



flying for life

Nr. 1 | 2023



Impact

Il a survécu grâce à un vol de sauvetage

NEWS

Un pilote MAF derrière les barreaux au Mozambique

Portraits

Pistes difficiles, météo incertaine, dangers potentiels au sol

Sa maison s'est grâce à un vol

Un de 3078

Nos statistiques sont spectaculaires. Avec près de 1000 pistes desservies, nous représentons la compagnie aérienne la plus grande du monde. Toutes les cinq minutes, l'un de nos 120 avions décolle quelque part. Nous transportons 1400 organisations partenaires différentes sur leurs lieux d'intervention, déplaçons plusieurs milliers de tonnes de marchandises et effectuons d'innombrables vols médicaux (3078 vols médicaux en 2021 et un total de 14'566 vols - en tant que compagnie aérienne, nos comptes sont précis).

Ces nombres sont impressionnants et me réjouissent énormément, moi qui suis un amateur de statistiques et de chiffres. Et ce que je trouve tout aussi passionnant, c'est de savoir que derrière chaque personne et chaque kilo de fret, il y a une histoire de vie.

Le récit de Nepao Pukukali - juste en face, sur pages 2 et 3 - est l'un des nombreux (exactement 3078) exemples. A ceci s'ajoutent tous les matériaux qui ont été acheminés par avion pour la construction d'une école en Papouasie-Nouvelle-Guinée (page 5). Pour la première fois, une classe de dixième année a organisé une remise de diplômes. La MAF a joué un rôle essentiel dans la construction du bâtiment.

Au moment où vous lisez ces lignes, des avions MAF sont en vol quelque part dans le monde. Les personnes et les biens à bord sont à l'origine de nouvelles histoires de vies transformées - grâce à vous et à votre soutien. D'ailleurs, les récits de ce magazine sont, en quelque sorte, le résultat votre collaboration.



Daniel Gerber
Relations publiques



C'est un miracle que Nepao Pukukali ait survécu. Il travaillait sous sa maison sur pilotis lorsque celle-ci s'est effondrée. Et l'hôpital le plus proche se trouvait à deux longs trajets à pied, à travers les fourrés. C'est alors que la MAF est intervenue.

Nepao Pukukali travaillait sous sa maison en bois dans le village isolé de Pyarulama. Les habitations des régions rurales de Papouasie-Nouvelle-Guinée sont traditionnellement construites sur des pilotis de deux mètres de haut, pour éviter les dégâts causés par les inondations et améliorer la ventilation ainsi que pour éloigner la vermine. Mais soudain, les échasses ont cédé, la maison s'est écrasée sur Nepao.

Un agent de santé local lui a administré de la morphine. Grâce à une piste d'atterrissage proche, le blessé grave a pu être transporté à l'hôpital par avion en douze minutes. Sans ce moyen de transport, ses amis devaient l'escorter sur une civière de fortune pendant deux jours de marche sur un terrain impraticable.

Des heures d'angoisse

Nepao Pukukali avait une jambe cassée. Lors de l'effondre-

écrasée sur lui - il a survécu de sauvetage



ment de la maison, une pierre de cheminée était tombée sur sa poitrine. Diana Zwijnenburg, le médecin traitant, a supposé que son état allait rapidement se détériorer en raison des contusions pulmonaires. Déjà le lendemain, il avait besoin d'une sonde nasale pour recevoir suffisamment d'oxygène. Vingt-quatre heures plus tard, il avait besoin du double de cette quantité. Trois jours après l'accident, il était clair qu'il ne survivrait pas sans intubation. « Dans la plupart des hôpitaux des pays industrialisés, il s'agirait d'une solution simple et rapide. Mais ici, dans l'isolement, avec peu de ressources et un personnel qui n'avait jamais vu, et encore moins soigné, un patient intubé, c'était autre chose. » Finalement on a pu acheminer sur place, un respirateur fonctionnant à l'oxygène, un équipement d'intubation, une machine d'aspiration provenant du service

de la salle de district ainsi que divers médicaments. Entre-temps, Nepao luttait pour respirer. Après une prière, le patient a été placé dans la bonne position, les médicaments ont été administrés et le tube de ventilation a été introduit.

Plus grand que tous les esprits méchants

« Entre-temps, certains médicaments étaient épuisés et je devais constamment changer le contenu de la seringue en raison d'un dysfonctionnement dû à la mauvaise qualité de nos médicaments qui, pour la plupart, sont périmés depuis cinq à dix ans. »

Pendant tout ce temps, la famille a gardé ses distances. Nepao Pukukali est resté inconscient sur son lit durant plusieurs jours, sans la présence des proches. Peu à peu, les craintes de ces derniers ont été verbalisées. Ils étaient certains qu'un esprit maléfique était à l'origine de cet

accident. Un pasteur local s'est adressé à ces personnes et a prié avec elles. Il leur a expliqué que Jésus-Christ était bien plus grand que tous ces esprits et ces peurs.

