

MERCY AIR

HERBST 2025

FLUGPOST

HIMMELBRÜCKE ZU MENSCHEN IN NOT



**20 JAHRE
UNTERWEGS
IN MOSAMBIK**

Seite 4

**EINFÜHRUNG
IN EIN NEUES
EINSATZGEBIET**

Seite 6

**MITFLIEGEN,
MITDENKEN,
MITTRAGEN**

Seite 14



HIMMELSBRÜCKE INS SAMBESIDELTA

Liebe Freunde von Mercy Air,

In der Regenzeit glitzert das Sambesidelta wie ein mit Wasser vollgesogener Schwamm in der Sonne. Wunderschön!

Was aus der Luft faszinieren mag, stellt die dort lebenden Menschen aber vor riesige Herausforderungen. Nach einem tropischen Gewitter sind Fusswege sofort schlammig und unpassierbar, das Wasser steht teils bis zur Brust. Brücken oder Strassen gibt es keine. Schmale Einbaum-Kanus sind das einzige Transportmittel. In dieser Abgeschiedenheit leisten Mercy Air Helikopter lebenswichtige Hilfe. Als „Himmelsbrücke“ erreichen wir Menschen, die abgeschnitten sind von medizinischer Versorgung, Unterstützung und oft von jeder Hoffnung.

In dieser Flugpost richten wir unseren Fokus auf Mosambik und geben Ihnen Einblick in die Herausforderungen, die sich uns stellen und wie unsere Arbeit dort vor 20 Jahren ihren Anfang nahm (S.3 bis 13).

Mit Begeisterung waren auch zwei Flughelfer mit mir in Lesotho unterwegs: Unser CEO Sämi Kern und der Student Nino Schnorr (S.14 bis 18).

Die wertvolle Arbeit unserer Partner durch unsere Flugleistungen zu unterstützen, betrachte ich als besonderes Privileg. Es steht für mich ausser Frage, diesen Beitrag auch künftig mit vollem Einsatz zu leisten.

Dürfen wir auch in Zukunft auf Ihre Unterstützung zählen? Herzlichen Dank!



Joel Bärtschi
Mercy Air Pilot



MOSAMBIK

Einsätze in Mosambik stehen vor vielen Herausforderungen: hoher administrativer Aufwand, schlechte Infrastruktur, saisonale Wirbelstürme und humanitäre Notlagen.

Unverzichtbar ist die Unterstützung durch lokale Mitarbeitende: So übernimmt z. B. Sergio die nötigen Behördengänge und pflegt den Kontakt zur Regierung – für jeden Flug braucht es eine neue Bewilligung. Lucas arbeitet auf der Einsatzbasis in Marroumeu am Sambesifluss, die aus umgerüsteten Containern besteht. Von dort starten die meisten Hilfeinsätze flussabwärts. Er hilft bei Betankung, Beladung und unterstützt die Passagiere.

Auch unsere Helikopter sind gefordert: Viele kurze Flüge belasten die Batterie. Die salzhaltige Luft erfordert häufige Reinigung und Wartung – von Triebwerk, Rumpf und Innenraum. Dazu gehören: Waschen, Nachfetten von Rotor-Teilen und Reinigen der Hülle. Der Innenraum wird laufend von Sand und Matsch gereinigt und desinfiziert.

FACTS & FIGURES:

- Republik mit 34 Mio. Einwohnern
- 801.000 km² (≈19× Schweiz)
- Bis zu 86 % leben in Armut, 70 % sind Selbstversorger
- Nur 30 % sprechen die Amtssprache Portugiesisch, rund 40 lokale Bantu-Sprachen
- Unabhängig seit 1975 (nach 10 Jahren Krieg gegen Portugal)
- Bürgerkrieg von 1977–1992, geprägt von Gewalt und Zerstörung
- 7 Ärzte pro 100.000 Einwohner (Schweiz: 462)
- HIV, Malaria und Tuberkulose sind weit verbreitet
- Wiederkehrende Naturkatastrophen zerstören Existenzen
- Politische Instabilität, Christenverfolgung und Gewalt erschweren Hilfe

*Großer Andrang beim ersten Hilfeinsatz im Sambesidelta
– der Helikopter bringt Hoffnung und weckt Interesse.*



