

# Angel Flight überquert den Atlantik

P. Stevens, A. Lhermenier, S. Niechcial, C. Fischer

Als mein Informatikunternehmen dem Auf- und Abschwing des Internet- und nachfolgend des Informatikgeschäfts zu Opfer fiel, hatte ich die angenehme Gelegenheit, ausgedehnte Ferien in den USA zu machen. Ich wohnte mit meiner Familie in Seattle bei unseren guten Freunden John und Kalai, die mit ihrem Kleinflugzeug regelmässig zu ihrem Wochenendhaus auf den San-Juan-Inseln flogen. Ich wollte meine eigene Pilotenlizenz auf interessante Weise nutzen, und John schlug vor: «Warum schaust Du Dir nicht Angel Flight an?» «Angel Flight?» «Ja, die bieten bedürftigen Patienten kostenlose Flüge an. Ich wollte denen schon seit einiger Zeit beitreten.»

## Der Zweck von Angel Flight

Angel Flight ist eine gemeinnützige Organisation, die kostenlos den Langstreckentransport bei nicht dringlichen medizinischen Situationen bereitstellt. Weder dem Patienten, der Versicherung oder einer sonstigen Einrichtung werden für den Transport Gebühren erhoben.

Angel Flight wurde 1986 von sechs Piloten in Los Angeles gegründet, die im ersten Jahr insgesamt 15 Missionen flogen. Heute ist Angel Flight America eine Vereinigung von Mercy Medical Airlift und 6 regionalen Organisationen, die die gesamte USA mit gemeinnützigen Patientenflugtransportprogrammen abdecken. Im Jahr 2003 erwartet Angel Flight, 14 000 Missionen zu organisieren und 32 000 Passagiere zu befördern. 40% der Patienten sind Kinder.

Angel Flight befördert bedürftige Patienten zu angemessenen medizinischen Leistungserbringern, befördert ärztliches Personal zu Patienten oder Seminaren, transportiert gespendete Organe, besorgt die Wiedervereinigung von Familienmitgliedern und bietet sonstige gemeinnützige Flüge an. Patienten können von Ärzten, Sozialarbeitern oder einer Patientenorganisation empfohlen werden. Der Patient muss ambulant sein und von einem Arzt die Eignung zum Reisen in Kleinflugzeugen bescheinigt bekommen.

Patienten werden von freiwilligen Privatpiloten transportiert, die ihre Zeit und die Nutzung ihres Flugzeugs bereitstellen. Die verwendeten Flugzeuge reichen von 4sitzigen einmotorigen Flugzeugen bis zu Businessjets.

## Erfahrungen als Angel-Flight-Pilot

Meine erste Kontaktaufnahme war über die Internetsite von Angel Flight West, [www.angel-flight.org](http://www.angel-flight.org). Sie enthält Informationen und die Online-Anmeldung für Piloten und transportbedürftige Patienten. Selbst als Nichtmitglied kann man den Bedarf in seiner Gegend einsehen. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Artikels standen 123 Missionen in der Westregion zur Verfügung, 12 davon im Staat Washington. Die meisten Missionen erstrecken sich über 150 bis 350 Flugmeilen, manche sind jedoch Staffeln mit mehreren Abschnitten von insgesamt bis zu 1000 Flugmeilen.

Die Online-Anmeldung beinhaltete mehrere Schritte, aber das Büro in Santa Monica stand zur Verfügung, um zu bestätigen, dass alles in Ordnung war.

Nach der Anmeldung müssen Piloten von einem zertifizierten Fluglehrer geprüft werden, bevor sie eine erste Mission fliegen können. Sie müssen nachweisen, dass ihre Papiere in Ordnung sind, dass sie über eine ausreichende Haftpflichtversicherung verfügen und schliesslich müssen sie auch unter Beweis stellen, dass sie die Mission sicher planen und ausführen können.

Aufgrund meiner begrenzten Zeit drängte ich die Organisation ein wenig, den Prüfungsvorgang vor meiner Rückkehr nach Europa durchzuführen. Nach ein paar freundlichen E-Mails traf sich «Kapitän Bob» mit John und mir, um uns als Missionspiloten zu bescheinigen.

Nach Prüfung meiner Papiere wurde unsere Flugplanung für eine «typische» Mission untersucht. Typisch heisst «innerhalb der Grenzen dessen, was mit einem Durchschnittskleinflugzeug» möglich ist.

