

Der Luftbrückenbauer

Menschen in Not in unzugänglichen Gebieten zu helfen ist das Business von Daniel Moser. Der 32-jährige Berner Oberländer lebt mit seiner Familie in Osttimor, wo er für das humanitäre Flugunternehmen MAF als Pilot auf einer achtplätzigen Gibbs Airvan GA8 tätig ist. Ambulanzflüge und Passagiertransporte in einem tropischen Klima prägen seinen Alltag.

Text: Daniel Dubouloz

Kurze Graspisten, kombiniert mit starken Gewittertendenzen und fehlenden Meteo-Angaben, kranke oder verletzte Passagiere, die auf der Bahre eingeladen werden – das alles steht in starkem Kontrast zum klimatisierten Glascockpit eines Linienflugzeugs, einer Businessjet-Operation oder erholsamen Aufenthalten in schicken Hotels.

Für Daniel Moser ist dieser Kontext aber genau der richtige. Doch wie kam es dazu? Nach dem Fallschirmspringen in der Rekrutenschule und einem Kfor-Aufenthalt mit der Schweizer Armee im Kosovo sah er sich nach Weiterbildungsmöglichkeiten um. Dabei entwickelte er die Idee, Pilot zu werden. Er spielte mit der Idee, die Polizeischule zu absolvieren. Doch richtig Feuer fangen konnte er nie. Die

Vision, Missionspilot zu werden, fasste hingegen immer mehr Fuss. Moser informierte sich bei MAF (Mission Aviation Fellowship) über die Möglichkeiten. Die Bedingungen waren eine abgeschlossene Berufspilotenausbildung mit Instrumentenflugberechtigung sowie 500 Flugstunden. Nach dem Erlangen der geforderten Lizenzen lernte er seine jetzige Frau Deborah kennen und es galt, als Paar Pläne für eine gemeinsame Zukunft zu entwickeln. Konkret: In ein Entwicklungsland zu ziehen und dort ein neues Leben aufzubauen. Nach einigen Gesprächen und Beratungen durch den MAF Schweiz-Geschäftsführer Hansjörg Leutwyler war bald klar: Die Berufung war da, der Start in ein Abenteuer geplant. Doch war es wirklich ein Abenteuer? «Nein», lautet die etwas erstaunliche Antwort von Daniel Moser. «Ich bin gar



Über Maubisse mit Blick auf die höchsten Berge von Timor-Leste.

nicht so der Abenteurer. Der Start war schon sehr erlebnisreich, nun ist es aber Alltag geworden. Wenn es nur ums Abenteuer gehen würde, wäre der Thrill nach zwei Jahren vorbei. Ich weiss einfach, dass ich am richtigen Ort bin und meine Berufung gefunden habe. Deswegen gefällt mir der Beruf auch so gut.»

Ein praktisch veranlagter Typ

Warum wollte der ausgebildete Schreiner ausgerechnet Missionspilot werden? «Ich bin ein sehr praktisch veranlagter Typ. Das Airline-Cockpit ist nichts für mich, es wäre zu einseitig und computerlastig. Mich haben die praktischen Aspekte der Buschfliegerei immer sehr angesprochen: Passagierabfertigung, laden, entladen, tanken und kleinere Wartungsarbeiten durchführen.» Mit seiner für diese Region konvertierten, aber auch erforderlichen australischen Lizenz verfügen er und die beiden anderen in Dili stationierten Piloten über mehr Berechtigungen als mit einer EASA- oder FAA-Lizenz. So darf ohne Mechanikerausbildung ein Ölwechsel vorgenommen oder auch ein Rad gewechselt werden.

Auch seine Schreiner-Fähigkeiten kommen nicht zu kurz: «Oft kann ich im Hangar diverse handwerkliche Arbeiten erledigen. Zum Beispiel konnten wir eine Plattform für die Benzinfässer bauen und die dafür notwendige Rampe. Es gibt Türen zu reparieren oder Schränke und sonstige Möbel zu schreinnern.» Zudem bilden Büroarbeiten

im Bereich Administration einen Teil von Mosers abwechslungsreichen Aufgaben. Dazu gehören das Entgegennehmen von neuen Fluganfragen, das Kontrollieren der Zahlungen oder das Aufrechterhalten der nötigen Visa.