20 JAHRE UNTERWEGS IN MOSAMBIK

Matthias Reuter blickt zurück auf die Anfänge der Mercy-Air-Einsätze

Vor fast 20 Jahren sandte mir der südafrikanische Arzt Dr. Colin von „Doctors for Life“ den ergreifenden Bericht des kleinen Teams von JMEM Marromeu. Pastor Shephen Mbewe aus Simbabwe setzte damals mit in- und ausländischer Unterstützung die Vision um, Menschen im unerschlossenen Sambesi-Flussdelta die frohe Botschaft zu bringen. In ihrer Abgeschlossenheit, weit weg von jeglicher Infrastruktur, lebten sie völlig isoliert im Animismus (siehe Infokasten S. 5) verstrickt und litten unter den Auswirkungen des langjährigen Bürgerkrieges. Die Angst, Schuld an Krankheit und verheerenden Ereignissen zu tragen, war stets gegenwärtig. Frauen, die als Hexen verurteilt und getötet wurden sowie die Machenschaften der Zauberdoktoren waren gängige, tragische Realitäten.

Um die Menschen im riesigen Sambesidelta zu erreichen, gab es für das JMEM-Team Marromeu nur einen Weg: Per Einbaum-Kanu drei lange Tage durch das von Mangroven überwachsene Labyrinth unzähliger Flussarme zu paddeln. Dabei trotzten sie grossen Gefahren wie Krokodilen, Flusspferden, Wasserbüffeln oder Malariaemücken. Und das alles bei sengender Hitze im feuchten Tropenklima.

An einer Pastorenkonferenz berichtete Shephen von seinen anstrengenden und gefährlichen Einsätzen. Da empfahl ihm ein Freund den Einsatz eines Helikopters. Shephen lachte nur, denn wie sollte so etwas möglich sein? Fast zeitgleich kam der Kontakt zwischen Dr. Colin und mir zustande und nach regem Planungsaustausch startete ich mit ein paar Fässern



Shephen beim ersten Flug nach Luawe



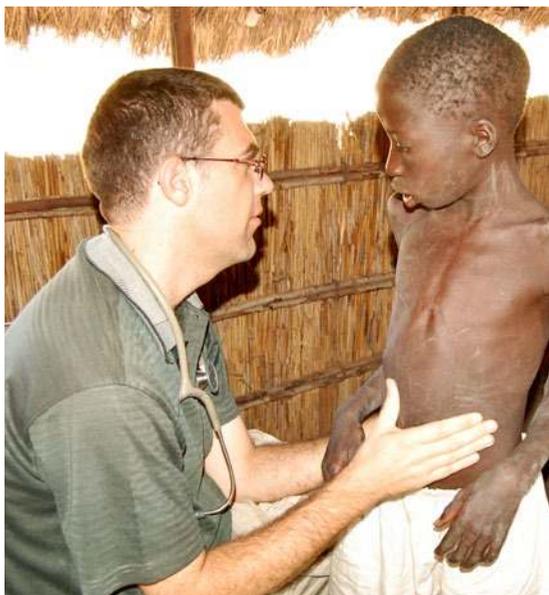
Erste Landung in Luawe – der Dorfchef empfängt das Heliteam.

Treibstoffreserve, unserem Mechaniker und Dr. Colin an Bord zum ersten Testeinsatz.

Welch ein bewegender Moment, als Shephen zum ersten Mal nach nur 20 Flugminuten am Zielort im Flussdeltadorf Luawe landete! Er konnte es kaum fassen. Der Dorfälteste von Luawe bat uns inständig: „Bitte helft uns, wir sind gefangen wie eine Katze in einem Sack!“

Der schottische Missionar David Livingstone war bereits im Jahr 1858 von der Not der Menschen entlang des Sambesiflusses berührt, denn unzählige von ihnen wurden als Sklaven verkauft. Es war Livingstone's Hoffnung und Gebet, dass eines Tages mehr Menschen entlang des riesigen Flusses Gottes befreiende Botschaft erfahren. Wie schön, dass wir heute mit unseren modernen Fluggeräten genau das auf ganz praktische Art unterstützen dürfen!

