

3/2021



News

Les vaccinations COVID surmontent du terrain difficile au Lesotho

Impact

Crise au Mozambique : Entretien avec Daniel Juzi après sa mission sur place

Focus

Hollande - Suisse - Afrique : la longue route du MAF-Cessna Caravan

De nouvelles possibilités à l'horizon

C'est en Mongolie que le Cessna Caravan a rendu de nombreux services durant de longues années. La machine de MAF bleue et blanche a transporté des victimes d'accidents de circulation et des collaborateurs d'organisations chrétiennes, comme par ex. des teams de missionnaires de Corée. Puis on a informé MAF que cet avion avait atteint son âge d'utilisation de vingt ans. Une telle restriction est inhabituelle à l'échelle mondiale. Pour cette raison et à la suite d'autres réflexions, MAF a pris la décision d'abandonner ce programme de vols.

Toutefois, cette décision n'a pas sonné le glas pour cet avion. Au contraire, un nouveau lieu d'engagement l'attend en Guinée, Afrique occidentale. Après de longs pourparlers, MAF a découvert du potentiel dans ce pays pour un programme de vols. Pour en savoir plus, lisez la rubrique « Focus ».

C'est justement lorsque des portes se ferment de manière inattendue que nous pouvons faire confiance à la puissance de Dieu dont il est question dans la Bible, en Esaïe : « Voici, je vais faire une chose nouvelle, sur le point d'arriver : Ne la connaissez-vous pas ? » Parfois nous sommes appelés à les chercher nous-mêmes. Puis, une fois que nous les reconnaissons, nous pouvons aller de l'avant.

Pour moi aussi, de nouvelles portes se sont ouvertes. C'est pourquoi je prends congé de vous dans cette édition. Entre autre, je vais m'investir dans le domaine PR du quartier général de MAF International. Je vous exprime toute ma reconnaissance pour votre constant intérêt à notre journal d'informations durant ces quatre dernières années et vous souhaite beaucoup de joie à la lecture de nos futures éditions flying for life.

D. Dubouloz

Daniel Dubouloz
Relations publiques
MAF Suisse



Couverture :
Des réfugiés attendent devant l'avion MAF à Beira, Mozambique. La situation est critique. Vamoz, une organisation de volontaires autochtones, apporte son soutien.

En vol dans la zone de crise



Pemba, Moçambique : Arrivée dans une zone sûre. Daniel Juzi aide les réfugiés à descendre de l'avion.

A fin mars, les activités de rebelles ont pris une grande ampleur dans la ville de Palma, à l'extrême nord du Mozambique, faisant fuir la population civile. Dès ce moment-là, MAF a organisé des vols en collaboration avec d'autres organisations pour secourir des groupes de personnes vulnérables de cette région en crise. Le pilote suisse de MAF et membre du Team Disaster Response, Daniel Juzi, témoigne dans une interview de ses expériences sur place.

Daniel, tu as été en Mozambique du 5 au 16 mai. Quelles ont été tes impressions en arrivant dans cette région de crise ? Quelle était l'ambiance ?

Dans la ville de Pemba, lieu de départ de nos vols, on pouvait voir plusieurs hélicoptères et même des hélicoptères de combat. Cela m'a fort surpris, sachant que l'armée du Mozambique ne possède que peu de ressources militaires. A part cela, la vie semblait se dérouler normalement. Cependant chaque vol que nous organisons en direction du nord était soumis à une autorisation de l'armée.

Il n'était d'ailleurs possible d'évacuer des réfugiés qu'à la condition de garantir qu'ils soient accueillis soit par des proches, soit dans des camps de réfugiés installés par Vamoz, une organisation de volontaires autochtones. Les passagers devaient être des personnes âgées, des blessés, des enfants ou des femmes enceintes. Le reste de la po-

pulation a fui par bateaux ou par voie terrestre. La distance que les fuyards devaient parcourir représentait un voyage d'une quinzaine de jours sur l'eau, alors que ceux que nous transportons par les airs n'en avaient que pour une heure. La raison de la fuite de ces réfugiés réside dans le fait qu'ils refusent d'appartenir au groupement islamique qui a attaqué la ville de Palma et qui cherche à soumettre les habitants de cette région par force.

Quelles étaient tes tâches principales lors de cette intervention au Mozambique ?

