



**In Surinam führen viele Verbindungen übers Wasser, wie hier am Commewijne Fluss (Ralf Kurz, 4.6.17).**

zentrale Drehscheibe, um die vielen Orte am Amazonas schnellstmöglich erreichen zu können. Um der gewaltigen Aufgabe besser gerecht zu werden, erfolgte im April 2010 eine Pistenerweiterung von 650 m auf 750 m. Als wichtigste Airline vor Ort agiert der heimische Regionalcarrier Gum Air. Bei einer spontanen Verabredung mit Firmenchef Dean Gummels führt mich dieser übers Betriebsgelände. An einer der beiden DHC-6 Twin Otter finden Wartungsarbeiten statt, daneben parkiert die kleinere Cessna 206. Noch herrscht gemächliche Ruhe, doch das ändert sich wenig später. Urplötzlich trifft im Minutentakt die gesamte Flotte, bestehend aus vier Cessna Caravans und der zweiten

DHC-6, aus entlegenen Landesteilen ein. Stolz zeigt mir Dean den 2012 modernisierten Hangar mit integrierten Büros und Abfertigungseinrichtungen. Diese sind seitdem so gestaltet, dass auch internationale Flüge durchgeführt werden können. Denn der Nachbarstaat Guyana hat das gleiche Problem wie Surinam, lacht mein Gegenüber. Sein internationaler Flughafen Cheddi Jagan liegt weit entfernt von der Hauptstadt Georgetown im Amazonasdschungel. Deshalb vereinbarte man mit der dortigen Trans Guyana Airways, von dessen citynaher Basis Ogle Airport zwei tägliche Codeshareflüge zwischen beiden Zentren anzubieten. Jeder Partner operiert jeweils eine Frequenz

mit der dafür geeigneten Cessna Caravan. Reisende von Paramaribo nach Georgetown oder umgekehrt sparen sich dadurch viel Zeit und Geld.

Gleich neben den Anlagen von Gum Air residiert eine weitere Commuterairline. Es ist Surinaamse Zending's Vliegdiest, ein nationaler Ableger der global agierenden Mission Aviation Fellowship. Als weltweit grösstes nicht kommerzielles Luftfahrtunternehmen betreibt MAF über 135 Maschinen in rund 35 Staaten. Die humanitäre Organisation steuert völlig isolierte Ziele an, dessen Anflug sich für andere Gesellschaften nicht lohnt. Basismanager Miguel Peters erläutert mir den erforderlichen Strukturwandel hinsichtlich der Flottenpolitik seines Arbeitgebers. «Aufgrund des steigenden Reparaturaufwandes und schwindender Verfügbarkeit von Avgas für ältere Maschinen müssen wir uns nach günstigeren Alternativen umschauen.» Fündig wurde man bei einem australischen Hersteller. Er hat seine robuste Gippsland GA-8 speziell für den Einsatz in Entwicklungsländern konzipiert. Zudem bewegt sich der Einstiegspreis von 800'000

• **Kurz hintereinander treffen auf Paramaribos Lokalflygplatz die Flugzeuge von Gum Air ein, darunter die Cessna 208 Grand Caravan PZ-TBH (oben) und die DeHavilland DHC-6 PZ-TBY (Mitte).**

• **Im Hangar von MAF steht die Gippsland GA-8 PZ-NMF bereit für einen nächsten Einsatz (alle Bilder Ralf Kurz, Paramaribo Zorg-en-Hoop, 5.6.17).**

• **Die DeHavilland DHC-6 Twin Otter PZ-TBN bekam während ihres Wartungsaufenthaltes im Hangar von Gum Air auch gerade ein leicht modifiziertes Farbleid (Ralf Kurz, 5.6.17).**







**Surinam Airways setzte auf ihrer Strecke von Paramaribo nach Amsterdam auch einmal Boeing 747 ein. Im Bild die PZ-TCM bei der Landung in Amsterdam (Milo Kalberer, 4.9.04).**

USD weit unter dem Level vergleichbarer amerikanischer Modelle, welche mehr als 2 Millionen Dollar kosten. Für MAF, dessen Jahresetat von 100 Millionen Dollar nur zu einem Drittel aus Spenden gedeckt werden kann, eine gewaltige Ersparnis. Bereits seit geraumer Zeit operiert ein Paar Gippsland GA-8 erfolgreich in Osttimor. Der weite Weg von Australien hierher hat sich gelohnt, versichert Miguel Peters überzeugend. Besser als für einige Antonov 28, die am Rande der Piste vor sich hinrotten. Sie gehören Blue Wing Airlines, einem weiteren Lufttaxiunternehmen am Flugplatz Zorg en Hoop. Es

verlässt sich jetzt lieber wieder auf Cessna Caravan und Twin Otter.

### Surinam Airways

Natürlich existiert auch im ehemaligen Niederländisch Guyana, wie in vielen Ländern, ein Staatscarrier. Surinam Airways fungiert aber weniger als nationales Aushängeschild, vielmehr soll die Marktdominanz der KLM vermindert werden. Das 1955 gegründete Unternehmen überstand die Unabhängigkeit 1975 relativ geräuschlos. Es zog sich in den letzten Jahren aus dem Inlandverkehr zurück, und überliess diesen Sektor privaten

Airlines. Dementsprechend überschaubar ist die aktuelle Flotte bestehend aus lediglich drei Maschinen. Wichtigster Akteur des Trios ist ein Airbus 340-313X, neben zwei B737-300 für Regionalrouten. Die Streckennetzplanung für den einzigen Langstreckenjet erweist sich allerdings als überflüssig. Hauptaufgabe ist es, zwischen Amsterdam und Paramaribo so oft wie möglich hin- und her zu pendeln. Kein Wunder, dass der bunt bemalte Paradiesvogel mehr Zeit in Europa verbringt, wo sich Wartungsarbeiten deutlich einfacher gestalten als in seiner südamerikanischen Heimat. Seit mehr als vier Jahr-