Auf den GPS-Karten der Mercy Air Helikopter sind heute über 80 Siedlungen im Sambesidelta registriert, welche regelmässig angefliegen werden, um die Menschen dort medizinisch, schulisch und landwirtschaftlich zu fördern sowie sie im Gemeindebau zu begleiten.



Dr. Colin beim Einsatz in der Buschklinik

ANIMISMUS

Der Glaube, dass alle Lebewesen, Dinge und Orte eine Seele haben und miteinander in Beziehung stehen. Dieser «Glaube an Geister» wirkt oft bedrohlich und angsteinflößend.



EINFÜHRUNG IN EIN NEUES EINSATZGEBIET

Ein spannender Blick hinter die Kulissen

Pilot Joel Bärtschi führte im November 2024 und Februar/März 2025 Säm Lips, der auf der Mercy Air Basis in Eswatini stationiert ist, ins Einsatzgebiet Mosambik ein. Ihre Antworten auf die Fragen der Redaktion Flugpost geben einen spannenden Blick hinter die Kulissen der Mercy Air Arbeit.

Flugpost: Warum braucht es eine „Einführung“?

Joel Bärtschi: Das Umfeld ist in jedem unserer Einsatzgebiete völlig anders als wir es von unseren Flugausbildungen in Europa oder Nordamerika gewohnt sind. Außerdem sind wir vorwiegend Projekt- und Einsatzleiter, was in solch anspruchsvollen Umgebungen mit erheblichem Mehraufwand verbunden ist.

Um was geht es dabei genau?

Kennenlernen von Partnerorganisationen und damit verbundenen Abläufen. Ortspezifische Kenntnisse und Besonderheiten, Verständnis von Kultur und Sprache. Planung des Flugprogramms. Beschaffung von Flug- und Aufenthaltswilligungen, Ein- und Ausreiseformalitäten. Organisieren von Ausrüstung und Flugbenzin sowie dessen Transport ins Einsatzgebiet.

Die Dörfer im Delta sehen von oben alle ziemlich ähnlich aus. Man muss lernen, diese zu identifizieren, um die Partner am bestmöglichen Ort abzusetzen.

Was waren eure Rollen?

Unser Grundprinzip war: Vormachen, Mitmachen, Nachmachen. Zu Beginn

ist für den „neuen Piloten“ ausser der Bedienung des Helikopters ALLES neu. Am Anfang übernahm ich die Planung und Logistik, so dass sich Säm auf das neue fliegerische Umfeld konzentrieren konnte. Schrittweise bezog ich Säm in die Vorbereitung, Planung und Kommunikation mit den Partnern ein. Er übernahm dann erst einzelne Flüge, dann Flugtage und schliesslich die komplette Planung, Durchführung und Nachbearbeitung eines mehrwöchigen Einsatzes.

Was hat euch persönlich gefordert?

Jemandem etwas beizubringen heisst, die Balance zu finden zwischen dem Sprung ins kalte Wasser und der Anleitung, die Sicherheit gibt und Vertrauen schafft.

Was war wichtig für euch?

Vertrauen in vorhandene professionelle fliegerische Grundlagen, Aufnahme-fähigkeit, Offenheit für Kritik und neue Ideen, klare Kommunikation und das gemeinsame Ziel, Säm zielführend, aber ohne zu viel Druck auf selbständige Einsätze in Mosambik vorzubereiten.

Welche Herausforderungen waren zu bewältigen?

Die Wettervorhersagen waren äußerst unzuverlässig. Gewitter und intensive Niederschläge beeinträchtigten die Sicht. Das Sambesidelta ist während der Regenzeit sehr nass, es gibt wenig Landemöglichkeiten. Für uns war es nicht immer einfach, die Passagiere an einem möglichst trockenen Ort abzusetzen, der auch für den Heli geeignet war.



Joel Bärtschi und Säm Lips beim Beladen des Helikopters

Wie sah ein typischer Einsatztag bei euch aus?

Wir begannen um 6 Uhr mit der Flugvorbereitung, Vorflugkontrolle und Betankung. Morgens ca. 7 Uhr, Briefing der Passagiere und Beladung des Heli. Flugbetrieb ab Marromeu ab 8 Uhr, Mittagsverpflegung im Feld. Am späten Nachmittag die Teams zurück nach Marromeu fliegen. Es gibt immer wieder Notfälle, wo wir Menschen zu einem Spital transportieren müssen. Dafür müssen wir Zeit einplanen. Abends Heli retablieren, den Arbeitstag besprechen, ca. 19 Uhr Abendessen. Anschließend mit den Partnern den nächsten Tag planen und das Programm optimieren.