En plus des évacuations de réfugiés, nous avons aussi transporté du matériel médical destiné à une clinique de l'organisation Vamoz située en région de crise. Nos vols ont aussi servi à acheminer des denrées alimentaires telles que de l'huile, de la farine, du sucre, que différentes organisations d'entraide nous fournissaient. Personnellement, j'étais au service de la « Security Risk Assessment » pour évaluer et minimiser les risques liés aux vols. Par exemple, j'enseignais les pilotes à voler aussi haut que possible pour éviter des tirs. De plus, les atterrissages devaient être effectués à différents endroits pour que les itinéraires restent inconnus. Le temps passé au sol devait être le plus court possible. J'ai aussi prêté main forte aux pilotes sur place pour le chargement et le déchargement des cargaisons. En fait, quatre pilotes de MAF auraient été nécessaires pour voler alternativement avec les deux avions, mais deux d'entre eux ne pouvaient pas revenir dans le pays en raison des restrictions du Corona.

Comment peut-on garantir la sécurité en tant qu'organisation d'entraide ?

L'aéroport que nous utilisons pour atterrir se trouvait sur le territoire de la firme énergétique Total qui y construit une installation d'extraction de gaz. Cette zone était complètement barricadée et gardée par l'armée ainsi que des firmes de sécurité privées possédant de propres hélicoptères et avions. Nos passagers étaient strictement contrôlés et devaient figurer sur une liste approuvée par l'armée.

Un grand merci pour cette interview, Daniel !

Interview: Daniel Dubouloz



L'aide humanitaire atteint l'île d'Ibo, au Mozambique.



Belle ambiance de soirée à Pemba, circonstances difficiles : des réfugiés après un vol d'évacuation.

NEWS



Un groupe de femmes qui ont suivi une formation avec le CSRM.



Le Cessna Caravan dans la région de Melaky, Madagascar.

Une mission sportive : des passagers de MAF au Madagascar

Pendant qu'il servait dans l'armée, Njaka Rasamoelina était un joueur de basket-ball talentueux. Aujourd'hui, lui et son équipe combinent leur passion pour le sport et leur enthousiasme pour la foi chrétienne.

Nous voici dans un petit village de la région de Melaky sur la côte occidentale du Madagascar. On y parvient par voie aérienne pour par bateau, car il n'y a pas de route praticable. Cependant on y trouve une piste d'atterrissage. Njaka raconte : « Lorsque nous sommes arrivés avec l'avion, nous avons été accueillis par l'Eglise Luthérienne locale. Après avoir fait connaissance avec la mairesse et lui avoir offert un ballon de foot et une Bible, nous avons reçu l'autorisation d'organiser sur place un tournoi de football. Les enfants et les jeunes sont arrivés immédiatement. » Les activités de loisirs sont rares dans ce village, Njaka en était conscient. « Après les jeux, les cœurs des personnes présentes étaient ouverts au message de l'Evangile. » L'organisation « Church Sport and Recreation Ministry (CSRM) » a pour but d'influencer positivement la vie des participants aux événements sportifs chrétiens et de soutenir en même temps les églises locales. En fait, la mairesse est parvenue à la foi en Dieu après son contact avec CSRM.

Bibles à bord

Après 25 années de travail, Wycliffe a terminé la traduction de la Bible en arabe tchadien. De nombreux exemplaires sont sortis de presse et sont distribués dans le pays par les avions de MAF.

Bardaï, une oasis comptant 1500 habitants, se trouve dans un lieu très isolé à la frontière entre le Tchad et la Libye. MAF organise régulièrement des vols de 1200 km en direction de ce lieu depuis la capitale de N'Djamena. Cette fois il s'agissait de transporter une marchandise particulière : des bibles fraîchement imprimées en langue arabe tchadien à l'intention de différentes églises. Environ la moitié de la population de cet Etat désertique comprend cette langue.

Le pilote MAF Phil Henderson et un additionnel de MAF Tchad, Denis Kouladoumbaye, ont entrepris un autre vol avec une cargaison semblable en direction d'une deuxième ville au centre de ce pays. Une tchadienne croyante a accueilli une de ces bibles avec des larmes dans les yeux. Une nouvelle ère venait de commencer pour elle, maintenant qu'elle pouvait enfin lire la Bible dans sa propre langue.



Des vaccins du COVID atteignent des villages isolés au Lesotho, Afrique

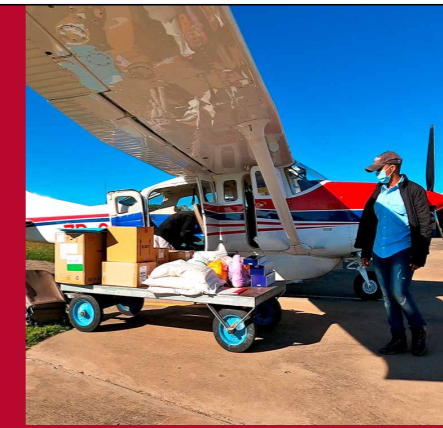
Des douzaines de collaborateurs de la santé provenant de plusieurs villages ont entrepris une marche à travers les montagnes du Lesotho en direction de Kuebunyane pour se faire vacciner. Les nombreux vaccins, eux aussi, ont vaincu des chaînes montagneuses... à bord de l'avion de MAF.

