

FLUGPOST



INHALT

- **Einsatzbericht
Zyklon Idai**
Seite 2
- **Luftbrücke nach
verheerendem
Wirbelsturm**
Seite 4
- **Voller Einsatz**
Seite 10
- **Die Good Shepard
Eye Clinic und
Mercy Air**
Seite 12

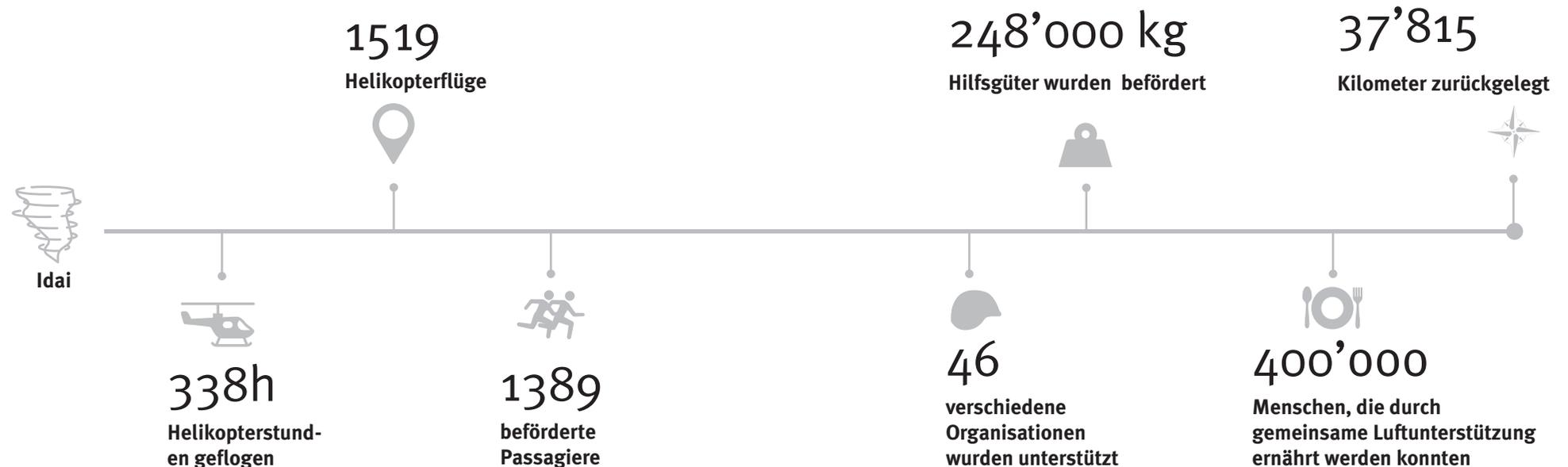
MERCY  **AIR**

HIMMELSBRÜCKE ZU MENSCHEN IN NOT

Als der tropische Wirbelsturm „Idai“ am 14.03.19 in der Hafenstadt Beira im Osten Mosambiks auf Land traf, war der Boden in der gesamten Region nach tagelangen sintflutartigen Regenfällen bereits total durchnässt. Städte, Dörfer und große Teile des tiefer liegenden Landes waren vollständig versunken. Hauptstrassen und Brücken wurden weggespült und Dutzende von Gemeinden wurden isoliert. Tausende von Menschen galten als tot oder vermisst, unzählige waren verletzt oder waren durch die Katastrophe bereits krank geworden.

Der erste Hubschrauber von Mercy Air war direkt nach Ende des Wirbelsturms in der Luft. Unsere Besatzungen führten Such- und Rettungseinsätze durch und transportierten

Ersthelfer und Notfallnahrung in Form von energiereichen Riegeln für die Menschen, die vollständig von Wasser umgeben waren.



Der Zyklon Idai hat im März weite Teile Mosambiks, Eswatinis, Malawis, Simbabwes und Madagaskars heimgesucht. Am schlimmsten jedoch war Zentralmosambik betroffen. Tausende Tote, hunderttausende Obdachlose, Überschwemmungen und zerstörte Ernten, Häuser und Infrastrukturen waren die Folge. Vor Ort und einer der ersten Helfer war Matthias Reuter, Helikopterpilot von Mercy Air. Im Interview schildert er der Flugpost einige seiner Eindrücke.

