

FLYING ✈️ FOR LIFE

MISSION AVIATION FELLOWSHIP DANMARK



Side 3

*Kloden bliver varmere, men er det også MAF's ansvar?
MAF's første CO₂-regnskab er netop udgivet.*



Side 8

*MAF er nu officielt i gang med at flyve for livet
i det vestafrikanske land Guinea.*

Side 11

*100-årig MAF pioner
gik i luften igen.*

Leder:

OMSORG FOR SKABERVÆRKET

I 2015 blev verdens ledere enige om FN's 17 verdensmål, der skal gøre verden mere bæredygtig – miljømæssigt, økonomisk og socialt. Målene er universelle og vedrører alle mennesker i alle lande, og vi bliver alle bedt om at gøre en indsats for at nå målene. Men hvordan skal det ske? De hovedmål, man måler på, kan koges ned til tre elementer; Balance mellem mennesket og naturen, et stop for den ekstreme ulighed, og at fremtidige generationer også har gode levedmuligheder. Det første element af målene skal sikre balance mellem menneskers liv og naturen.

Det er en balance, som det indtil videre ikke er lykket noget land at finde. CO₂-udledningen fra rige lande ligger langt over enhver grænse og påvirker hele kloden. Mens lande, der har en acceptabel klima- og miljøpåvirkning, ikke kan sikre deres indbyggere bare nogenlunde levedvilkår og fremtidsmuligheder. Verdens klima og miljø kan ikke bære den økonomiske og sociale udvikling, hvis udviklingen fortsætter på samme måde som nu. Det nytter ikke at bruge den gamle model med vækst først og oprydning senere.

Verdensmålene skal hjælpe os til at finde en balance. I MAF vil vi med vores handlinger fortsat vise vores vilje til at være gode forvaltere, når det gælder Guds skaberværk, og vi er vores ansvar bevidst!

Med venlig hilsen

Peter Hedelund

Peter Hedelund
Generalsekretær, MAF Danmark



*MAF's fly er nogle steder en mere klimavenlig løsning end at køre i bil. En firehjulstrækker bruger rigtig meget brændstof på at køre på hullede snørkede veje modsat et fly, som kan tage den lige vej.
Foto: Mussa Uwitonza*

FLY FORURENER

– KAN OG SKAL MAF GØRE NOGET?

MAF's første CO₂-regnskab viser, at vores flyvningers udledning svarer til to dages CO₂-udledning fra Heathrow Lufthavn. Selv om det gør MAF til en lille spiller i den globale luftfartsindustri, undersøges der nu, hvordan de livreddende flyvninger kan gøres mere klimavenlige.

Skrevet af Astrid Reuss Rahbek

Luftfartsindustrien bidrager kun med 2-5 procent af verdens samlede udledning af CO₂. Alligevel bliver flyvning ofte udråbt som en af de store klimasyndere.

En ny undersøgelse, som MAF har fået lavet af Climate Stewards, et uafhængigt konsulentbureau der laver CO₂ beregninger for udviklingsorganisationer, viser, at 70 procent af MAF's samlede CO₂-udledning stammer fra flyvninger i egne MAF-fly. Hvis man tager de 8200 tons CO₂ op i et større perspektiv, svarer det dog kun til to dages aktivitet i Heathrow Lufthavn i London eller 370 timers flyvning i en Boeing 787 Dreamliner.

MAF's samlede CO₂-aftryk i 2019, som rapporten tager udgangspunkt i, ligger på 12.000 tons CO₂ – her er også internationale flyvninger mellem lande, strøm til flybaserne og køretøjers udledning talt med.

Ansvar for skaberværket

I MAF er flyvning en kerneopgave – når MAF flyver ud

med bibler og præster eller læger, medicin og nødhjælp er det, fordi det er det eneste eller i hvert fald bedste alternativ til anden transport. I de områder hvor MAF flyver, er vejnettet og anden infrastruktur så dårlig, at det faktisk i nogle tilfælde udleder mindre CO₂ at flyve end at fragte personer og materialer med tunge dieseldrevne firehjulstrækkere, der kører afsted i langsom fart ad hullede jordveje.

