



Survival of the fittest, of is er toch hoop?



In Nederland gaan we gemakkelijk even langs bij een huisarts. En als het nodig is, dan is er altijd wel een regionaal of academisch ziekenhuis binnen bereik. Mensen in Zuid-Soedan leven met een andere realiteit. Toegang tot gezondheidszorg is er nauwelijks. Als kind opgroeien in zo'n land is daarom een ontzettend grote uitdaging.

Betrouwbare data zijn moeilijk te verkrijgen, maar beschikbare gegevens wijzen erop dat 10 tot 20 procent van de levend geboren kinderen geen 5 jaar oud wordt. Het is de 'survival of the fittest'. Denk je eens in welke impact dat zou hebben op jouw eigen gezin of familie, of op het kinderdagverblijf of de basisschool van je kinderen.

Om die reden hebben veel MAF-vluchten die we hier uitvoeren een link met gezondheidszorg. Onlangs was ik in het plaatsje Tonj, met de organisatie In Deed and Truth. Zij runnen er onder andere een missieziekenhuis.



Naast het verlenen van zorg leiden ze op een succesvolle manier jonge Zuid-Soedanese artsen op. Die lange-termijn-strategie maakt dat het ziekenhuis veel minder afhankelijk is van internationale artsen. Dat levert stabielere zorg op, in een onstabiel land.

Specialistische kinderzorg is nog schaarser dan normale zorg, en om die reden heeft deze missie-organisatie een aparte vleugel geopend voor de allerkleinsten. Het is hoopgevend om de behandeling van baby's en kleine kinderen te zien, die zonder deze expertise geen overlevingskansen hebben. De baby op de foto is te vroeg geboren, en weegt net iets meer dan 1kg.



Leven op de compound: thuis tussen zorgen en hoop

We wonen inmiddels 2 jaar in Zuid-Soedan. De kinderen voelen zich thuis op de compound en genieten van het leven daar; ze zoeken nu enthousiast naar baby-schildpadden sinds het regenseizoen begonnen is. De grote achtertuin en veel vriendjes maken het er levendig.

Ons huis voelt als thuis, maar het land brengt zorgen: geweld, praktische belemmeringen en veel corruptie. We hebben regelmatig gedoe met de verkeerspolitie in Juba. Op elke straathoek proberen mensen geld te eisen, papieren te controleren of ter plaatse boetes te verzinnen (bijvoorbeeld voor verkeerd parkeren, verlichting of een "te vieze" auto). Daardoor is het niet eenvoudig even rustig de compound te verlaten. We zijn dan ook dankbaar voor uitstapjes buiten Zuid-Soedan om zonder die zorgen te kunnen reizen.

Helaas vertrekt een van de juffen van school, wat het al bestaande lerarentekort vergroot. Na de paasvakantie kregen Sep en Eva daarom een andere klas en nieuwe juf; dat zal wennen zijn, maar door nieuwe klassenindelingen blijft de school functioneren. Wilt u bidden voor nieuwe leerkrachten?

Gerlinda geeft Nederlands en zwemles en werkt daarnaast voor MAF International, waar ze landendirecteuren ondersteunt op het gebied van HR management, zowel voor lokale als internationale staf. Vanuit die rol is ze betrokken bij het Sudan Response Collective, een projectgroep die onderzoekt hoe Soedanese vluchtelingen in Tsjaad en Zuid-Soedan het beste geholpen kunnen worden.

C-strip



Bovenstaande foto maakte ik tijdens een bijzondere training. Binnen MAF kennen we verschillende classificaties voor landingsbanen. Een baan uit de A-categorie is bijvoorbeeld lang en breed genoeg voor wat marge, bij B wordt die marge kleiner en bij een C-strip (strip is het Engelse woord voor landingsbaan) zijn de omstandigheden erg gelimiteerd. Die categorie vraagt daarom specifieke training, nadat je voldoende vliegervaring hebt opgedaan in het land.

Onlangs voltooide ik die training in Ohilang, een bijzonder baantje in het oostelijke deel van het land. Heuvels en bergen maken het vliegen lastiger in deze regio, zeker

wanneer het weer slecht is. Ohilang ligt zo dicht tegen de heuvelrug aan dat je in de aanvliegeroute heel laag boven de grond, tussen de heuvels door moet vliegen.

Nadat we laag over de baan vliegen om te controleren of er geen dieren of andere obstakels op de baan lopen maken we een laatste bocht en zetten we de landing in. Op 1 mijl (+/- 1.8km) voordat de wielen de grond raken is er het committel point. Dat is het laatste moment dat de landing afgebroken kan worden om veilig weg te kunnen draaien van de heuvels. Voorbij dat punt moeten we landen, wat er ook gebeurt. Wegklimmen van het rijzende terrein gaat niet meer, dat zou een crash tot gevolg hebben.

Alle factoren goed waarnemen en daar snel je besluitvorming op aanpassen, en natuurlijk heel nauwkeurig vliegen, zijn voor dit soort omstandigheden een vereiste. Het is mooi dat ik nu ook vluchten op deze hele lastige plekken uit kan voeren.

Van 19 juni t/m 14 augustus hopen we op verlof te zijn in Nederland. In een volgende nieuwsbrief zullen we u informeren over de plaatsen waar u ons tijdens een presentatie kunt ontmoeten. We kijken ernaar uit, hartelijk dank voor uw meeleven!