Mercy Air hat nach dem Zyklon Idai und den darauffolgenden Überschwemmungen mit dem Hubschrauber Erkundungs- und Versorgungseinsätze in Mosambik geflogen – und ihr wart die ersten vor Ort. Wie war dieser schnelle Einsatz möglich?

Unsere erste Einsatzcrew, Pilot Joel Bärtschi und Mechaniker/Flughelfer Philip Schmied, hatten den einen Mercy Air Helikopter von Beira rund 400 Kilometer Richtung Malawi verlegt, weil die Unwetter dort begonnen hatten und wir davon ausgingen, dass unsere Hilfe dort zuerst in Anspruch genommen würde. Zudem war so die Crew und der Helikopter in Sicherheit vor dem nahenden Sturm. Wir erhielten wider Erwarten aus Malawi keine Flugbewilligung. In der Zwischenzeit hatte der Zyklon mit Windgeschwindigkeiten von über 200km/h Beira verwüstet und auch den Hangar abgedeckt. Wären wir dort geblieben, wäre auch unser Helikopter zerstört worden und wir wären nicht so schnell einsatzbereit gewesen.

Wie muss man sich diese ersten Hilfs-Einsätze vorstellen?

Wir haben westlich und südlich der Küstenstadt Beira sofort mit Erkundungs- und Rettungsflügen begonnen. Zusammen mit einer lokalen Hilfsorganisation führten Joel Bärtschi und sein Team die allerersten Rettungsflüge durch. Oberstes Ziel war isolierte Men-

schen von Hausdächern und Bäumen in den am stärksten überschwemmten Gebieten zu retten und sie entweder auf Festland oder wenigstens zu größeren Personengruppen zu bringen, um ihre Überlebenschancen zu erhöhen. Das Ausmass der Überflutungen war riesig, im Umkreis von bis zu 20 Kilometern fand sich oft kein erhöhter Grund, geschweige denn ein geeigneter Landeplatz für den Heli.

Was gehört zu deinen stärksten Eindrücken?

Während den ersten Flügen über das Katastrophengebiet trauten wir unseren Augen kaum. Wo wir früher um weites Gras- und Weideland mit kleinen Dörfern wussten, war nun alles überschwemmt, soweit das Auge reichte. Stellvertretend für tausende Schicksale möchte ich hier die etwa 40 Jahre alte Mae Theresa nennen. Ich sass neben ihr unter einem Baum während einem der zahlreichen Erkundungsflügen. Unter Tränen schilderte sie uns ihre Erlebnisse und zeigte auf den Baum, auf dem sie vier Tage ausgeharrt hatte. Von dort musste sie zuschauen, wie ihre Bleibe und alle anderen Hütten vom Wasser weggeschwemmt wurden. Ihre Kinder, eine Ziege und Kochtöpfe – ihr wichtigstes Hab und Gut – konnte sie mit auf den Baum retten. Auch eine andere alte

Frau blieb mir in Erinnerung: Sie stürzte und brach sich zu allem Unglück den Kiefer, als sie vom Baum stieg der ihr das Leben gerettet hatte.

Wie muss man sich einen Einsatztag während der Katastrophe vorstellen?

Auf dem Flugplatz Beira fand jeweils am Morgen das Einsatzbriefing statt. Die Hubschrauber wurden bereitgestellt inklusive technischer Vorflugkontrollen. Je nach Flugauftrag wurden die Maschinen betankt und beladen. Vor allem zu Beginn war es notwendig, zahlreiche Erkundungsflüge durchzuführen. Aus der Luft konnten sich Fachkräfte sofort ein Bild über unterbrochene Strassen und abgedeckte Häuser, Schulen und Gesundheitsposten machen. Darauf folgten gezielte Hilfsflüge. Zu Beginn des Tages flogen wir jeweils medizinische und andere Hilfsequipen in die Dörfer und Auffanglager, dann führten wir tagsüber zahlreiche Transport- und Versorgungsflüge durch. Spätnachmittags wurden die Teams wieder nach Beira zum Stützpunkt zurückgefliegen. Dazu gehörten auch zahlreiche Rettungsflüge. Über eine gewisse Zeit stand einer unserer Hubschrauber in einem rund 200 km entfernten Ort an einem Fluss permanent im Einsatz und transportierte tonnenweise Hilfsgüter per Aussenlast



in abgeschnittene Dorfschaften.