Alligevel har MAF's første CO₂-beregning slået fast, at vi som organisation også ønsker at tage ansvar for vores klimabelastning. MAF's internationale generalsekretær, Dave Fyock, udtrykker det således:

– Som kristne viser vi, hvordan vi forstår Gud og ønsker at leve efter ham, i vores omsorg og ansvarsfølelse for skaberværket. MAF's internationale ledelse ønsker, at vores organisation skal stræbe efter at tage ordentligt vare på hele Guds skabning – både mennesker og kloden.

...

...

Et andet aspekt er, at klimaforandringer ofte rammer fattige og isolerede egne hårdest i form af for eksempel oversvømmelser og fejlslagen høst. Netop de fattigste mennesker i de mest isolerede egne af verden er dem, som MAF er sat i verden for at hjælpe. Derfor oplever MAF også et særligt ansvar for at reducere sin klimabelastning, siger MAF's internationale ledelse.

Meget er allerede muligt

MAF arbejder strategisk med at integrere elektriske fly og droner i flåden for at gøre flyvning mere bæredygtig, men teknologien er først i gang med at blive udviklet og endnu henvender mulighederne sig primært til det vestlige marked.

– Vi skal stræbe efter at tage ordentligt vare på hele Guds skabning – både mennesker og kloden.

I Danmark satte statsministeren i sin nytårstale i år et mål om, at al indenrigsflyvning i 2030 skal være "grøn", Sverige har samme mål, og i Norge satser man på at udelukkende bruge elektriske fly til indenrigsflyvning i 2040.

De elektriske fly og personbærende droner, der er lige ved at være på markedet, stiller store krav til energinettet i udviklingslande, for at man kan oplade batte-

rier til fly og droner. Det er der ikke mange af de lande, hvor MAF er til stede i, som kan efterkomme. For at flyvningen i så fald bliver mere bæredygtig, skal energien også komme fra vedvarende energikilder, og flere steder hvor MAF er, er det stadig dieseldrevne generatorer, som leverer strømmen.

Er det MAF's opgave at være frontløber?

Der er en rivende udvikling i gang både blandt forskere og kommercielle virksomheder, men MAF forholder sig afventende i forhold til udviklingen, fortæller Dave Fyock.

– Det er ikke MAF's opgave at være frontløber på dette område. MAF's opgave er at nå ud til mennesker i nød, og vi kan ikke retfærdiggøre at investere i udvikling og forskning i bæredygtig flyvning. Dog følger vi udviklingen nøje, og vi er klar til at springe på lige så snart, at udviklingen er dér, hvor vi kan garantere sikker og effektiv flyvning til vores partnere. Men det kan vi ikke så længe, at batterierne ikke giver tilstrækkelig rækkevidde, og teknologien stadig er på forsøgsstadiet, siger Dave Fyock.

– Sikker flyvning er en af MAF's kerneværdier, og vi vil være sikre på, at mennesker og gods kommer sikkert frem, inden vi begynder at sætte dem på elektriske fly og personbærende droner.

MAF arbejder på at begynde at bruge minimum et elektrisk fly til træning af piloter på træningsbasen i Mareeba i Australien senest i 2025.



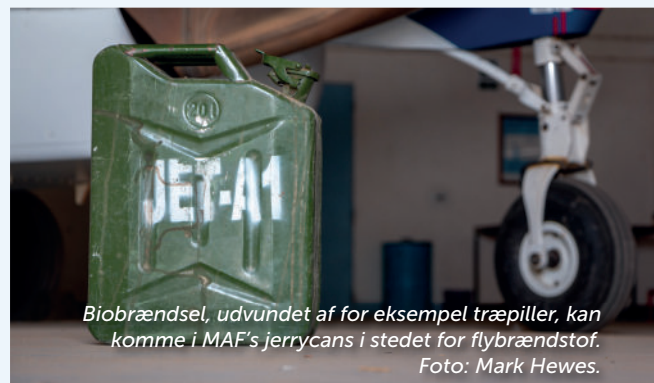
Lige nu hænger en hungersnød skabt af klimaforandringer og dermed fejlslagen høst i Madagaskar. MAF har også været involveret i at flyve mad og nødhjælp frem til det sydlige Madagaskar. Fotoet her er fra et besøg i Anjabetrongo. Foto: Mark Hewes.