« Je suis l'un d'entre eux »

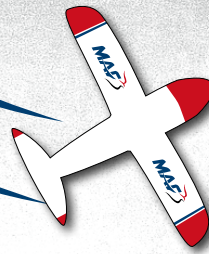
Après environ sept jours, Nepao Pukukali a pu être extubé avec succès. La famille s'est alors rapprochée et s'est beaucoup investie pour ses soins quotidiens. Sa sonde gastrique a été retirée et il a pu recommencer à se nourrir.

Entre-temps, Nepao a pu retourner dans son village de Pyarulama. Aujourd'hui, il déclare : « Au cours des 33 années de son ministère, Jésus a aussi rencontré des malades. Des handicapés et des aveugles, etc. Ils sont tous venus à Lui et il les a guéris. Je suis presque l'un d'entre eux. »

Daniel Gerber / Diana Zwijnenburg



NEWS



Un pilote MAF derrière les barreaux au Mozambique

Depuis le 4 novembre, soit environ 115 jours, le pilote MAF Ryan Koher est derrière les barreaux au Mozambique. Innocent et sans accusation, il attend sa libération.

Ryan Koher des Etats-Unis ainsi qu'Eric Dry et William du Plessis d'Afrique du Sud ont été arrêtés alors qu'ils n'avaient pas encore touché les cargaisons de vitamines, de médicaments en vente libre et de conserves alimentaires qui avaient passé le contrôle de cargaison.

Les premiers chefs d'accusation semblent porter sur le transport illégal (non prouvé) de drogues ; un prétexte probablement fallacieux. On soupçonne que cette cargaison à destination du nord du Mozambique soit considérée comme un soutien à des activités insurrectionnelles.

Programme de vols standard depuis 2014

Ces vols charters annuels de ravitaillement en faveur d'orphelinats sont effectués depuis 2014.

« Ryan Koher n'a rien fait de mal », déclare David Holsten, CEO de MAF. Et de poursuivre : « L'organisation qui aide les orphelins dans le nord du Mozambique a besoin de la marchandise qu'il s'apprêtait à livrer lorsqu'il a été injustement arrêté. »

Noël en l'absence du père

Annabel, l'épouse de Ryan, est repartie aux Etats-Unis avec ses deux fils Elias et Hezekiah, où la famille a dû passer Noël sans papa. Malheureusement, l'affaire traîne dans la procédure judiciaire. Cela se répercute sur l'ensemble du programme, car le Cessna 206 a également été confisqué.



Si vous souhaitez prier pour Ryan et l'encourager, ainsi que sa famille et ses compagnons de prière, vous pouvez envoyer un e-mail à : prayforpilotryan@maf.org

« Je suis heureux de servir d'âne »

Ces dernières années, la MAF a élargi ses itinéraires de vols en Terre d'Arnhem, permettant ainsi à des centaines d'élèves indigènes supplémentaires d'accéder à l'éducation. La MAF fait tout ce qu'elle peut pour rendre l'éducation accessible à des jeunes parmi les plus isolés du monde, explique le pilote Tim Vallenge-Webb : « De nombreux étudiants viennent d'endroits reculés. En Terre d'Arnhem, il y a un manque d'infrastructures. L'asphalte s'arrête à la fin de l'aéroport et les 700 autres kilomètres doivent être parcourus sur des routes poussiéreuses. Dans l'histoire du bon Samaritain figure un héros qui reste ignoré : c'est l'âne. En résumé, Christ est le bon samaritain qui secoure les nécessiteux et change des vies. Et moi, je suis heureux de servir d'âne ... avec des ailes! »





Une princesse dans un camp de réfugiés

La princesse Anne s'est rendue en Ouganda avec la MAF en vue de soutenir des initiatives en faveur des réfugiés et de souligner leur importance. Lors de sa première tournée outre-mer depuis le décès de sa mère, la reine Elizabeth II, la princesse a pris deux vols MAF aller-retour au départ de l'aérodrome de Kajjansi, près de Kampala, s'épargnant ainsi plusieurs heures de trajet difficile sur des routes en mauvais état.

La princesse Anne s'est rendue dans ce pays pour soutenir les organisations caritatives dont elle est la marraine. Elle a montré beaucoup d'intérêt au travail de la MAF. Par ailleurs, elle a assisté à l'ouverture par Opportunity International d'une banque dans un camp de réfugiés, ce qui est une première à l'échelle mondiale. Des milliers de personnes déplacées dans le camp de réfugiés de Nakivale ont ainsi la possibilité de gérer leurs finances grâce à des services bancaires.

