qui s'offrait à lui de retourner en Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG). En raison d'un manque de travail en Suisse causé par la pandémie, il a décidé avec son épouse Elisabeth de se rendre sur son ancien champ d'activités pour y effectuer un engagement de courte durée en tant que pilote et instructeur.



Le 9 décembre 2020, Philipp Sutter (à la droite) a réussi son vol d'examen interne de MAF afin de pouvoir voler et instruire à nouveau. Également sur la photo : l'Australien Brad Venter, chef opérationnel des opérations aériennes.

Philipp, comment as-tu vécu ce retour dans un pays qui a été votre patrie pendant 9 ans ?

Oui, c'est notre deuxième patrie et nous avons eu de la joie de nous y retrouver. Nous connaissons beaucoup d'autochtones qui sont toujours fidèles à leurs postes. Quelle joie de les revoir ! Cependant, beaucoup de collaborateurs internationaux que nous avons connus ont quitté le pays entretemps et des nouveaux sont arrivés. C'était passionnant d'apprendre à connaître le nouveau team MAF et d'entendre ce qu'ils ont vécu. L'association de MAF est restée la même, bien qu'elle ait changé de visage.

En tant que pilote de ligne, tu utilises un Airbus A320. De retour avec MAF, tu voles avec un Cessna Caravan. Comment as-tu vécu ce changement ?

Oui, voilà sept ans que je n'ai plus volé avec un Caravan, mais cette machine m'a semblé tout de suite familière, je l'aime particulièrement. Le plus grand défi a été le changement qui est intervenu au niveau de l'instrumentation qui consiste aujourd'hui en trois écrans. À mon époque, le cockpit du Cessna Caravan était pourvu d'instruments analogiques. J'ai aussi passé deux jours sur des simulateurs pour m'exercer à des procédures d'urgence. Quant à la technique de vol, rien n'a changé en PNG. Les pistes sont encore les mêmes, voire

meilleures dans certains cas. La piste de Tari a été goudronnée entretemps.

Durant ce bref engagement, tu as aussi fonctionné comme instructeur. Y a-t-il une demande en vols de formation en PNG ?

Oui, absolument. Mais il y avait aussi une forte demande en transports aériens ordinaires pour lesquels aucun pilote n'était disponible. Sur notre base de Mount Hagen, il n'y avait que Mathias Glass, un pilote allemand de MAF. Étant donné qu'il est simultanément le Safety Manager, il n'avait pas beaucoup de temps pour voler. Les autres pilotes de Mount Hagen se trouvaient en congé dans leur patrie. J'ai donc eu du travail par-dessus la tête.

Peux-tu nous raconter quelque chose à propos de vols particuliers ou d'autres expériences vécues ?

La plupart des vols que j'ai effectués consistaient à approvisionner la population locale de Simbai en nourriture, matériaux de construction, café, et à transporter des passagers en déplacement vers la ville. J'ai aussi eu l'occasion d'effectuer des vols charter pour la nouvelle haute école de Mougulu, un lieu très isolé dans la brousse de Western Province en bordure du haut-plateau, à 50 minutes de vol depuis Mount Hagen. Le dernier jour de l'année 2020, nous avons déchargé du matériel de construction à Mougulu et lorsque nous avons redémarré le moteur, l'indicateur du système de communication a clignoté. Grâce à l'iPad, nous avons rapidement téléchargé l'information suivante : « Medevac à Wawoi Falls, jeune homme tombé d'un arbre, transport à l'hôpital de Kiunga, pouvez-vous intervenir ? » Cette information nous est parvenue par satellite de la base de Mount Hagen. Nous avons calculé nos réserves de carburant, planifié le détour et, malgré une météo défavorable, nous avons effectué le vol. Après l'atterrissage, nous avons constaté qu'il était grand temps d'amener le patient à l'hôpital. Le fémur avait été fracturé une semaine auparavant et le jeune homme n'avait reçu aucun soin médical. Accablé par les douleurs, il ne pouvait plus allonger sa jambe et pendant tout le transport, son père la tenait presque à la verticale alors que le jeune homme était couché sur son matelas. Pour soulager le père, nous avons attaché la jambe avec un bandage élastique au plafond de la cabine. Le vol de 45 minutes s'est bien déroulé et à Kiunga, le patient a pu être transféré dans une ambulance.