L'alternative aurait été un parcours terrestre de huit heures : quatre heures de marche jusqu'à la route la plus proche, puis quatre heures supplémentaires

avec un véhicule. Depuis ce printemps, on a fait appel à MAF chaque fois pour transporter des vaccins AstraZeneca COVID depuis la capitale Maseru vers la région de Kuebunyane, dans le petit Etat du Lesotho. Ces vaccins étaient destinés aux collaborateurs de la clinique locale. Le pilote de MAF Grant Strugnell, un sud-africain, a transporté les glacières contenant les vaccins en 30 minutes avec le Cessna C206. L'AstraZeneca se prête bien à l'Afrique parce que ces vaccins peuvent être transportés à

une température de 2 à 8 degrés C. Les vaccins de la technologie RNA de Pfizer/BioNTech ou de Moderna nécessitent des températures en-dessous de zéro pour le transport et l'entreposage et ne peuvent de ce fait pas être utilisés dans les pays africains.

MAF a transporté des vaccins en Afrique depuis 1950 déjà. En plus des vaccins du COVID, elle a distribué récemment des vaccins Ebola au Congo (janvier 2021) et des vaccins pour enrayer la rougeole au Madagascar (novembre 2020).



Situation actuelle dans les champs d'action de MAF

Au **Kenya**, une rencontre très prometteuse a eu lieu entre les responsables de MAF et ceux de la Mission pour aveugles Christoffel (CBM). On y a discuté des possibilités d'organiser des vols pour des opérations et des traitements ophtalmologiques. En **Ouganda** un deuxième lockdown de 42 jours a été institué empêchant même les taxis et les voitures à circuler. Par conséquent, plusieurs collaborateurs n'atteignent que difficilement la base de MAF de Kajjansi. Au **Liberia**, la saison des pluies a commencé. Les vols peuvent être effectués malgré de fortes précipitations. Mais les pilotes doivent se montrer très prudents. Au **Tchad**, d'une part, il y a eu une période sèche excessivement longue suivie d'inondations. A **Maree-**

ba, la base d'entraînement de MAF, la nouvelle construction d'un hangar se poursuit. Celle-ci a été nécessaire après que le contrat de location du vieil hangar n'a pas pu être renouvelé. L'instructeur et pilote suisse, Martin Zimmermann a fait en juin le voyage d'Ouganda en **Tanzanie**, pour effectuer des vols de vérification au décollage et d'autres transports, pour parer au manque de pilotes. En **Papouasie-Nouvelle-Guinée**, l'organisation partenaire de MAF (CRMF) a pu vendre 2500 bibles audio. Les bibles imprimées en langue Tok Pisin sont difficilement disponibles en ce moment, malgré une continue forte demande. De nombreuses commandes destinées à des régions isolées ne peuvent pas être livrées.

Départ de l'avion à Schaffhouse en direction de Granges.



Responsable pour les collectes de fonds de MAF Suisse, Roland Thörtsch se trouve en conversation avec les visiteurs à l'aérodrome de Granges.



Événement à l'aérodrome de Schaffhouse le 30.6.

Hollande - Suisse - Afrique

Une fois de plus, on a pu voir un avion de MAF en Suisse : à fin juin / début juillet, un Cessna Caravan provenant du programme de vols en Mongolie a séjourné à Schaffhouse et à Granges. MAF a été réjouie de saluer de nombreux intéressés et donateurs. Le pilote et instructeur suisse de MAF, Hansjörg Schlatter, et Daniel Dubouloz, collaborateur PR de MAF et pilote professionnel s'étaient envolés depuis la base de MAF en Hollande pour venir en Suisse.

Il régnait une atmosphère géniale autour du grand oiseau peint en blanc, rouge et bleu et long de 13 mètres. Les intéressés ont déambulé à l'aéroport tout l'après-midi et jusque dans la soirée. Le pilote et instructeur de MAF Martin Zimmermann a pu donner avec une grande compétence des informations au sujet des vols en Afrique, des défis provoqués par les conditions météorologiques et de son mandat en tant qu'instructeur. De nombreux enfants (des adultes aussi) ont pris place dans le cockpit et visité l'arrière de l'avion qui contenait les sièges des passagers et une importante cargaison prête à être transportée. Il y avait entre autre une grande perche bleue avec laquelle un tracteur peut déplacer l'avion, des civières pour blessés qui seront utiles en Guinée. Une caisse remplie de documents se trouvait dans le Cargo Pod, l'espace réservé aux bagages sous le fuselage. On y trouvait aussi 40 litres d'eau pour le vol vers l'Afrique. La semaine auparavant, une rencontre des membres de l'ECS (une association des entrepreneurs chrétiens Suisses) a eu lieu autour de cet avion à l'aéroport de Granges.