HVORDAN GØR MAN FLYVNING BÆREDYGTIG?

Flere teknologier er på vej eller er allerede på markedet, der kan gøre flyvning mere CO₂-neutral. Pilot Lars Grove, medlem af MAF Danmarks bestyrelse, var i marts med på MAF Finlands konference om klima og elektrisk flyvning. Han giver her et overblik over mulighederne set ud fra et MAF-perspektiv:

SAF – bæredygtigt brændstof

Sustainable aviation fuel (bæredygtigt brændstof) bliver lige nu brugt i stor stil til at udfase traditionelt fossilt brændstof. For eksempel bruger SAS omkring fem procent bæredygtigt brændstof i deres flytanke. Brændstoffet er en form for biobrændsel lavet af vegetabiliske olier. Det kan bruges på almindelige turbinemotorer, som også er dem, der er i MAF's fly. Det største problem lige nu er, at der ganske enkelt ikke er nok af dette brændstof på markedet. En anden måde er den såkaldte Power-to-X metode, hvor man simpelt sagt bruger grøn energi fra eksempelvis vindmøller til at udvinde brint fra vand, som sammen med CO₂ kan blive omdannet til grønt brændstof.



Biobrændsel, udvundet af for eksempel træpiller, kan komme i MAF's jerrycans i stedet for flybrændstof.
Foto: Mark Hewes.

Elektriske fly

Skiftet til elektriske fly kan på flere måder sammenlignes med det skifte, vi også oplever fra benzinbiler til elbiler. Selve flyene har samme udseende som brændstofdrevne fly. Det er stadig vanskeligt at lave batterier til at lagre nok energi, fordi energitætheden i batterier er lavere end i brændstof. Desuden har det en stor påvirkning på batterier at skulle fungere i kold luft i højden. I forhold til at bruge elektriske fly i MAF er det helt afhængigt af, at der er ladestationer der, hvor MAF flyver hen. Lige nu er der ofte ikke engang strøm i de egne af verden. Dog vil elektriske fly være meget nemme at implementere i MAF's flåde, fordi vi allerede har piloter og certificeringer på plads, og de kan erstatte de nuværende fly 1:1.



Den amerikanske virksomhed MagniX var de første til at flyve et ombygget Cessna Caravan fly med en elmotor i 2020. MAF's flåde består i høj grad af Cessna-Caravans.
Foto: MagniX

Personbærende droner

Ved konferencen i Finland præsenterede et kinesisk firma droner, der kunne flyve med to personer. Dog er lovgivningen og certificeringen af disse droner overhovedet ikke klar i Danmark eller Europa. I udviklingslande vil det måske være nemmere at få tilladelse til at flyve med disse droner, som i praksis ligner små helikoptere. De kan dog stadig blot flyve 30 minutter inden, de skal landes op, og de kan ikke bære specielt meget i forhold til de fly, som MAF har i flåden nu. De flyver desuden langsommere. De personbærende droner er billigere både at købe og i drift end andre typer fly og kræver ikke nær så meget træning for piloten.



De personbærende droner bliver udviklet til for eksempel taxifyvning til og fra lufthavne og til ambulanceflyvning i vestlige lande.
Foto: IStock.

MISSIONSFAMILIE BAD I 10 ÅR OM, AT FLYET VILLE LANDE

MAF's første flyvninger i det vestafrikanske land Guinea har været ventet med længsel.

