

Rakas ystävä,

Edellisestä uutiskirjeestäni on ehtinyt vierähtää jo tovi, ja moni onkin jo kysellyt, milloin uusi kirje tulee. Viime kerralla kerroin, kuinka siunattu matka minulla oli ollut Etelä-Sudaniin ja kuinka asettuminen maailman nuorimpaan valtioon on minun osaltani mennyt. Ilokseni saan kertoa, että kaikkiin rukouspyyntöihini, jotka sinulle viime kerralla jätin, Jumala on vastannut siunauksellaan.

Tammikuussa matkasin Ugandan pääkaupunkiin Kampalaan. Brittien aikoinaan saavuttua Victorianjärven rannalla oleville kukkuloille, he olivat nähneet paljon antiloopeja oman leirinsä ympäristössä. Kuulemani mukaan tästä ”Camp Impala” -linnakeesta johdettiin myöhemmin myös kaupungin nimi.

Ugandassa aloitin MAF:in Line Pilot Standardization -kurssin, jossa uudet lentäjät perehdytetään perusteellisesti lentämään MAF:in korkeiden vaatimusten ja oikeiden toimintatapojen mukaisesti Afrikan kontekstissa. Kurssi oli jaettu kahteen osaan. Ensimmäiset neljä viikkoa opiskelimme Cessna Grand Caravan (C-208B) -lentokoneen ominaisuuksia ja järjestelmiä, sekä lensimme näkölentösäännöillä (VFR). Tämän jälkeen oli suunniteltu kahden viikon tauko, jonka jälkeen jatkoimme mittarilentösäännöillä lentämisellä kolme viikkoa (IFR). Kurssi oli hyvin intensiivinen ja varsinkin ensimmäisen osion aikana vietimme hollantilaisen kurssitoverini kanssa koko päivän aamusta iltaan joko opiskelemissa, lentämässä tai valmistelemassa seuraavan päivän lentoja. Tämä aika oli minulle raskasta henkisesti, koska uutta asiaa tuli niin paljon ja toisaalta olin myös poissa uudesta kodistani pitkän ajan.

Kurssin päätteeksi lensimme niin sanotut ”base checkit”, jossa varmistetaan, että kurssilaiset ovat omaksuneet kaiken, mitä heille on viimeisen kahden kuukauden aikana opetettu, ja että he osaavat toimia itsenäisesti haastavissa olosuhteissa. Ilokseni arviointilennot menivät minun ja kurssitoverini osaltani mainiosti. Ugandassa vietetty aika opetti minulle paljon lentämisestä, Afrikasta ja sen ihmisistä.

Ugandasta lensin Nairobiin, jossa suoritin vielä uudestaan ”base checkin” Kenian ilmailurekisterissä olevalla lentokoneella, jonka jälkeen lensin tarkastuslennon Kenian ilmailuviranomaisen tarkastuslentäjän kanssa. Lento oli kaksiosainen; ensin lensimme näkölentösäännöillä pienelle lentopaikalle, jossa minun täytyi tehdä useita erilaisia laskeutumisia ja muun muassa moottorihäiriötoimenpiteitä. Tämän jälkeen lensimme kaksi mittarilähestymistä Jomo Kenyatan kansainväliselle lentokentälle ja sieltä vielä näkölentösäännöillä takaisin vilkkaalle Wilsonin lentokentälle. Lennon jälkeen tuntui erittäin hyvältä, koska käytännössä tämän jälkeen kaikki suurimmat esteet oli ylitetty ja edessä olisi enää Line Operation Flight Training (LOFT), jonka aikana lennän oikeita matkustajia kouluttajan kanssa. LOFT-lentojen jälkeen olen aloittanut ”supervised”-lennot, muiden kokeneimpien lentäjien kanssa. Näillä lennoilla toimin täysin itsenäisesti, mutta toinen kokenut lentäjä valvoo minua ja opastaa vaikeissa tilanteissa. Tämän viimeisen vaiheen päätteeksi lennän ensimmäisen yksinlentoni, johon ikään kuin huipentuu pitkä koulutus monine eri vaiheineen. Tämän jälkeen aloitan lentämisen muiden lentäjien lailla – täysin itsenäisesti.