Kleines Land, bescheidene Infrastruktur

Osttimor, eine ehemalige portugiesische Kolonie, ist rund ein Drittel so gross wie die Schweiz und zählt 1,2 Millionen Einwohner. In der Hauptstadt Dili wohnt rund ein Fünftel der Bevölkerung. Der Löwenanteil ist auf Dörfer und kleinere Städte verteilt, die über eine schlechte oder keine medizinische Infrastruktur verfügen. Problematisch daran: Auch eine Verkehrsinfrastruktur ist meist nicht vorhanden. Gewisse Dörfer können nur auf langen Märschen oder – sofern die Wege passierbar sind – mit dem Geländefahrzeug erreicht werden. Hier kommt das Flugzeug wie gerufen und das hat auch die Regierung erkannt. MAF fliegt als Vertragspartner rund 50% aller Einsätze für sogenannte «Medevacs», das heisst medizinische Rettungsflüge für den Staat. Oft befinden sich werdende Mütter an Bord, die Probleme mit der Schwangerschaft haben. Mit der Not umgehen kann Moser gut:



Letzte Checks vor dem Take-Off in Same.

Bilder: Balz Kubli

Final 36 in Same.

«Ich bin ein eher sachbezogener Mensch. Meine Gedanken richten sich auf die Sache, doch man darf die Not nicht ausblenden oder ignorieren. Es geht darum, sie richtig einzustufen und abzulegen. Ich muss mich auf meine Hilfeleistung konzentrieren», so der Buschpilot.

Rettung nach Wasserbüffel-Angriff

Einen sehr prägenden Flug hat Moser kürzlich erlebt. An diesem Tag klingelte sein Telefon bereits um 5.30 Uhr morgens: Eine Frau war in Same, etwa 70 Kilometer südlich der Hauptstadt Dili – wo sich das einzige gut ausgerüstete Spital des Landes befindet – von einem Wasserbüffel angegriffen worden. Sie war schwer verletzt. Moser flog beim ersten Tageslicht los und landete auf der Graspiste, die aufgrund der Topografie nur von einer Richtung her angefliegen werden kann. Als er die Maschine aufsetzte, standen bereits viele Leute auf und neben dem Airstrip. Nach nur 20 Minuten Flug landete er in der Hauptstadt, wo die Frau mit der Ambulanz ins Spital gebracht werden konnte. Fünf Stunden hätte die Fahrt auf der holprigen Strasse gedauert. «Die Patientin hätte möglicherweise nicht überlebt», meint Moser.

Leben in einem Entwicklungsland

«Zwölf Stunden dauern die Arbeitstage maximal», berichtet Daniel Moser, der bereits seit zweieinhalb Jahren in Osttimor stationiert ist. Meistens sind es aber nicht mehr als 8,5 Stunden. Wie sieht es mit dem Leben nebst der Arbeit aus? Daniel Moser stellt fest: «Das Leben hier ist entschleunigt und einfacher. Somit habe ich mehr Zeit als in der Schweiz. Ich genieße hier das Filmen und Fotogra-

fieren sowie die schöne Landschaft.» Seit einem halben Jahr haben er und seine Frau Deborah einen Sohn. Moser ist sich in Bezug auf Familie bewusst, dass es nicht ohne seine Frau gehen würde. Die Berufung muss bei beiden vorhanden sein. Deborah Moser arbeitet einmal wöchentlich für die zahlreichen behinderten Menschen des Landes. Die ausgebildete Heilpädagogin hat so ebenfalls ihren Platz in der Gesellschaft gefunden.

Was rät der Missionspilot möglichen künftigen Piloten? «Man sollte sich nicht versteifen und offen bleiben, wenn es anders kommt als geplant. Auch in Bezug auf die Ausbildung.» Weiter sei es wichtig, mit sich selbst ehrlich zu sein und herauszufinden, ob Pilot immer ein Traum bleibt oder Realität werden kann. Auch welche Rolle man als Pilot einnehmen möchte, sprich, welche Art von Job zu einem passt. «Das Erkennen der eigenen Stärken und Schwächen ist ausserdem zentral – so kann man an sich arbeiten.» ◀



Ein Patient wird der Ambulanz übergeben.