Skrevet af Claire Gilderson

Redigeret og oversat af Odd Arild Nessa og Astrid Reuss Rahbek

Fotos af Dave Forney

Familien Schoening bor og arbejder på en farm i det sydøstlige Guinea i Vestafrika. I mere end 10 år har de bedt og drømt om, at det ville blive muligt for dem at bruge fly til at komme rundt i landet i forbindelse med deres tjeneste med landbrugsudvikling og bibeloversættelse.

Derfor blev lørdag den 23. april en glædens dag for familien, da MAF fløj sin første officielle flyvning i Guinea for at hente familien og bringe dem til hovedstaden Conakry, hvor de skulle deltage i en konference.

Flyveturen sparede familien for en udfordrende to dages rejse på Guineas tvivlsomme veje.

– Det har ikke været indenrigsfly i Guinea før, så vi har altid kørt. Vi kører med en klump i halsen! Især om natten er det farligt at køre, og hullerne i vejen kan være to meter lange og en meter dybe. Desuden er der bjergpas, som er smalle og farlige. I dag er første gang, vi har rejst nogen steder uden at have set en væltet lastbil, fortæller Jonathan Schoening.



MAF hentede også familien hjem fra konferencen i Conakry og med sig tilbage havde de stiklinger til frugttræer til brug i deres landbrugsprojekt blandt lokalbefolkningen i deres landsby.

Cashewnødder og bibeloversættelse

Famillien Schoening bor i en relativt isoleret del af Guinea, hvor de arbejder i en speciel kombination af at udvikle landbrug og oversætte Bibelen.

– Vores farm skal vise lokalbefolkningen nye måder at dyrke jorden på. Vi gror lige nu cashewnødder, som vi oplærer lokale farmere i at dyrke og sælge, så de kan få en indtægt, siger Jonathan Schoening.

Mange mennesker i familiens lokalområde dyrker kun lige nok mad til at overleve, og desværre hærges området også af store skov- og steppebrande, som ødelægger afgrøderne. Generelt har mennesker her ikke de store muligheder for at uddanne sig eller finde et alternativt job, så det er meget afgørende at kunne sikre sig en ordentlig indtægt på baggrund af landbruget, fortæller familien Schoening.

– Vi kører med en klump i halsen.

Deres engagement blandt lokalbefolkningen betyder, at de også har gode muligheder for at fortælle om deres kristne tro til andre. Parret er involveret i at oversætte Bibelen til et lokalsprog, som tales af omkring 300.000 mennesker.

– I denne store sammenhæng giver vores farm ekstra god mening, siger Jonathan Schoening.

I Guinea kan det være en sikkerhedsudfordring at arbejde med mission. Derfor er familiens navne ændret i artiklen. Deres rigtige navne er kendt af MAF.



Landechef i Guinea, Emil Kundig, læsser udstyr til familiens farm af. Flyveturen sparede familien for en udmattende rejse på Guineas veje samt de store rejseomkostninger, der er ved at køre i dieseldrevne jeeps.

FLYVNING SPARER BÅDE TID OG CO₂

MAF er det første ikke-statslige flyselskab, som har fået lov til at flyve i Guinea, og den nyåbnede base har allerede modtaget adskillige forespørgsler på at flyve for kirker og missionærer, nødhjælp- og udviklingsorganisationer. MAF begyndte at etablere sit arbejde i Guinea i 2020 og blev i slutningen af 2021 godkendt som velgørende organisation i landet.

De indledende beregninger har vist, at MAF kan spare rejsende i gennemsnit en uges rejse. Samtidig kan flyvningerne reducere klimabelastningen for nødhjælpsarbejdere og andres rejse, da de undgår at skulle køre i de stærkt forurenende diesel-jeeps, som er nødvendige for at køre på de næsten ufremkommelige veje.

28.000 MYGGENET REDDER LIV I ISOLEREDE LANDSBYER

Malaria er stadig en dødelig sygdom i mange lavindkomstlande. MAF gør en stor indsats i samarbejde med Rotary Mod Malaria for at levere myggenet til isolerede områder af Papua Ny Guinea.