Was hattet ihr für ein „Programm“?

Täglich waren es meist drei Flüge ab Marromeu. Wir flogen z.B. zuerst ein medizinisches Team in ein Dorf, dann ein JMEM-Team, welches für Gemeindebau und Jüngerschaft eine Woche Campieren ging und als letztes ein Team von freiwilligen Lehrern, welche nahe der Küste in einem Dorf ohne Schulzugang unterrichteten. Wir blieben dann meist mit dem letzten Team im Feld oder verschoben, falls nötig, über Mittag andere Teams und brachten am Ende des Tages die Teams zurück nach Marromeu.

EINFÜHRUNGSPROGRAMM

Eine Woche im Nov. 2024 und
17. Februar – 2. März 2025:



275 Flüge

73 Flugstunden



9 unterstützte Partnerorganisationen



799 Fachspezialisten

(Spezialisten der Partnerorganisationen,
z.B. Ärzte, Lehrerinnen usw.)



8 notfallmässige Rettungsflüge



5 Einsatzbereiche

(Medizin, Landwirtschaft, Gemeindebau
und Jüngerschaft, Schulung und
Ausbildung, Rechtsberatung)



12'191 direkt begünstigte Menschen



5.47 t transportierte Güter



Sambesi Delta

Gab es irgendwann spezielle Probleme?

Es ist in Marromeu leider nicht mehr möglich, direkt neben dem Spital zu landen und die lokale Ambulanz war anderswo beschäftigt. So funktionierte Säm kurzerhand ein Bettgestell in eine Trage um, damit wir einen Notfall-Patienten vom Heli ein paar hundert Meter ins Spital tragen konnten.

Die Vogelperspektive war meist unbekannt für unsere Passagiere. Diese gaben dann mit viel Selbstvertrauen falsche Anweisungen zur Landezone. Stark reduzierte Sicht bei trübem Wetter erforderte vereinzelt aus Sicherheitsgründen eine Landung etwas abseits des eigentlichen Einsatzortes. Diese konnte auch mal an einem schönen Ort stattfinden, z.B. am Strand.



Säm Lips und Joel Bärtschi im Mercy Air Helikopter

war allerdings gelassen «Ihr könnt nichts dafür. Wir sind selbst schuld, dass wir für den Hubschrauber keine Landezone bedacht haben und jeder andere Fleck ist von Wasser bedeckt».

Habt ihr spezielle Highlights erlebt?

Wir konnten die Schulen im Delta mit Schulmaterial für das bevorstehende Jahr versorgen, was aufgrund der grossen Wassermenge und Abgelegtheit auf dem Landweg nicht stattgefunden hätte. So konnten die Schülerinnen und Schüler das Semester rechtzeitig beginnen.

Den Gesundheitsposten in Malingapanse konnten wir mit medizinischem Material versorgen, nach fast einem halben Jahr ohne Nachschub.

Ein «Highlight» besonderer Art war die Suche nach einem möglichen Landeplatz im regengetränkten Sambesidelta, um ein medizinisches Team in ein Dorf im Osten des Flussdeltas zu bringen. Schlussendlich landeten wir in der einzig zumutbaren Lichtung in der Mitte des Dorfes. Das überwucherte kleine Feld war zu unserem Entsetzen der lokale Friedhof! Die Reaktion der Einheimischen

Ich bin immer wieder beeindruckt, dass JMEM-Teams unter schwierigsten Bedingungen campieren, um mehr Zeit mit der Bevölkerung zu verbringen, sie zu schulen und Ihnen von Jesus zu erzählen. Oft spricht sich das herum und Menschen aus umliegenden Dörfern kommen hinzu und können so gleichzeitig von Agrikultur-Ausbildungen und weiteren Hilfeleistungen profitieren (siehe auch Bericht auf S. 12).

Eurer persönliches Fazit in einem Satz?