Da John und ich beide Flugzeuge mit Druckkabine nach Instrumentenregeln fliegen, stellte weder die Mission noch die Planung eine grosse Herausforderung dar. Wie gingen also zügig auf die Diskussion der Koordination der Missionen mit den Passagieren über und wie wir für deren Wohlbefinden während des Fluges sorgen würden, insbesondere da sie uns nicht kennen, vielleicht etwas Angst hätten, es ihnen nicht sonderlich gut ginge oder sie vielleicht zum ersten Mal in einem Kleinflugzeug reisten. In Amerika entscheidet selbstverständlich auch die Absen-

Korrespondenz:  
Angel Flight Europe  
Peter Stevens  
Zeltweg 50  
CH-8032 Zürich

**Abbildung 1**

Angel-Flight-Passagiere Mary und Jack Slates: «Angel Flight hat meinem Mann das Leben gerettet.»



dung einer unterschriebenen Haftausschluss-erklärung vor dem Abflug über die Möglichkeit des Fluges!

Nach unserer Bescheinigung als «Missionsführer» konnten wir uns auf der Internetsite um Missionen bewerben. Was sollten wir aber auswählen? Vor meiner Rückkehr nach Europa gab es über 30 Missionen in Washington. Es war möglich, nach Region oder Flughafen zu wählen, die Entfernung oder Passagierlast in Betracht zu ziehen oder sogar die Falldetails zu studieren. Oder man konnte bis zur letzten Minute warten, ob jemand irgendwo Hilfe brauchte.

Ich entschied mich für die geographische Vielfältigkeit. Eine Reise gen Süden nach Weed (hat nichts mit der inoffiziellen Staatsernte zu tun) in Kalifornien, um ein Paar von der wöchentlichen Chemotherapiebehandlung nach Hause zu fliegen, eine östliche Reise über die Cascades nach Walla Walla, Washington (Heimat der berühmten Süsszwiebeln), und eine Reise in drei Etappen, um ein junges Verbrünnungsoffer in Spokane abzuholen und zu einem besonderen Sommerlager in Burlington (und dann wieder zurück nach Boeing) zu transportieren.

Das Verfahren war einfach: Man bewirbt sich um den Flug und erhält dann eine E-Mail mit den Kontaktdetails. Man vereinbart Zeit und Ort des Treffens. Man trifft sich, unterschreibt die Haftpflichtausschlussklärung, sendet diese ab und fliegt los.

Der Flug nach Weed war ereignislos (abgesehen von der Reifenpanne ohne Ersatzreifen auf dem Weg zum Flughafen!). Der Patient pendelte schon seit Monaten nach Seattle und zurück. Obwohl er noch etwas geschwächt war, war die Besserung offenbar, und seine Frau brachte die ungeteilte Meinung zum Ausdruck: «Angel Flight hat meinem Mann das Leben gerettet».

Es gibt eine Menge Gründe, warum Piloten Missionen für Angel Flight fliegen: bei der Ausübung unseres Hobbys nutzbringend zu wirken, unterschiedliche Missionen mit unvorhersehbaren Zielorten, Menschen zu treffen und ihnen zu helfen. Für mich stand aber eines im Vordergrund: im Leben von jemandem wirklich einen Unterschied zu machen.

Ich war von meinen Erfahrungen tief beeindruckt und fragte mich, ob es in Europa eine vergleichbare Organisation gäbe. Falls nicht, dann wäre es höchste Zeit! Eine Google-Suche ergab nichts, so dass ich am 21. August 2003 um 18.44 Uhr das Thema auf einem Internet-Forum für Piloten ansprach. Damit begann Angel Flight Europa.

### Angel Flight in Europa?

- «Kann der nicht kommerzielle Flugsektor in Europa einen solchen Service unterstützen? Gibt es Piloten, die interessiert wären, ihre Zeit und Flugzeuge bei solchen gemeinnützigen Missionen beizutragen?»
- «Besteht ein Bedarf? Müssen Menschen lange Strecken zur medizinischen Behandlung reisen?»

Die erste Frage liess sich leicht beantworten. Die entstehende Diskussion gehörte zu den aktivsten Diskussionsfäden, die das Forum je erlebte. Es wurden neue Fragen aufgeworfen, aber einige Personen meldeten sich bereits auf dem Forum als Freiwillige. Diese Tendenz wurde bei einem Fliegertreffen in Cambridge bestätigt: unter den 52 anwesenden Mitgliedern boten 14 (plus 2, die nicht anwesend waren) spontan an, irgendwie behilflich zu sein – eine Reaktionsrate von etwa 25 %.