*Skrevet af Astrid Reuss Rahbek
Fotos af Mandy Glass*

Det kræver en stor portion logistisk overblik at levere 28.000 myggenet til 26 forskellige landingsbaner i løbet af blot én uge. Især når man oveni også skal tage hensyn til det meget omskiftelige og drilske vejr i Papua Ny Guinea.

– Rotary Mod Malaria vil gerne have alle myggenetene leveret på en uge. De vil gerne have 18 medarbejdere med på flyvningerne, så de kan transportere nettene længere ind i junglen, siger Siobhan Cole, der er operationsleder på MAF's base i Telefomin i Papua Ny Guinea.

– Vi tager dem så langt som muligt, og så fortsætter de til fods.

Hun står for at koordinere og planlægge flyvningerne, lægge ruten og veje net, brændstof, passagerer og bagage, så alt er parat til, når piloten tager afsted. Ved nogle af landingsbanerne blev der kun leveret et kvart læs myggenet, mens der ved andre blev leveret fem læs til området.

– Alt dette kræver god planlægning og mange bønner om, at vejret må holde! fortæller Siobhan Cole.

Vejret kan ødelægge det hele

– Papua Ny Guinea er et af de mest vanskelige lande at flyve i, da vejret kan skifte lynhurtigt. Dårligt flyvevejr dannes over bjergene, og der kan være rigtig mange skyer over højderyggen, som giver store problemer for os piloter, siger Ryan Cole, der er MAF-pilot ud fra flybasen i Telefomin.

– Vi har to muligheder i sådan noget vejr. Enten at lande på en jungle-landingsbane, overnatte og vente på, at vejret bliver bedre eller prøve at finde et ordentligt hul i skyerne. Meget tætte skyer kan betyde, at flyene er bundet til jorden og planlagte flyvninger ikke kommer til at ske.

Desuden er vinden en stor faktor, som hele tiden skal regnes med, fortæller Siobhan Cole:

– Nogle af vores landingsbaner ligger i små dale, og hvis vindstyrken er for høj, er det simpelthen for farligt at lande. MAF-piloter skal vurdere vindstyrken ud fra de vindposer, de flyver over, og de vejrmeldinger vi får fra de lokale, som er ved hver landingsbane.

Livreddende gods

Myggenet er en af de billigste og mest effektive måder at forebygge malaria på – en sygdom som stadig slår 400.000 mennesker ihjel om året på verdensplan. Når nettene først er ude i lokalsamfundene og bliver brugt til at sove under om natten, har det kolossal betydning for, især hvor mange børn, der dør af malaria.

Her har MAF-pilot Ryan Cole leveret et stort læs myggenet til landingsbanen i Edwaki. Uden MAF ville det fra Telefomin have taget fire dage til fods at komme til den nærmeste flod, to dage i kano og endnu én dags vandring for at komme til Edwaki. I flyet tog det 30 minutter.



