

Die Missionsflieger von Osttimor



Pilot Daniel Moser in einer seiner Maschinen.



Die zwei Gippsland GA 8 stehen in Timor Leste geschützt unter einem Bogendach.

Die sogenannte Nelkenrevolution in Portugal leitete 1974 das Ende eines Jahrzehnte dauernden totalitären Systems ein. Nach dem Tod des Diktators Salazar und Sturz seines Nachfolgers Caetano kehrte das kleine Land im Südwesten Europas in den Kreis demokratisch regierter Staaten zurück. Für seine Kolonien bedeutete der Regimewechsel ein plötzliches Ende blutiger Befreiungskriege mit Aussicht auf baldige Unabhängigkeit.

VON RALF KURZ

Doch die Aufbruchstimmung wurde schnell getrübt durch strategische Interessen der Weltpolitik. Rohstoffreiche Gebiete wie Angola versanken in Zeiten des Kalten Krieges durch Stellvertreterkonflikte rivalisierender Befreiungsorganisationen erneut ins Chaos. Lediglich bettelarme Regionen, wie die Kapverdischen Inseln, wo oft noch Hungersnöte herrschten, schafften den Übergang zu stabilen Demokratien. Das Interesse der Öffentlichkeit konzentrierte sich auf die grossflächigen Besitztümer in Afrika. Wenig Aufmerksamkeit erhielt dagegen die weit vom Mutterland entfernt liegende Kolonie Osttimor. Zu unbedeutend schien die abgelegene Sundainsel nahe Neuguinea. Etwa so gross wie Sizilien, wurde sie 1949 politisch zweigeteilt. Der Westteil ist

eine von 26 indonesischen Provinzen des bevölkerungsreichsten islamischen Landes weltweit. Für die eine Million katholischer Timoresen der östlichen Inselhälfte war es daher ein aussichtsloses Unterfangen, eigene Freiheitsbestrebungen durchzusetzen. Zum Spielball der übermächtigen Nachbarstaaten Australien und Indonesien wurde es endgültig, als in der Timorsee reiche Öl- und Gasvorkommen entdeckt wurden. Auch die einseitige Unabhängigkeitserklärung der lokalen Befreiungsbewegung Fretilin konnte den Einmarsch indonesischer Truppen 1975 nicht verhindern. Erst ein 1999 durchgeführtes Referendum, bei dem sich über 80 Prozent der Bevölkerung für einen eigenen Staat aussprachen, beendete die Besetzung. Freie Wahlen fanden 2001 statt und der ehemalige Rebellenführer sowie neue Präsident Gusmao führte das Land in

die ersehnte Unabhängigkeit. Gelöst waren damit für die jüngste Nation des neuen Jahrtausends aber nicht die vielen Probleme nach 25-jähriger Besatzungszeit.

Heute zählt Timor Leste, so die offizielle Staatsbezeichnung, laut Bruttoinlandsprodukt zu den ärmsten Nationen ganz Südostasiens. Weiterhin schwelt die ungeklärte Frage des exakten Grenzverlaufes in der Timorsee wie ein Damoklesschwert über dem bescheidenen Staatshaushalt. Als einzig solide Einkommensquelle sind die erwähnten Rohstoffvorkommen wichtig für die Finanzierung dringend notwendiger Infrastrukturprojekte. Der Streit vor internationalen Gremien dauert nach wie vor an, ohne Aussicht auf baldige Entscheidung. Notgedrungen hat man sich mit den beteiligten Energiekonzernen auf eine vorläufige Gewinnverteilung geeinigt. Diesbezüglich sind am Flughafen der Hauptstadt Dili derzeit zwei Eurocopter AS332 Super Puma mit den Kennzeichen

VH-LHJ und VH-LOF stationiert. Sie gehören zum australischen Ableger des bezüglich solcher Transporte Branchenprimus CHC Helicopters aus Kanada. Permanent werden damit Firmenarbeiter zu den Offshore-liegenden Förderplattformen geflogen.

Air North

Die lukrativen Öl- und Gasvorkommen machen Timor Leste auch politisch wieder interessant. An der Uferpromenade von Dili reihen sich Botschaftsresidenzen und Vertretungen globaler Hilfsorganisationen wie an einer Perlenkette aneinander. Um den kleinen Staat jederzeit zuverlässig erreichen zu können, hat die australische Regionallinie Air North das Streckennetz um ihre einzige Auslandsverbindung erweitert. Einmal täglich operiert eine 76-sitzige Embraer 170 vom Unternehmenssitz Darwin in das eine Flugstunde entfernte Dili. Die 1978 gegründete Fluggesellschaft hat sich unter ihrem fi-

nanzstarken Eigentümer Bristow zum Marktführer im dünnbesetzten Northern Territory entwickelt. Die Flotte besteht aus jeweils fünf Embraer 170 und Embraer 120 Brasilia, sowie Metroliner 23. Damit werden wöchentlich über 300 Verbindungen zu rund 20 weitverstreuten Zielorten angeboten. Sogar Flüge in die vier Flugstunden entfernten Metropolen Perth und Melbourne sind mit der E170 möglich. Unter dem Motto «Together we fly» erwarb sich Air North als Australiens Premier Regional Airline einen exzellenten Ruf im Norden des fünften Kontinents. Wenn man die Hauptstadt Dili verlässt, stösst man allerdings schnell an die Grenzen jeglicher Mobilität. Weiter als in die Vororte reichen die asphaltierten Strassen nicht. Und nicht selten erweist sich eine Tour in andere Landesteile, oft kaum 100 Kilometer entfernt, als tagelanger Höllentrip. Ähnlich erging es mir bei einer Exkursion nach Maukissi im zentralen Hochland. In einer engen



Eurocopter Super Puma VH-LHJ von CHC Australia.