Le lundi 5 juillet, les deux pilotes de MAF Hansjörg Schlatter et Emil Kündig se sont rendus à Granges pour s'envoler en direction d'Ouganda. La première étape les a conduits à Bari, Italie. Puis ils se sont dirigés sur Heraklion, Grèce, Hurghada, Egypte, Khartoum, Soudan et Juba, Soudan du Sud. Là les pilotes ont été accueillis par MAF Soudan du Sud et le lendemain le vol a continué vers le plus grand aéroport d'Ouganda, Entebbe. Après les formalités douanières ils ont finalement atteint la base MAF de Kajjansi, ce qui a représenté un voyage de 4 jours.



Deux pilotes MAF suisses de longue date : Emil Kündig et Hansjörg Schlatter, ici à Juba.



Khartoum, Soudan : Dans les années 1950, une base MAF était située ici.

Cette machine qui provenait du programme de vols en Mongolie recevra une nouvelle turbine au Ouganda (le réacteur qui active l'hélice). Le présent agrégat a fonctionné plus de 5000 heures et doit être retourné à son constructeur aux Etats-Unis selon les prescriptions. Il est prévu que cet avion entre en fonction en octobre en Guinée, Afrique occidentale. Là l'ambassade britannique s'est présentée auprès des autorités compétentes pour l'enregistrement de MAF (avec siège en Angleterre) en tant qu'ONG dans le but de soutenir de nombreuses organisations d'entraide du pays.

Soutenez MAF – beaucoup vous en seront reconnaissants.
par exemple eux :

Andreoni et Alma



Aide

Départ en congé plus rapide

Andreoni Giacinto est chirurgien, sa femme Alma est interniste : le couple de médecins italiens travaille au Tchad depuis plus de 25 ans. Aujourd'hui, les deux hommes s'envolent avec MAF vers la capitale N'Djamena pour prendre le vol de retour prévu. Le voyage aurait pris une journée sans avion. Ils n'ont eu qu'à parcourir 300 km par voie terrestre jusqu'à la ville de Sarh, où le Cessna 182 de MAF est venu les chercher.

Justin et Amy



Espoir

Livraison de nourriture

Justin et Amy Culp servent avec l'Africa Inland Mission (AIM) à Lohutok, dans le Soudan du Sud. Ils forment des croyants au leadership et implantent des églises locales. Le pilote de MAF Chris Ball vient de leur livrer de la nourriture. De nombreux produits ne peuvent être achetés localement. En général, les avions de MAF livrent des marchandises très souvent afin d'utiliser au mieux la capacité à bord.

Rebekah



Guérison

Appareil à oxygène pour un hôpital

L'infirmière Rebekah Soper explique au pilote de MAF comment on utilise des appareils à oxygène pour les patients les plus malades. Elle travaille à l'hôpital « In Deed and Truth » à Tonj, Soudan du Sud. Chaque semaine MAF livre du matériel médical à cet hôpital. Durant le deuxième trimestre 2021, elle a transporté au total près d'une tonne de cargaison.



De l'exposition au Musée des transports :

MAF chez vous à la maison !

Donation suggérée : 290 CHF

Diamètre : 58 cm

Hauteur : 90 cm

Chaque meuble de tonneau à 2 étagères est unique.

Si vous êtes intéressé : info@maf-suisse.ch

062 842 25 73

Impressum

Magazine pour membres et donateurs et tous les intéressés.
Paraît quatre fois par année

Mission Aviation Fellowship
Bahnhofstrasse 22, CH-4900 Langenthal
info@maf-suisse.ch, www.maf-suisse.ch
CEO Thomas Beyeler, 062 842 25 73

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

Rédaction : Daniel Dubouloz, Thomas Beyeler
Graphique : Frank Baumann
Impression : Jordi AG, Belp
Fotos : MAF International, Frank Baumann, Grant Strugnell

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



Faites un don avec TWINT !

Scannez le code QR avec l'app TWINT

Confirmez le montant et le don



[f MAF Schweiz](https://www.facebook.com/MAFSchweiz) [@MAFSchweiz](https://www.instagram.com/MAFSchweiz)