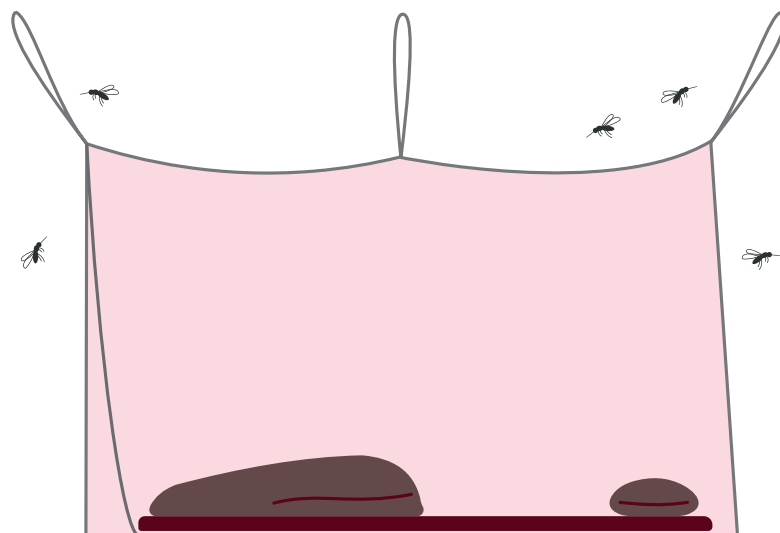


Myggenettene bliver leveret ved landingsbanen, hvorfra Rotary Mod Malaria's medarbejdere fragter dem videre ud i lokalsamfundene.

– Samarbejdet med Rotary Mod Malaria er helt særligt. Ikke kun fordi de leverer myggenet, som virkelig er med til at redde liv, men også fordi de leverer dem til fods, i kanoer på floderne og i firehjulstrækkere til endnu mere afsidesliggende samfund, som ikke har landingsbaner, siger Siobhan Cole.

– Vi tager dem så langt som muligt, og så fortsætter de til fods.

I over 10 år har MAF arbejdet sammen med Rotary Mod Malaria, der er en international sammenslutning af Rotary-klubber.



MALARIA – DEN TREDJESTØRSTE DRÆBER BLANDT BØRN

- Malaria ligger på en 6. plads over de mest dødelige sygdomme i lavindkomstlande.
- Af alle smitsomme sygdomme er malaria stadig den tredjestørste dræber på verdensplan blandt børn fra 0-5 år. Malaria er kun overgået af lungebetændelse og diarré.
- Dette er på trods af, at malaria er en relativ nem sygdom både at forebygge og behandle med medicin. Den billigste og mest effektive metode til at nedbringe malaria er at udlevere myggenet til mennesker, så de ikke bliver stukket af malariamyg, mens de sover.
- Sundhedsorganisationer vurderer, at bekæmpelse af malaria er blevet slået voldsomt tilbage på grund af COVID19-pandemien, både fordi sundhedspersonale, medicin og myggenet ikke har fået lov til at rejse og fordi folk har været tilbageholdende med at søge lægehjælp af frygt for at blive smittet med COVID19.
- Papua Ny Guinea har det højeste antal malariatilfælde i hele Asien og Stillehavsområdet og er på højde med de værstramte lande syd for Sahara. Antallet af malariatilfælde er steget fra 128 pr. 1000 indbyggere til 164 tilfælde pr. 1000 indbyggere på få år.

Kilde: WHO, UNICEF, Læger uden grænser og Worldbank.

12 UNGE FRA MAF CO-PILOT REJSER TIL KENYA

Skrevet af Simon Langvad, projektleder i MAF CO-PILOT

Denne sommer rejser MAF CO-PILOT til Kenya i uge 26 og 27. Vi er 12 unge i alderen 21-28 år, der skal afsted, og turen var fyldt op efter blot et par dage.

Turen går i første omgang til Kenyas hovedstad Nairobi. Her skal vi over to dage hjælpe udsatte gadebørn, besøge Youth for Christ og en stor kirke, som gør en forskel i byen. Derefter besøger vi MAF's flybase og flyver i et MAF-fly helt ud til maasaierne i det sydlige Kenya. Her skal vi i fællesskab med maasaierne bygge et nyt klasselokale på en skole. Turen er blevet til i et samarbejde med YFC Danmark.

Deltagerne vil blive udfordret, opleve glæden ved at hjælpe, komme til at gøre en forskel og opleve nogle af verdens fjerne afkroge. Derudover håber vi, at det kan være med til at skabe opmærksomhed blandt unge på MAF's arbejde, og at det kan være med til at styrke det fællesskab, der er i MAF CO-PILOT.



12 unge er klar til at rejse til Kenya og opleve MAF på tættest hold.