Waren noch andere Luftfahrzeuge im Einsatz?

Ja, nebst unseren beiden Helis haben die beiden Flugzeuge der Mercy Air regelmässig wichtige, lebenserhaltende Verbindungsflüge mit Material und Fachkräften zwischen Südafrika und Mosambik durchgeführt. Die gesamte Mercy Air Crew stand also in vollem Einsatz. Nach dem Zyklon kamen langsam mehr Helis dazu, auch militärische. Nach ein paar Wochen flogen auch zwei grosse russische Transporthelikopter der UNO. Die Helikoptereinsätze wurden von einem Team Freiwilliger geleitet. Grösste Transportflugzeuge brachten täglich hunderte Tonnen Versorgungsgüter, wie hochwertige Nahrungsmittel, Wasseraufbe-



reitungsgeräte, Planen, Moskitonetze, Notunterkünfte, Haushaltstartpackungen, sowie Medizinische Versorgungsgüter an den Flughafen in Beira. Wir haben rund 250 Tonnen davon mit Mercy Air durch die Luft bewegt.

Wie seid ihr mit dieser enormen Not umgegangen?

Vor allem zu Beginn des Einsatzes waren wir beim Anblick der riesigen Not und den uns möglichen Hilfeleistungen überfordert. Man muss sich aber als allererstes auf das sichere Fliegen konzentrieren, und sich immer wieder entscheiden, die Eindrücke später zu verarbeiten. Es beschäftigt einen, wenn man nicht helfen und nur zusehen

kann, wie Menschen in den Wassermassen umkommen. Wir stellten uns dann abends im Bett die Frage, was wäre, wenn wir noch länger und näher hingeflogen, noch besser geschaut hätten? Mit diesen Gefühlen muss man versuchen umzugehen. Besonders schlimm war es in den ersten drei Wochen, als der Helikopter wegen des Wassers oder instabilen Untergrunds vielerorts nicht landen konnte und Notrationen aus dem schwebenden Heli abgeworfen werden mussten. Es war deshalb eine grosse mentale Erleichterung, als endlich der Wiederaufbau begann und wir aus der Luft immer mehr Abdeckplanen sahen – blaue, weisse oder orange, je nach Hilfswerk vor Ort -, die als Dächer auf den Hütten befestigt wurden. Das Gras – das natürliche Abdeckmaterial für die Hütten -, war ja weggeschwemmt worden.

Wie ging es weiter als das Gröbste überstanden war?

Vieles über das Schicksal von Dörfern und Menschen blieb ungewiss, weshalb wir weitere Erkundungs- und Versorgungsflüge unternommen hatten. Unterkunft - Verpflegung – Gesundheit: die Frage, ob diese drei Grundpfeiler abgedeckt sind, hatten wir dabei stets vor Augen. Man muss sich bewusst sein, dass selbst Kommunen, die grundsätzlich auf dem Landweg erreichbar sind, wegen des Hochwassers während bis zu zwei Monaten isoliert und praktisch auf sich alleine gestellt waren. Die Auswirkungen eines Zyklons sind auch deshalb so schlimm, weil es dort keine Versicherungen, keine Ausweichmöglichkeiten und keine Reserven gibt.

Waren Malariaausbrüche ein Problem?

Viel stehendes Wasser bedeutet viele Mücken. Es hatte also mehr Moskitos als sonst, deshalb wurde stehendes Wasser nahe der Notunterkünfte mit entsprechender für Menschen unschäd-



licher Chemie behandelt. Die medizinischen Teams haben viele an Malaria erkrankte Menschen gefunden und behandelt. Wir haben auf dem Luftweg tausende Mosquito-Netze transportiert und diese wurden an die Bevölkerung verteilt. Ein grosses Problem sind bei solchen Katastrophen immer Durchfallkrankheiten. Zum Glück kam es nur zu einem kurzen Choleraausbruch. Die WHO und ihre Partner haben 900'000 Choleraimpfungen einfliegen lassen und sind das Problem sehr aktiv angegangen.

Was möchtest du rückblickend festhalten?