Die Antwort auf die zweite Frage schien jedoch auf den ersten Blick ein Nein zu sein. Mir wurde überall entgegengehalten: «Europa ist kompakt, das Reisen ist einfach, die Gesundheitsfürsorge ist überall erhältlich und der Versicherungsschutz ist ausgezeichnet. Da gibt es bestimmt keinen Bedarf.»

Um diesen Eindruck zu bestätigen oder zu bestreiten, wandte ich mich an die unmittelbar Betroffenen: die Patienten. Ich nahm an der europäischen Konferenz für seltene Krankheiten in Paris teil. Der Definition nach befällt eine seltene Krankheit nur 1 unter 2000 Menschen, oftmals sogar weniger, ist normalerweise chronisch und häufig unheilbar.

Der Zugriff auf Leistungserbringer, einschliesslich der verfügbaren Beförderung, ist ein wesent-

liches Problem. Es gibt nur wenige Spezialisten und Behandlungszentren. [www.orpha.net](http://www.orpha.net), ein Portal für seltene Krankheiten in Frankreich, erhält jährlich 200 Bitten um Hilfe für den Transport. Junge Menschen mit Duchenne-Muskeldystrophie in Frankreich müssen zur Steroidbehandlung, die in Frankreich noch nicht erhältlich ist, ins Ausland reisen. Diese Reise wird von der staatlichen Krankenversicherung nicht gedeckt.

Die Deutsche Vereinigung für Herzkrankheiten schickt jährlich 20 Kleinkinder zur operativen Korrektur von angeborenen Herzfehlern nach Manchester oder Genf. Die Reise mit Linienflugzeugen ist zu anstrengend. L'Envol, eine Klinik für europäische Kinder mit seltenen Krankheiten und deren Familien, muss oftmals Familien mit den Reisekosten helfen.

Die Liste der potenziellen Empfänger wird täglich länger. Unter seltenen Krankheiten Leidende sind regelmässig mit Gesundheitsdiensten auf allen Ebenen in Kontakt: lokal, national und international, durchschnittlich 5mal pro Jahr. Obwohl diese Krankheiten «selten» sind, ergibt die Multiplikation der 5000 bis 6000 verschiedenen Krankheiten mit der europäischen Bevölkerungszahl eine Schätzung von 5 bis 15 Millionen Betroffenen. Falls nur 1% dieser Menschen einen Angel-Flight-Flug pro Jahr benötigt, sind das mindestens 50000 Flüge pro Jahr.

### Wo fangen wir an?

Wir wenden uns jetzt den Fragen zu, ob Europa Angel Flight benötigt, und wie wir die Organisation gründen. Ein Kern von Freiwilligen in England, Frankreich, Italien, Spanien und der Schweiz legt bereits das Fundament und koordiniert die Aktivitäten in ihren jeweiligen Ländern. Es gibt aber noch viel Arbeit, und zahlreiche Fragen stehen noch offen. Wir benötigen Freiwillige für:

- die Gründung eines gemeinnützigen Vereins, der sowohl lokal verankert als auch in ganz Europa aktiv ist;
- den Aufbau von Beziehungen zu Regierungsstellen – Flugwesen, öffentliche Gesundheit und sonstige – auf nationaler und europäischer Ebene;
- die Kontaktaufnahme mit Piloten, Benutzern und Sponsoren;
- die Einrichtung einer Intranet/Internet-Infrastruktur zu Werbe- und Kommunikationszwecken;
- die Festlegung, wie die Organisation funktioniert, wie Piloten ausgewählt werden, Entwicklung rechtlicher Freigaben;
- und so weiter!

Wenn Sie von Vereinigungen wissen, die von Angel Flight profitieren könnten, wenn Sie vielleicht selbst einen Patienten haben, der Transportprobleme hat, oder wenn Sie einfach mithelfen möchten, würden wir uns freuen, von Ihnen zu hören! Wenden Sie sich einfach an den Schweizer Koordinator, Christian Fischer (E-Mail: [cf94@zepler.org.uk](mailto:cf94@zepler.org.uk)), oder direkt an mich, Peter Stevens (E-Mail: [peter.stevens@ch-open.ch](mailto:peter.stevens@ch-open.ch)).