NY FORMAND FOR MAF SER ET STORT UUDNYTTET POTENTIALE I DANMARK

Efter næsten 10 år i MAF Danmarks bestyrelse trådte formand Martin Gräs Lind ud af bestyrelsen ved generalforsamlingen den 23. april. Efterfølgende konstituerede bestyrelsen sig med Torben Munkholm som ny formand. Torben ser frem til at stå i spidsen for en dansk organisation, der er en brik i et stort internationalt samarbejde.



– MAF bruger fly på en ekstrem fascinerende og anderledes måde; nemlig at række den kristne tro videre på den mest praktiske måde, siger Torben Munkholm.

54-årige Torben Munkholm arbejder som selvstændig konsulent inden for forretningsudvikling og er pt. tilknyttet virksomheden Sportstiming. Han går til opgaven som formand for MAF Danmark med samme øje for forretningsudvikling.

– Jeg lever jo af at se uudnyttede muligheder, og det var også det, som fik mig til at gå ind i MAF's bestyrelse i 2020. MAF har potentiale til at blive attraktivt for unge mennesker, og jeg glædes over at ungeprojektet MAF CO-PILOT er kommet godt i gang, siger Torben Munkholm, der privat bor i Odder, er gift og far til fire.

En stor tak skal samtidig lyde til afgangende formand Martin Gräs Lind, der både som advokat og pilot har bidraget rigtig meget til MAF gennem årene.

Torben Munkholm er ny formand for MAF Danmark.

100-ÅRIG MAF-PIONER GIK I LUFTEN FOR AT MINDES SIN AFDØDE MAF-VEN

Skrevet af Astrid Reuss Rahbek

Tilbage i 1948 tog pilot Jack Hemmings og flymekaniker Stuart King på MAF's pionerrejse til Afrika. Desværre endte det fly, som de fløj med – en Miles Gemini – sine dage på en bjergside i Burundi. Begge mænd slap mirakuløst med et par småskrammer.

I marts i år var den nu 100-årige Jack Hemmings tilbage bag roret i et Miles Gemini-fly for at markere, at hans ven Stuart King kunne være blevet 100 år gammel den 13. marts. Denne gang gik flyveturen ikke over Sudan, Tanzania, Uganda og Burundi, men over Shuttleworth i Sydengland i strålende forårssol.

– Jeg ønsker at mindes alt det ekstraordinære, Stuart opnåede i løbet af sit liv. Fra krigstjeneste under 2. verdenskrig og deltagelse på D-dag, pionerflyvning, flyværksted og logistik i Afrika og siden hen mere end 40 år som international leder af MAF. Det er umuligt at tælle alle de liv, som er blevet ændret på grund af Stuarts tjeneste, siger Jack, der også selv har levet et langt liv med tjeneste under 2. verdenskrig, i MAF's pionértid og siden engagereret i en lang række velgørende organisationer.