Für Mercy Air als kleine Organisation war dieser Katastropheneinsatz eine sehr grosse Mission. Wir wurden unverhofft Zeugen von unbeschreiblich riesiger, menschlicher Not und Tragödie. Während des Einsatzes stiessen wir an unsere Grenzen. Aber wir haben täglich Schutz, Bewahrung und Segen von Gott während der rund 1'520 durchgeführten Flüge erfahren dürfen. Ich bin tief beeindruckt über die riesige Einsatzwilligkeit



Ihr Matthias Reuter, Helikopterpilot



MERCY AIR

MERCY AIR

Familie Ziessler

Seit fast 20 Jahren steht die Familie Ziessler bei Mercy Air im pausenlosen Einsatz. Holger und Maria Ziessler haben vier Kinder und leben seit dem Jahr 2000 in White River in Südafrika. Holger ist technischer Leiter und Chef-Mechaniker der Luftfahrzeuge von Mercy Air. Im Interview erfahren wir mehr:

Nach so langer Zeit nun schon in Südafrika, fühlt Ihr euch im Herzen mehr als Deutsche oder eher schon als Afrikaner, und wie sieht euer Leben aus?

Holger: Ich denke, wir sind beides, hier in Südafrika sind wir die Deutschen und in Deutschland die aus Südafrika. Nach all den Jahren haben wir ein umfangreiches Netzwerk von Beziehungen und Freunden gefunden und Südafrika ist unser zu Hause geworden. Die beiden jüngeren Kinder gehen hier zur Schule und unsere älteren Jungs (28 respektive 26 und beide in Deutschland) haben ihre gesamte Schule bis zum Abitur in Südafrika absolviert.

Maria: Ich kümmere mich wöchentlich um Kinder und Teenager im nahegelegenen, illegal bebauten Siedlungsgebiet (township). Etliche dieser Kinder sind Waisenkinder, HIV-erkrankt oder kommen aus sehr zerrütteten Familienverhältnissen. Mit dem Vorsatz in Südafrika angekommen, durch „Mercy Air“ Menschen in Not zu helfen, haben wir schnell begriffen, wie wenig wir über die Kultur, das Denken und das Fühlen der Menschen wissen.

Habt ihr uns ein Beispiel zu der Andersartigkeit hier in Afrika?

Holger: Ja, zum Beispiel das Konzept von „gerade“ ist im afrikanischen Busch weitgehend nicht relevant, weil nichts in der Natur auch nur annähernd gerade ist. Warum die Lehmhütte gerade bauen? So denke ich, hat Afrika unseren Blickwinkel und unsere Perspektive geändert, mehr als wir vielleicht unsere Umgebung in Afrika verändert haben.

Wie sieht Deine Arbeit aus Holger?

Ich bin verantwortlich für die Wartung der Flugzeuge. Dazu habe ich die notwendigen südafrikanischen und amerikanischen Prüfer-Lizenzen erworben. Jedes Flugzeug durchläuft nach festgelegten Intervallen eine umfangreiche Luftfahrt-Tauglichkeits-Inspektion. Service-, Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten werden minutiös durchgeführt, um das Flugzeug für den wei-



teren Flugbetrieb sicher freigeben zu können. Meine Arbeit umfasst neben dem „mechanischen Teil“ auch einen erheblichen Anteil an Schreibe- und Zertifizierung, Verwaltung und Logistik.

Was motiviert euch, in dieser Arbeit?

Holger: Am meisten schätze ich die Vielseitigkeit der Arbeit, aber auch als Team miteinander unterwegs zu sein, sowie das gegenseitige Vertrauen. Hinzu kommt zu wissen, dass durch meine Arbeit den Menschen in Not geholfen werden kann. Dass sie medizinische Hilfe bekommen, die Möglichkeit haben, die „Gute Nachricht“ zu hören und vielleicht das erste Mal die Chance zu bekommen, Lesen und Schreiben zu lernen. Das motiviert mich immer wieder neu.

Welchen Herausforderungen begegnet ihr?

Maria: Wir leben hier mit acht Mitarbeiter-Familien aus sechs verschie-

denen Ländern auf der Flugbasis im Grünen mit eigener Landebahn, Büros, Hangars, Wohn- und Gästehäusern. Hinzu kommen immer wieder freiwillige Helfer und lokale Mitarbeiter, die auch hier wohnen.