Joel: Ich erinnere mich an meine eigene Einführung vor 10 Jahren mit Dean, der das Aufnehmen und Verarbeiten der Flut an neuen Informationen und Eindrücken mit der Aufgabe verglich, aus einem Feuerwehrschauch Wasser zu trinken.

Säm: Fliegerisch war es nicht überaus herausfordernd. Die Einführung ist aber nötig, um die Kultur und die lokalen Gegebenheiten und Abläufe kennenzulernen.

*ICH WILL KEINE MÄNNER, DIE NUR KOMMEN
ICH WILL MÄNNER, DIE AUCH KOMMEN*

David Livingstone, 1813 - 1873, schottischer Missionar, Arzt

MERCY AIR HELIKOPTER-EINSÄTZE

Seit Beginn im September



84
Hilfeinsätze



10'920
Hilfsflüge
(Ø ca. 15 Min./Flug)

*MEN, WENN ES EINEN GUTEN WEG GIBT.
FRAUEN, WENN ES GAR KEINEN WEG GIBT.*

Arzt und Afrikaforscher, engagiert gegen den Sklavenhandel

ZEIT IN MARROMEU, MOSAMBIK,

September 2006 bis Juni 2025



2'945
Flugstunden



1'092
Einsatztage
(Ø 10 Flüge pro Tag)



GANZHEITLICHE HILFE FÜR SEELE UND KÖRPER

Ein Einsatz für medizinische, praktische und geistliche Unterstützung

Um den Menschen im abgeschiedenen Sambesidelta ganzheitliche Hilfe zu leisten, ist grosses persönliches Engagement erforderlich. Unter einfachsten Umständen campierte das vierköpfige, mosambikanische Team von JMEM Marromeu im Juni/Juli 2025 während fast 2 Monaten im Dorf Iandombe, weit ab von jeglicher Zivilisation.

Die Menschen leiden dort unter leicht vermeidbaren Krankheiten und Mangelerscheinungen aufgrund von verschmutz-

tem Wasser und einseitiger Ernährung. Das Team arbeitete mit lokalen, sich selbst versorgenden Bauern zusammen, um für sie neue Gemüsesorten einzuführen, was eine nachhaltige Wirkung zeigt. So kann gesunde, vitaminreiche Ernährung langfristig gesichert werden.

Den Menschen in den Nöten ihres harten Alltags zu begegnen, ihnen praktisch zu helfen, mit ihnen zu beten und die Gute Nachricht des Evangeliums weiterzugeben, ist das Herzensanliegen von JMEM.



Beim Beladen des Helikopters waren wir beeindruckt zu sehen, mit welcher bescheidener Ausrüstung das Team für seinen langen Aufenthalt auskam: Ein paar Strohmatten, Zelte, Moskitonetze, ein Stück braune Seife, ein Wasserfilter, ein alter Stoffkoffer mit wenigen Kleidern und Decken für alle vier, Kochtöpfe für eine offene Feuerstelle sowie ein 25kg Sack Maismehl. Draussen im weiten Delta gibt es keine Läden, keinen Arzt, keinen öffentlichen Verkehr und schon gar keine Strassen.

LUFTAMBULANZ

Rettung per Helikopter für Mae Chaleka und viele andere

Weit ab von jeglicher Zivilisation, ohne Netzwerk für Telefonkommunikation, wo es keine Ärzte und Apotheken gibt, leiden viele Menschen still vor sich hin.

So auch Mae Chaleka (46 Jahre), die in Folge eines epileptischen Anfalls beim Kochen in ihre offene Feuerstelle gefallen war. An ihrem rechten Oberschenkel hatte sie sich dadurch schwerste Verbrennungen zugezogen. Nach unvorstellbaren Schmerzen und ohne Möglichkeit einer Behandlung ihrer tiefen Wunde bis auf den Knochen, sass sie mit angewinkelten Beinen auf einer Strohmatten am Boden.

In diesem Zustand fand sie das medizinische Einsatzteam am 29. Mai 2025, welches im Mercy Air Helikopter in Niandombe landete. Mitten in dieses grosse Leiden kam die Rettung via „Himmelsbrücke“ und brachte neue Hoffnung. So wurde der Mercy Air Helikopter einmal mehr zur Luftambulanz aus dem Delta ins Buschspital von Marroumeu.