En visionær mand og kær ven

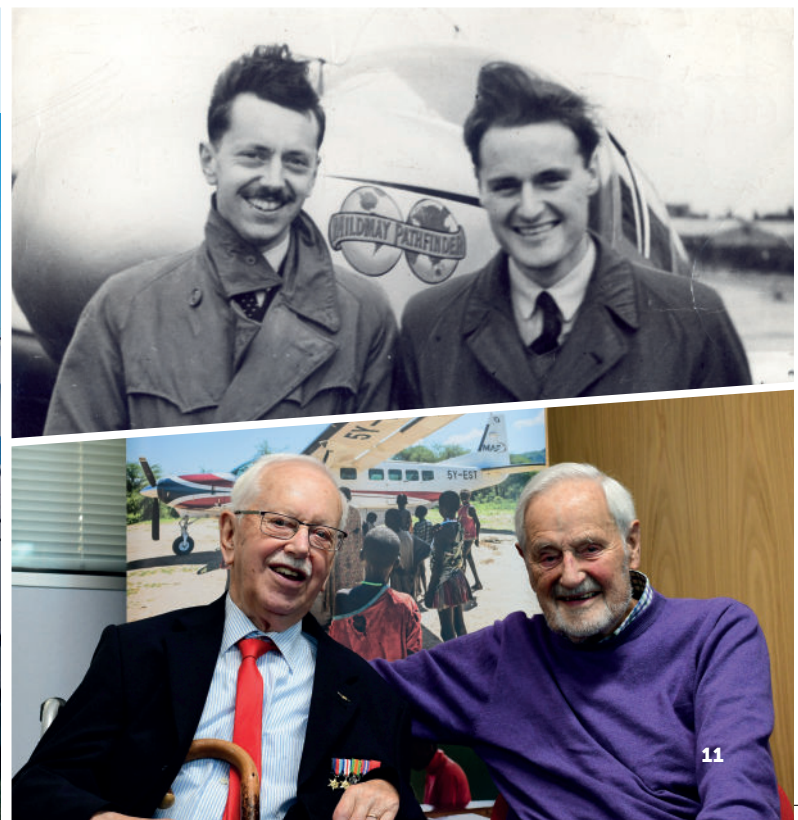
– Stuart King var en pioner i hjertet og en mand, der sjældent vaklede i sin tro på Gud. Han var en god ven, en visionær mand og helt dedikeret til MAF's sag fra 1945 til slutningen af sit liv. Hvis Stuart var her i dag, ville jeg ganske enkelt sige til ham; "Stuart, du har gjort det godt", siger Jack Hemmings, der selv forlod MAF i 1950'erne for at kaste sig over andre projekter, men har støttet og fulgt MAF's arbejde fra sidelinjen gennem alle årene.

Jack Hemmings fylder selv 101 år den 10. august og har været aktiv privat pilot indtil for få år siden. I sine senere år har han især fløjet kunstflyvning – såkaldt aerobatics. Stuart King døde i august 2020.

Stuart King (tv.) og Jack Hemmings foran det originale Miles Gemini-fly, som makkerparet fløj gennem Afrika i 1948 samt et af de sidste fotos taget af venneparret sammen i 2019, hvor Stuart King modtog "Award of Honour from The Honourable Company of Air Pilot" for sit livslange engagement i luftfart. Foto: fra arkivet og af Jenny Davies.



100-årige Jack Hemmings var for første gang tilbage bag roret i et fly magen til det, han styrtede ned i i 1948 i Burundi. Dette Miles Gemini-fly er et af de sidste operationelle i verden. Foto: Jo Lamb





MENNESKER BLIVER STADIG DØDELIGT SYGE AF MALARIA

*Vil du støtte MAF, så forebyggende
indsatser som myggenet kan komme
frem til isolerede egne?*



Betalingskort:
maf.dk/giv



Kontonummer:
1551 – 9581162



MobilePay

MP-nummer:
84744

*



Giv 150 kr.
SMS: "MAF" til
1217

** Skriv dit fulde navn og cpr-nummer i beskedfeltet, hvis du vil have fradrag for din gave.*



Mission Aviation Fellowship er en international, fælleskirkelig missionsorganisation, som hjælper lokale kirker, missionsselskaber og nødhjælpsorganisationer i 27 ulande med flytransport.

FLYING FOR LIFE
ISSN: 2596-6634
Udkommer 4 gange om året.
Oplag: 5.500 stk.

MAF Danmarks landskontor
Skt. Pauls Gade 11A
DK-8000 Aarhus C
Tlf. 3042 9658
maf@maf.dk
CVR Nr. 30026144

Generalsekretær:
Peter Hedelund

Kontingent pr. år:
Medlem, enkelt: 200 kr.
Medlem, par: 300 kr.

Netbank: Danske Bank
Reg.nr. 1551
Konto nr. 9581162

Hjemmeside: www.maf.dk

Redaktion:
Astrid Reuss Rahbek
Niels Kr. Sørensen
Arne Puggaard
Leif Damkier
Dorthe Braüner Lind

Layout:
Jakob Roer Askholm

Tryk: Intermail
Tlf. 3686 3333

Forsidebillede:
Fotoillustration af Mark
Hewes.