Lentopäiväni alkavat yleensä aikaisin. Toimistolla olen tavallisesti vähän kuuden jälkeen. Tällöin lämpötila on jo lähemmäs kolmeakymmentä astetta. Haen lennoille tarvitsemani asiakirjat ja satelliittipuhelimen verkkoyhteyksien ulkopuolella tapahtuvien ongelmatilanteiden varalta. Etelä-Sudanissa jokainen lento täytyy olla hyväksytty noin kahdeksan eri toimijan leimalla ennen kuin se voidaan suorittaa. Näitä toimijoita ovat esimerkiksi sisäministeriö, tiedustelupalvelu, salainen poliisi ja luonnonsuojeluministeriö. Onnekseni lentäjän ei itsensä tarvitse näitä kaikkia leimoja jonottaa aamulla jokaiselle päivän lennolle, joita voi olla päivän aikana kuuden ja kymmenen väliltä. MAF:in maahenkilökunta, joka koostuu pääsääntöisesti paikallisista työntekijöistä, hoitaa tällaiset hankalat, mutta välttämättömät toimenpiteet. Tarkastan sillä välin lentokoneeni ja pyydän tankkiautoa tankkaamaan tarpeeksi polttoainetta lentojani varten. Jonkin ajan päästä saan matkustajalistan, johon on kirjoitettu muun muassa matkustajien ja laukkujen painot. Lasken näiden tietojen perusteella lentokoneen massakeskipisteen ja suoritusarvot ensimmäiselle lennolle, ja päätän mihin paikoille kunkin matkustajan laitan istumaan. Matkustajien saapuessa, yritän olla valmiina ottamaan heidät vastaan. Ohjeistan heille heidän istumapaikkansa, ja briiffaan heille tietoja lennon pituudesta, lentokoneen hätäuloskäytien käytön ja muita turvallisuuteen liittyviä asioita. Kun kone on pakattu ja matkustajat ovat löytäneet paikoilleen ja laittaneet turvavyöt kiinni, rukoilen lyhyesti lennon, matkustajieni ja tulevan päivän puolesta. MAF ei ole kaupallinen toimija ja sen takia pääsääntöisesti matkustajamme Etelä-Sudanissa ovat avustus- tai lähetysjärjestöjen työntekijöitä.

Työn ohella olen pikkuhiljaa tehnyt kodistani viihtyisämmän. Yksi suurimmista haasteista itselleni, tänä lyhyenä aikana Etelä-Sudanissa, on ollut liikuntamahdollisuuksien niukkuus. Tästä syystä viime kerralla käydessäni Keniassa päätin ostaa soutuaitteen itselleni kotiin. Vaikka ostos oli kallis, minusta tuntuu, että se on jo nyt maksanut itsensä takaisin.

MAF:illa on Jubassa kaksi ”kompaunia”, joista itse asun vanhemmalla ja pienemmällä. Kompaundi on muurien ja piikkilanka-aitojen sisään rakennettu naapurusto. Kompaunia vartioidaan öin ja päivin ja jokaisella asukkaalla on kotonaan paniikkinappi, joka lähettää hälytyksen vartiointifirmalle ja turvahuone, jonka ovi on paksua terästä. Kotona täytyy aina olla tarpeeksi ruokaa ja juomaa, joilla voi selvitä kahden viikon ajan, tilanteen niin vaatiessa. Tällaiset varotoiminpiteet saattavat kuulostaa jonkun korvaan ylimitoitetulta, mutta turvallisuustilanteet Etelä-Sudanissa saattavat heikentyä hyvinkin nopeasti. Tästä syystä MAF:illa on myös kyky evakuoida työntekijänsä turvaan tarpeen tullen. Edellisen kerran Etelä-Sudanin työntekijät evakuoitiin vuonna 2017, kun taisteluita alettiin käymään yhtäkkiä Juban kaduilla. Kompaundimme taloissa ja portissa olevat luodinjaljet ovat hyvä päivittäinen muistutus yhteiskunnalta piilossa kytevien ongelmien jatkuvasta läsnäolosta.

Rukousaiheita:

- Pyydän, että rukoilet **varjelusta minulle**, kun aloitan ”yksin” lentämisen piakkoin.
- Moni tiimimme pitkäaikaisista jäsenistä on päättänyt lopettaa työn Etelä-Sudanissa, ja palata kotimaahansa. Tästä aiheutuva epävarmuus kuormittaa meidän työyhteisöämme entisestään. **Rukoile, että saisimme uusia ihmisiä lähtevien tilalle.**
- Rukoile Etelä-Sudanin ja sen kansojen puolesta, ja erityisesti joulukuussa mahdollisesti järjestettävien vaalien puolesta. Ihmiset pelkäävät väkivaltaista vallanvaihtoa ja uusia taisteluja kaduilla.

”Satoa on paljon, mutta sadonkorjajia vähän. Pyytäkää siis herraa, jolle sato kuuluu, lähettämään väkeä elonkorjuuseen.” (Luukas 10:2)

Iloitsen siitä, että olet mukana työssäni Etelä-Sudanissa. Ilman uskollisia esirukoilijoita ja kannattajia, en pystyisi olemaan täällä. Kiitos sinulle.

Taivaan isämme siunatkoon sinua ja perhettäsi.

Iisakki



Tule mukaan!

Lisätietoja:

www.maf.fi

MAF Suomi Malmin lentoasema 00700 Helsinki 050 4483 27