Regard sur nos engagements en divers pays



Papouasie-Nouvelle-Guinée: Récemment, la MAF a été invitée à assister à la remise de diplômes de la dixième année au lycée Nomad-Mougulu. C'est la toute première fois que cette école offrait une dixième année scolaire. La MAF a joué un rôle essentiel dans la construction du bâtiment en transportant des matériaux, des membres du personnel, de la nourriture, etc.

Tchad: Un vol d'urgence a sauvé la vie de Fanfina qui a été victime d'une crise

cardiaque chez elle. Il fallait agir sans tarder. Mais l'hôpital offrant des soins spécialisés se trouvait à 600 kilomètres de là, dans la capitale N'Djamena. Grâce à un vol de la MAF le déplacement a pu être effectué rapidement.

RD Congo: De nombreux miliciens souhaitent cesser le combat, mais ils ne voient pas de possibilités de travail en dehors des groupes armés. Notre partenaire « Conflict Resolution Centre » (CRC) cherche des solutions pour les

inciter à déposer les armes et à s'intégrer dans l'armée nationale ou à trouver d'autres sources de revenus.

Soudan du Sud: L'inauguration du Nouveau Testament en langue Tenneset a pu être organisée grâce à la MAF. La prochaine étape consiste à travailler avec les responsables communautaires pour former des personnes à l'alphabétisation.

Scepticisme face aux prévisions météorologiques



Pistes difficiles, météo incertaine, dangers potentiels au sol : les instructeurs de vol Hansjörg Schlatter et Martin Zimmermann enseignent une matière exceptionnelle - nous allons jeter un coup d'œil par-dessus leur épaule.



Les instructeurs de vol Martin Zimmermann (photo du haut) et Hansjörg Schlatter (photo du bas) transmettent une matière exceptionnelle.



Pour aborder des pistes de brousse cahoteuses, il faut des compétences particulières - et celles-ci ne commencent pas « seulement » au moment d'atterrir. « Les pistes ne sont qu'un aspect parmi d'autres à considérer », explique l'instructeur de vol Hansjörg Schlatter, qui a lui-même passé plusieurs années en Ouganda en tant que pilote MAF.

« Un élément important est de savoir gérer les situations en l'absence de bulletins météo », explique Schlatter. « Il y a des distances de vol aussi longue que celle qui va de Suisse jusqu'au nord de l'Allemagne. »

Elaborer soi-même un rapport météo

Selon le lieu de la mission, il arrive qu'un pilote doive élaborer lui-même le bulletin météo, explique Hansjörg Schlatter pour donner un aperçu de la polyvalence du métier de pilote de brousse. « Dans certains cas, on peut appeler les partenaires sur place pour obtenir des données sur Internet. » Il est im-

portant de connaître la situation locale de base. « Par exemple, à Kampala en Ouganda, il arrive souvent qu'un orage éclate pour ne durer qu'une heure. »

Les pilotes reçoivent de la part de Hansjörg Schlatter et Martin Zimmermann différentes instructions de base. Par exemple pour reconnaître depuis les airs si une piste est sûre. Toutes ces connaissances leur permettent de s'orienter dans les situations quotidiennes.

Obtenir des outils

« Nous tenons compte du stade auquel se trouve un pilote », explique Martin Zimmermann. Les pilotes qui n'ont jamais atterri sur une piste inclinée ou une piste naturelle - c'est-à-dire dont la surface terrestre est constituée d'herbe, de sable, de gravier, de terre, ou d'une combinaison de ces matériaux - reçoivent une formation appropriée. « Nous leur donnons les outils pour reconnaître les dangers et comment réduire les risques. » Par exemple, s'il y a des gens, des animaux ou des véhicules sur une piste ou s'il s'agit d'approches d'atterrissage qui ne sont pas standard.

Oser se méfier

Souvent, les journées de formation, qui se déroulent avec un ou deux pilotes, commencent par un bloc théorique et un briefing au cours duquel le vol d'entraînement est passé en revue. « Il faut faire preuve d'un scepticisme sain face aux informations. Qui est la personne qui donne le bulletin météo, par exemple ? Est-ce quelqu'un qui doit lui-même effectuer un vol - et qui veut absolument y aller - ou simplement un employé au sol ? Il faut oser se méfier et toujours considérer le contexte. »

De plus, les conditions météorologiques - particulièrement périlleuses dans le contexte de la MAF - sont fondamentalement différentes d'une région d'intervention à l'autre. Martin Zimmermann : « Chaque pays a ses particularités. Kampala se trouve au bord d'un lac qui influence fortement la météo. 200 kilomètres plus loin, le temps est déjà totalement différent. Dans les montagnes de Papouasie-Nouvelle-Guinée, tout est différent. C'est pourquoi nous sommes appelés à donner aux pilotes les outils, et c'est à eux ensuite d'apprendre à les utiliser correctement selon les circonstances. »