So eng als Team zusammen zu leben ist ein Geschenk, aber auch herausfordernd. Wir haben gelernt, uns gegenseitig in unseren Unterschiedlichkeiten zu schätzen und stehen zu lassen. Allein die kulturellen Unterschiede sind enorm spannend.

Würdet ihr wieder diesen Weg wählen?

Holger: Unbedingt- sich gut auszubilden und dann den Weg in die Ferne nicht zu scheuen, kann ich nur jedem jungen Menschen empfehlen. Wenn man durch Einsetzen der Gott-geschenkten Fähigkeiten anderen Menschen einen Dienst erweisen kann, ist das zutiefst befriedigend.

Die Good Shepherd Eye Clinic und Mercy Air

Seit 2016 arbeitet die Good Shepherd Eye Clinic mit Mercy Air und dem Raleigh Fitkin Memorial Hospital zusammen. In der letzten Ausgabe der Flugpost haben wir gezeigt, wie das Projekt „Sight Flight“ - oder eben „Sicht-Flug“ – die Arbeit der Augenärzte und Krankenschwestern erleichtert und effizienter gemacht hat: Seit 2016 konnten dank den Heli-Transporten über 8000 Menschen untersucht, 350 Kataraktoperationen ausgeführt und rund 5000 Lesebrillen verteilt werden. Im 2. Teil aus dem Tätigkeitsbericht der Good Shepherd Eye Clinic, wird die Effizienzsteigerung mit Zahlen untermauert.

Die oben genannten Zahlen sind keine Selbstverständlichkeit: Weite Distanzen und nicht funktionierende Transportwege oder -mittel, knappe oder fehlende finanzielle Ressourcen, komplexe soziale Strukturen und Angst vor Fremden und Ärzten halten viele arme Menschen im südlichen Afrika davon ab, medizinische Hilfe in Anspruch zu nehmen. Es gilt deshalb, diese Barrieren so gut wie möglich abzubauen. Ein weiteres Problem ist die Tatsache, dass zwischen dem Identifizieren eines Katarakt-Patienten und der eigentlichen Operation im Spital viel Zeit verstreichen kann. Dies führt schnell dazu, dass es sehr viel mehr identifizierte als operierte Patienten gibt. Die Zusammenarbeit mit Mercy Air hat glücklicherweise dazu geführt, die Erfolgsquote von 41 (2017) auf 57% (2018) zu erhöhen. Man mag argumentieren, dass 57% immer noch weit von 100% entfernt liegt. Doch leider sind

viele Faktoren von aussen kaum oder gar nicht beeinflussbar. Ein grosses Problem ist wie erwähnt transporttechnischer Natur. Dank den Helikoptern von Mercy Air waren die Ärzte der Good Shepherd Eye Clinic aber in der Lage, 2018 96% der Patienten gratis zum Spital transportieren zu lassen. 2017 lag die Quote noch bei 76%. Das Ziel für 2019 liegt bei 100%!



Sechs Einsätze pro Jahr

Die statistische Auswertung der Dorfbesuche hat Folgendes ergeben:



- Pro Besuch werden im Schnitt 107 Personen untersucht.
- Im Schnitt liegt bei 11% der älteren Dorfbewohner ein Katarakt vor.
- Etwa 70% der Untersuchten erhalten eine Lesebrille. Diese Brille kann ein Leben verändern, denn plötzlich ist Lesen, Nähen oder Knüpfen wieder möglich.
- Die meisten Patienten wurden 2018 in Siphofaneni untersucht, nämlich 353.
- 2017 lag der Rekord bei 165 Patienten in Bhulandzeni.

Kosten pro Patient gesenkt

Für 6 Einsätze pro Jahr müssen rund 24000 ZAR (Südafrikanische Rand; 1 ZAR = ca. 6 Rp.) veranschlagt werden, wenn die Einsätze mit Motorfahrzeugen durchgeführt werden. Die Kosten entfallen häufig auf Benzin und Unterhalt.

Wesentlich kostspieliger sind die Einsätze natürlich mit Helikoptern. 30000 ZAR für Treibstoff und 15000 ZAR für die Unterkünfte der Piloten resultieren in Kosten von 45000 ZAR pro Jahr.