Neue Aussaat



MITFLIEGEN, MITDENKEN, MITTRAGEN

Wie Volontäre unsere Arbeit bereichern – und was es dazu braucht

2024 machte Nino Schnorr, ein Schweizer Student, einen Volontäreinsatz in Lesotho bei Mercy Air Pilot Joel Bärtschi. Wir lassen zuerst Joel zu Wort kommen und wollen von ihm wissen, wie er Nutzen und Sinn solcher Einsätze beurteilt und unter welchen Bedingungen sie machbar sind.

Joel Bärtschi: Einerseits gibt es auf unseren Flugbasen oft kompetenzspezifische Aufgaben von Betongiessen über IT-Unterstützung bis zu technischen Arbeiten an den Helikoptern. Andererseits erfordert beispielsweise gerade das Einsatzgebiet in Lesotho unbedingt einen Flughelfer, welcher den Piloten im Flugbetrieb unter-

stützt, mitdenkt und für die Sicherheit der Passagiere und des Materials mitverantwortlich ist. Nur so kann ein Flugprogramm sicher und effizient durchgeführt werden.

Volontariate eröffnen immer wieder die Gelegenheit für ein Feedback von außen, neue Perspektiven, gute Fragen und Ideen. Dies habe ich bei Nino sehr geschätzt. Was mir persönlich im Flugbetrieb am meisten diente, war sein Hintergrund und seine Erfahrung mit Helikoptern aus der Schweizer Luftwaffe. So konnte ich mich voll auf seine kompetente und sichere Handhabung aller Aufgaben verlassen, die für die Flugsicherheit



Nino Schnorr hilft einem Mann beim Einsteigen in den Heli



Gebirge in Lesotho

relevant waren. Das ist besonders wichtig in Lesotho, wo wir im Gebirge unterwegs sind und auch mal Unterlast fliegen.

Voraussetzungen sind nebst der Identifikation mit unseren Werten als christlich-humanitäre Organisation und Interesse an unserer gemeinnützigen Arbeit eine gewisse Reife und Selbständigkeit, da man sonst dem Team vor Ort schnell keine Hilfe, sondern eher eine Last ist.

Natürlich bringt ein Volontariat auch zusätzlichen Aufwand für die lokale Crew. Die Mercy Air Zentrale in der Schweiz unterstützt uns aber sehr, indem sie im Vorfeld die Auswahl trifft, die richtigen Fragen stellt und die beidseitigen Erwartungen managt. Die bisherigen Erfahrungen stimmen mich sehr positiv.

Im Interview berichtet Nino Schnorr über seine Beweggründe und Erfahrungen:

Nino, wie kamst du darauf, einen Volontär-Einsatz bei Mercy Air in Lesotho zu machen?

Zwischen meinem Militärdienst und Beginn des Studiums wollte ich mir bewusst Zeit für Gott nehmen. Als Aviatik-faszinierter Christ bin ich auf Mercy Air gestossen, was super gepasst hat.

Woher kennst du Joel Bärtschi?

Ich habe Joel erst in Südafrika kennengelernt. Wir haben uns schnell gut verstanden und waren ein gutes Team.

Wie sah dein Alltag aus? Was hast du konkret gemacht?

Ich kam als Flughelfer zum Einsatz und unterstützte den Piloten in der Abfertigung von Passagieren und Material und war für gewisse sicherheitstechnische Bereiche mitverantwortlich.



Nino Schnorr hilft einen jungen Mann mit Beinbruch in den Heli zu laden

Wir haben Pflegefachpersonal und medizinische Hilfsgüter in isolierte Bergdörfer geflogen. Dank dem Helikopter konnten wir unter anderem über 200 medizinische Ersthilfe-Kits an Menschen in schwer zugänglichen Dörfern liefern, die sonst zu Fuss oder mit Pferd und Esel mehrere Stunden über die Berge hätten marschieren oder reiten müssen.

Während den geplanten Flügen kam es auch immer wieder zu spontanen «Code 1»-Einsätzen. Das sind Flüge für Patienten in Notfällen, welche dringend ärztliche Behandlung in einem der wenigen Spitäler benötigten.

Kannst du ein Beispiel nennen?