Quitter les filets de sécurité

« Être au service des autres avec des avions et avec mes compétences : voilà la motivation de ma mission depuis 20 ans », résume Hansjörg Schlatter. « Quand je regarde en arrière, je reconnais que j'en ai été le premier gagnant. Le message de la Bible apporte des réponses à de nombreux problèmes dans le monde. Si le Sud-Soudan ou la RD Congo ne se réconcilient pas avec Jésus, ces pays n'auront pas d'avenir. Je suis motivé à y apporter mon aide. »

Lui-même a le plus appris des personnes qu'il sert. « Et Dieu est devenu beaucoup plus réel pour moi, notamment parce



que j'ai abandonné les filets de sécurité dont on jouit en Suisse. »

Martin Zimmermann désire investir dans les gens. « C'est l'une de mes principales motivations. Avec la MAF, cela se fait indirectement. Par exemple, nos vols permettent d'apporter une aide médicale ou de construire des communautés. Nous contribuons à améliorer la situation économique là où il n'y a pas d'espoir. Les gens obtiennent une meilleure qualité de vie, mais ce n'est pas l'essentiel. Ce qui importe c'est qu'ils soient touchés par l'amour de Dieu et vivent avec une perspective éternelle. »

Daniel Gerber



A lire dans le prochain numéro

Pistes cahoteuses, climat tropical

Les avions de la MAF sont soumis à rude épreuve - et soigneusement entretenus par Thomas Bärtschi et son équipe. Huit des 120 appareils sont sous sa responsabilité en Australie (Terre d'Arnhem).



L'énergie solaire de la MAF comble des lacunes en matière d'électricité dans un hôpital



MAF Technologies fournit de l'énergie solaire et un soutien technologique. Ce domaine d'activité est mené par la MAF en parallèle avec le travail aérien. Les sources d'énergie alternatives comme l'énergie solaire sont l'une des solutions, en particulier dans les régions isolées.

Notre partenaire « Nazarene Missionary Services » a récemment reçu de la MAF des kits solaires pour son centre de

santé, les logements de son personnel et ses stations de secours en lieux isolés. Nolly Molombo de « Nazarene Missionary Services » : « Nous avons enfin une source d'énergie solaire pratique que nous pouvons facilement entretenir nous-mêmes. » Les kits fournissent suffisamment d'énergie pour faire fonctionner efficacement le centre de santé et le poste de secours 24 heures sur 24, sans devoir faire face à des problèmes d'électricité.

Accomplir le bien même après votre vie terrestre

Souhaitez-vous prolonger votre générosité au-delà de votre vie terrestre ? En tenant compte de la MAF dans votre planification successorale, vous soutenez notre oeuvre. Une part de fortune

définie dans le cadre d'un testament peut profiter à ceux qui manquent de tout. Contactez-nous si vous souhaitez soutenir la MAF même après votre décès. Remarque importante : en Suisse, le droit successoral révisé est entré en vigueur le 1er janvier 2023 et a entraîné des changements pertinents. Pour plus d'informations, veuillez prendre contact avec notre administration.

RUNWAY RUN

22. september 2023

Save the date

En 2023, nous inviterons pour la première fois à une « Runway Run.» L'année dernière, MAF Pays-Bas avait déjà organisé avec succès une telle course avec un programme-cadre. Désormais, plusieurs autres filiales de MAF lui emboîtent le pas.

Le vendredi 22 septembre 2023, le 1^{er} Runway Run se déroulera sur l'aérodrome de Bleienbach, près de Langenthal. Plus de détails dans le prochain numéro. Réservez déjà la date.



Pour plus d'informations : « Runway Run »

Cette année, la journée MAF fait place à plusieurs événements spéciaux. En 2023, il est prévu qu'un avion de MAF, qui était autrefois en service, vienne près de chez vous. De plus amples informations suivront dans le prochain Flying for Life.



TWINT

Twint
ou
e-banking



Faites un don avec Twint
ou e-banking

Merci beaucoup pour votre soutien

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, 062 510 59 59

BIC POFICHBEXXX
IBAN: CH10 0900 0000 8554 1047 1

Rédaction : Daniel Gerber,
Thomas Beyeler, Lu Verne Ward
Graphique : Frank Baumann
Impression : Jordi SA, Belp
Fotos : MAF



MAF Suisse est membre de l'Alliance évangélique suisse SEA et porte les labels de qualité de Zewo et du code d'honneur.