Entscheidend sind aber die Kosten pro Patient, und hier zeigt sich die Überlegenheit des Helikopters deutlich: 2017 wurden pro Patient 590 ZAR ausgegeben, 2013 zum Beispiel (nur Motorfahrzeuge, keine Lufttransporte) waren es 2500 ZAR – also über 4x mehr!



Swasiland ist zwar ein kleines Land, aber wegen der schlechten Verkehrsbedingungen sind auch relativ kurze Distanzen nur unter grossem Zeitaufwand zurückzulegen. Mit einem Helikopter können nun auch die abgelegensten Orte schnell und sicher erreicht werden. So bleibt mehr Zeit für die Untersuchungen. Das folgende Beispiel

verdeutlicht die Effizienzsteigerung: Für den Weg von Siteki in die Klinik in Maghubeleni und zurück (147 km) benötigt ein Fahrzeug 5 Stunden. Der Helikopter bewältigt die Strecke in 50 Minuten. In den gewonnenen 4 Stunden und 10 Minuten können die Ärzte 40 Patienten zusätzlich untersuchen.

Zusammenfassung

Die stark ins Gewicht fallenden Kosten der Helikoptereinsätze werden von der Stiftung Mercy Air getragen. Deren Quelle sind Spendengelder aus der Schweiz und den USA. Die Stiftung ist rund 20 Jahre alt, deshalb geht die Good Shepherd Eye Clinic davon aus, dass diese Finanzierung nachhaltig ist. Einen Teil der Treibstoffkosten übernimmt die Good Shepherd Eye Clinic.

Die Ziele, die mit dem Projekt „Sicht-Flug“ gesetzt wurden, konnten alle übertroffen werden. Alle Kennzahlen werden laufend überprüft und verbessern sich stetig. Dazu gehört eine bessere Auslastung der Operationszimmer durch die höhere Quote der transportierten Patienten. Das Hauptaugenmerk gilt der Anzahl gefundener Katarakte, die in eine Operation resultieren. „Sicht-Flug“ ist kosteneffizient, zuverlässig, hilft den Armen und ist an die Verhältnisse in Swasiland angepasst. Für die Good Shepherd Eye Clinic ist es heute unvorstellbar, die Einsätze ohne die Vorteile von „Sicht-Flug“ und ohne die Unterstützung von Mercy Air durchzuführen.



Informationen gibt es jetzt auch elektronisch

Kennen Sie die **Mercy Air - „e-news“** schon?

Per E-Mail halten wir Sie über aktuelle Flugeinsätze zu bedürftigen Menschen in Afrika auf dem Laufenden.

Wenn Sie diese Infos gerne möchten, teilen Sie uns Ihre E-mail Adresse mit! Am besten via Homepage: https://www.mercyair.ch/enews_abo/ Oder benutzen Sie einfach den nebenstehenden QR-Code.



IMPRESSUM

Mercy Air – wir helfen direkt vor Ort

Mercy Air ist eine unabhängige christlich-humanitäre Hilfsorganisation und setzt an dem Punkt an, wo sonst keine Hilfe mehr hinkommt. Auf dem Luftweg gelangen Fachkräfte, Hilfsgüter und Helfer auch in schwer zugänglichen Gebieten zu Not leidenden Menschen.

Stiftung Mercy Air Switzerland

Kronenstrasse 11
8735 St. Gallenkappel

T +41 55 640 33 00
mercyair.ch
info@mercyair.ch

Spendenkonto Schweiz:

82-555500-6
IBAN: CH17 0900 0000 8255 5500 6

Mercy Air Deutschland e.V.

Staufstr. 38
D-71334 Waiblingen

T +49 7151 – 168 48 70
mercyair.de
kontakt@mercyair.de

Spendenkonto Deutschland

IBAN: DE67 6025 0010 0015 1586 93
BIC SOLADES1WBN

Spenden an Mercy Air sind in der Schweiz und in Deutschland steuerlich abzugsberechtigt.

Druck: Jordi das Medienhaus, Belp
Satz und Layout: Mercy Air
Inhalte und Bilder: Mercy Air



MERCY  **AIR**

HIMMELBRÜCKE ZU MENSCHEN IN NOT