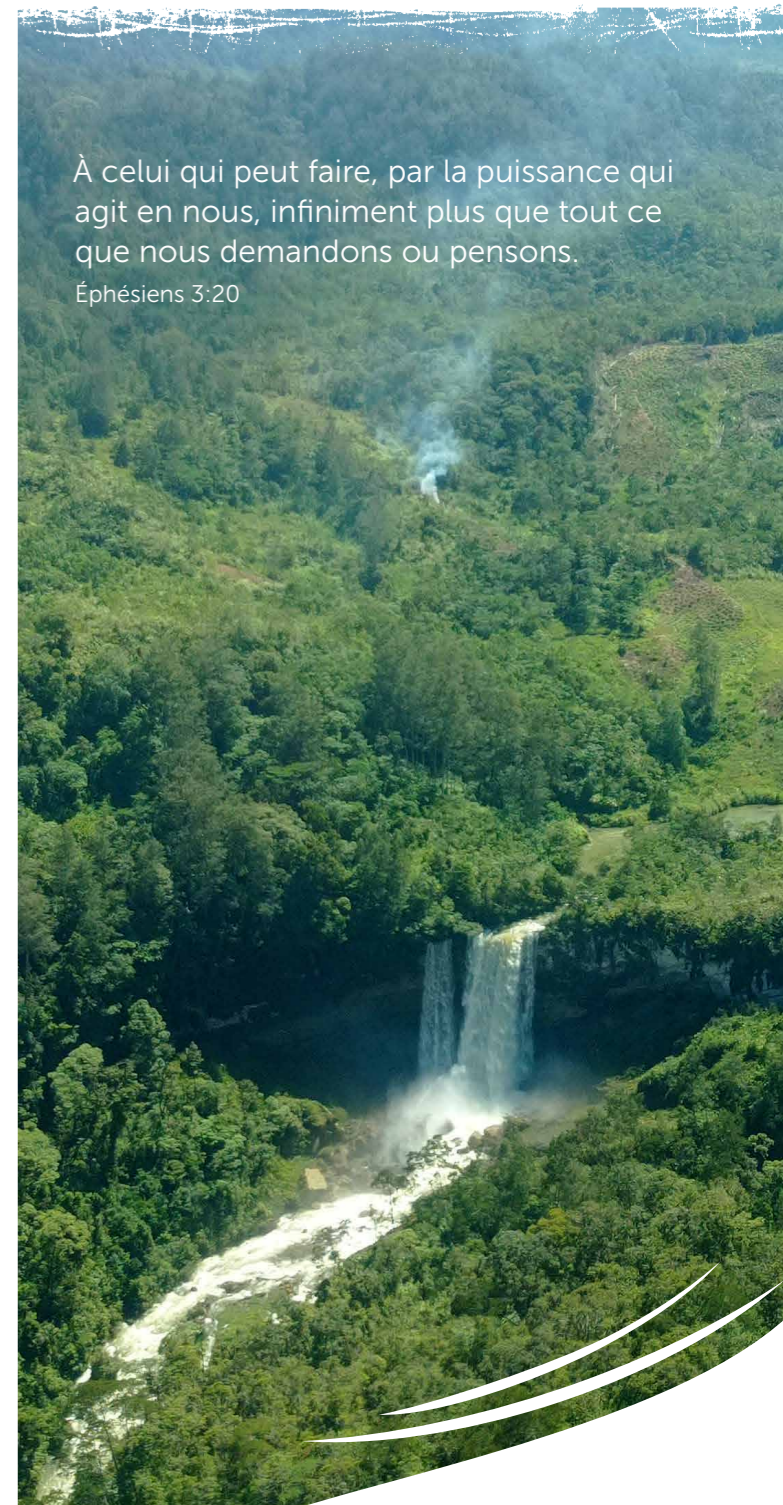
Nous avons aussi transporté vers un hôpital une femme sur le point d'accoucher, ainsi qu'un jeune homme souffrant d'une appendicite, et reconduit dans leur village, une jeune famille avec des jumeaux après un séjour hospitalier. Une autre fois, deux pasteurs étaient à bord de notre appareil avec le désir de se rendre à Dodomona pour une conférence destinée à la jeunesse.



Enfin, la fin du supplice est proche ! Un garçon local est déchargé par l'équipe au sol de MAF à Kiunga avant de se rendre à l'hôpital. MAF travaille en étroite collaboration avec la population locale.

À celui qui peut faire, par la puissance qui agit en nous, infiniment plus que tout ce que nous demandons ou pensons.

Éphésiens 3:20



Au lieu de 10 heures de bus, le pilote suisse de MAF, Patrick Keller, a pris l'avion pour Tana avec Bruno, blessé.



Un patient qui a subi un AVC est chargé dans un avion de MAF.

Medevacs 

Pourquoi les Medevacs MAF sont-ils si importants ?

- Ils représentent parfois l'unique moyen de sauver des vies.
- Le réseau des hôpitaux et cliniques n'est pas très dense dans ces pays
- De nombreuses régions ne possèdent pas d'ambulance et MAF représente la seule possibilité de secours aérien.
- Les voyages par voie terrestre sont la plupart du temps trop éprouvants pour les patients.
- L'offre de MAF pour des Medevacs permet aux collaborateurs d'organisations internationales d'accomplir leur tâche dans des lieux isolés tout en jouissant d'un approvisionnement médical sécurisant.

Projet : Dons en faveur de vols de secours (Medevacs) à l'échelle mondiale

Vaincre les distances, notamment en cas d'urgence, voilà ce que font nos 130 avions pour ceux qui doivent se rendre à l'hôpital, dans une clinique de brousse ou chez l'oculiste. Leur retour se fait souvent aussi avec nos transports aériens.

Bruno est un jeune malgache qui vit à Ankavandra, un village à quelque 50 minutes de vol de la capitale Antananarivo (Tana). Pendant que l'ONG HoverAid, qui offre des soins médicaux, se trouve sur place pour un engagement, Bruno tombe d'un manguier. Il en résulte non seulement une fracture du bras, mais on soupçonne des blessures à la co-

lonne vertébrale. Impossible de lui prodiguer les soins nécessaires. Deux jours plus tard, le pilote suisse Patrick Keller effectue un vol de Tana à Ankavandra. Au retour, il transporte Bruno accompagné par son père ainsi que le team HoverAid. Ce vol épargne au jeune blessé un voyage en bus de deux jours et demi dans des conditions difficiles. À l'hôpital de la capitale, Bruno reçoit les soins adéquats pour son bras et sa colonne vertébrale est inspectée.

Faites un don au profit des vols de sauvetage médical de MAF dans le monde entier !

- Avec le bulletin de versement ci-joint
- Au numéro de compte IBAN CH10 0900 0000 8554 1047 1
- Via le formulaire de don en ligne : maf-suisse.ch/fr/donner

Objet du paiement/remarque :
«Medevacs mondiales».

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
Photos : MAF International

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



Sur cette vidéo vous voyez la scène sur place avant le départ du patient Bruno. (QR-Code)



Faites un don avec votre application TWINT



 MAF Schweiz  @MAFSchweiz