Ein junger Mann hat sich ein Bein gebrochen. Mit dem Heli waren es wenige Minuten zum Spital. Die Alternative wäre ein stundenlanger Ritt über Stock und Stein per Pferd gewesen.

Hattet ihr «nur» medizinische Einsätze?

Nein, wir konnten zum Beispiel ein Umwelt-Team in mehrere Dörfer fliegen, in denen sie Quellen und Wasserzufuhrsysteme inspizierten. Grosse Temperaturunterschiede zwischen heissen Tagen und Nächten unter dem Gefrierpunkt führen zu Beschädigungen an freiliegenden, nicht isolierten Wasserleitungen. Ganze Dörfer können so ihre Wasserversorgung verlieren.

Was ist dein persönliches Fazit über diesen Einsatz?

Es freut mich und gibt mir eine grosse Befriedigung, anderen Menschen helfen zu dürfen. Mitmenschen erfahren dadurch letztlich Gottes Hilfe.



LESOTHO – LAND DER HÖHEN, WEGE DER HOFFNUNG

Sämi Kern, CEO von Mercy Air Switzerland, berichtet

Mein erster Besuch in Lesotho im April 2025 war sehr eindrücklich: Das kleine Königreich liegt vollständig über 1000 m, 80% davon sogar über 1800 m ü. M. Es ist ein tief zerfurchtes Hochland und somit der ideale Einsatzort für den Helikopter.

Wenn wir nicht fliegen, reiten Ärzte und Pflegepersonal viele Stunden auf Maultieren über beschwerliche Bergpfade. Oft wird aber auch das Fliegen durch unberechenbare Wetterlagen erschwert.

So war es auch am ersten Flugtag. Während wir planteten und auf besseres Wetter warteten, erreichte uns der Telefonanruf der Generaldirektorin des Gesundheitsministeriums mit einem Notfall: Eine schwangere Frau hatte einen Gebärmutterriss und verlor viel Blut. Nach wenigen Minuten waren wir in der Luft und keine halbe Stunde später durften wir die junge Patientin in die Obhut des Spitals in der Hauptstadt Maseru geben. Kurz darauf bedankten sich der Gesundheitsminister und die Generaldirektorin persönlich da-



Samuel Kern beim ersten Einsatz als Flughelfer – Assistieren beim Patiententransport

für, dass wir der Frau das Leben gerettet hatten.

Dieser Notfall und unsere schnelle Reaktion öffnete uns die Tür und ermöglichte Gespräche im Gesundheitsministerium über weitere Einsätze bis hin zu einer möglichen permanenten Basis in Lesotho. Wir konnten in dieser Woche viele weitere Gespräche führen mit Partnern (MAF, Flying Doctor Service und anderen), Behörden (Ministry of Health, Civil Aviation Authority) und wichtigen Einzelpersonen wie einem Anwalt oder potentiellen künftigen Mitgliedern von Team Mercy Air Lesotho.

Als sich das Wetter tags darauf besserte, konnten wir unser ambitioniertes Programm absolvieren und in 36 Flügen medizinische Teams von Regionalspitälern in abgelegene Siedlungen in den Bergen und wieder zurückbringen.

Für mich als erstmaliger Flughelfer war es eine spannende Herausforderung, den Passagieren zu assistieren, den Heli zügig mit Einsatzmaterial zu be- und entladen und auch mehrmals aufzutanken.



Behandlung vor Ort: Helikopter bringen medizinisches Personal direkt zu den Menschen in den Bergen

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
CH-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

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

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



SPENDEN

Ihr finanzieller Beitrag über TWINT oder per Zahlung über Ihre Bank.



GEBET

Beten Sie für unsere Einsätze, die Piloten und Menschen vor Ort.



TEILEN

Erzählen Sie anderen von der Arbeit, die Mercy Air leistet.



Bequem mit TWINT spenden



Scannen Sie den QR-Code mit Ihrer TWINT App.



Geben Sie den Totalbetrag ein und bestätigen Sie Ihre Zahlung.

Dieser TWINT-Code ist nur für allgemeine Spenden – nur in der Schweiz verwendbar.



Das Zewo-Gütesiegel
steht für den wirksamen
und transparenten Einsatz
der Spenden.

MERCY  **AIR**

HIMMELSBRÜCKE ZU MENSCHEN IN NOT