Air North E170 VH-ANO im Anflug auf Melbourne (Rob Finlayson, 28.10.16).



Die Gippsland GA 8 VH-MQO von MAF (alle Bilder, wenn nicht anderst bezeichnet, Ralf Kurz, Januar 2017).

Spitzkehre, sieben Kilometer vor Dili, war für unseren allradgetriebenen Geländewagen Endstation. Ein wolkenbruchartiger Monsunregen hatte die gesamte Piste einfach weggespült. Dem Verkehr in beiden Richtungen blieb angesichts eines Sturzbaches so hoch wie die Niagara-Fälle nichts anderes übrig als umzudrehen.

Mission Aviation Fellowship

Solch widrige topographische Verhältnisse sind ein Fall für Mission Aviation Fellowship, kurz MAF. Der weltweit tätige christliche Flugdienst ist überall dort unterwegs, wo es mit gewöhnlichen Verkehrsmitteln nicht mehr weitergeht. Seine Flotte von über 130 Kleinflugzeugen operiert in mehr als 30 Ent-

wicklungsländern. Zum Einsatz gelangen gängige Modelle wie Cessna Caravan oder DHC-6 Twin Otter. Aber die Palette umfasst auch eine kleine Anzahl exotischer Fabrikate. Entweder sind sie besonders robust, oder äusserst günstig zu betreiben, im Idealfall beides. Timor Leste kann hierfür als typisches Beispiel gelten. Im Hangar von MAF in Dili stehen zwei Exemplare des australischen Herstellers Gippsland Aviation Company.

Der Traum von einer Quest Kodiak K100

Der Schweizer Pilot Daniel Moser erklärt mir die Besonderheiten einer GA-8 Airvan. Die vor uns geparkte Maschine mit Kennzeichen VH-MTX verfügt über ein Textron Lycoming Triebwerk, welches 300 PS

leistet. Bei einer Reichweite von 1100 km und 800kg Nutzlast beträgt die Höchstgeschwindigkeit 340 km/h. Das Exemplar mit Baunummer 104 wird seit Beginn der MAF-Operationen in Timor Leste im Jahr 2007 hier eingesetzt. Die daneben abgestellte Maschine ist als VH-MQO registriert und hat die Seriennummer 145. Aufgrund eines Turboladers verfügt sie über 30 PS mehr Schubkraft und unterstützt vor Ort ihre Schwestermaschine seit zwei Jahren. Die achtsitzige Gippsland GA-8 Airvan wurde als Mehrzweckflugzeug in Leichtbauweise speziell für Einsätze in Drittweltländern konzipiert. Der Erstflug fand 1995 am Firmensitz im australischen Bundesstaat Victoria statt. Balz Kubli, Profifotograf aus der

Schweiz, verbringt seine Ferien in Osttimor, um die überwiegend aus Spenden finanzierte MAF im Marketing zu unterstützen. Er berichtet mir von zwei Einsätzen, welche von ihm in den vergangenen Tagen begleitet wurden. Häufig handelt es sich um Schwangere mit lebensgefährlichen Komplikationen, die schnellstmöglich ins Hauptstadt Krankenhaus gebracht werden müssen. Alle Inselorte sind mittels Airvan bei normalem Wetter in maximal vierzig Minuten erreichbar. Demgegenüber stellt ein Landtransport für dringende Notfälle ein aussichtsloses Unterfangen dar. Schwer zu sagen, wie viel Menschenleben MAF in den vergangenen Jahren schon gerettet hat, aber jeder Einsatz zählt.

Obwohl Daniel mit seiner Airvan durchaus zufrieden ist, träumt er manchmal von einer Quest Kodiak K100. Den amerikanischen Hightech-Flieger mit ähnlichem Aufgabenspektrum setzt MAF im benachbarten Westpapua ein. Freilich lassen sich die dortigen Verhältnisse nicht mit denen im kleinen Timor Leste vergleichen. Um Bergstämme in Irian Jaya abseits jeglicher Zivilisation zu erreichen, fungiert die zwei Millionen Dollar teure Quest Kodiak natürlich als optimales Muster. Allerdings wären die Kenntnisse von Arnaldo Faló Aldo, der gerade an einer Krankenhalle für die VH-MTX rumschraubt, für eine K 100 sicherlich nicht ausreichend. Der angeleitete Mechaniker bildet, zusammen mit drei Piloten, das Kernteam von MAF in Timor Leste.

Tourismus-Projekt

Neuerdings gesellt sich zu den drei Hauptakteuren Air North, CHC und MAF am Comodoro Flughafen von Dili ein weiterer Mitstreiter. Am Rande der 2509m langen Runway steht ein kürzlich gelandeter Commuter. Mit der angemieteten DHC-6 Twin Otter versucht die Regierung, Linienverbindungen zur Exklave Oecussi in Westtimor zu etablieren. Dorthin sollen Touristen in ein völlig unberührtes Unterwasserparadies gelockt werden. Für die heimische Luftfahrtszene auf Timor Leste zweifellos ein gewaltiges Unterfangen. Ein bedeutendes Projekt eines winzigen Staates, von dessen Existenz die restliche Welt oft gar nichts weiss!

