



Auf Aviancas fünf wöchentlichen Flügen aus Bogota kommen vereinzelt Maschinen der Airbus-Familie zum Einsatz, häufiger jedoch eine ihrer 13 Fokker 100, die sonst fast ausschliesslich in Südamerika zu sehen sind. Hier verlässt die im Jahr 1992 für American Airlines gebaute Fokker 100 HK-4579 die Piste 11 fotogen über den Rollweg D (Tis Meyer, Curaçao, 21.2.11).

Dank guter Lage zum Spotterglück

Die niederländische Karibikinsel Curaçao liegt zusammen mit ihren Schwesterinseln Aruba und Bonaire am Südende des Karibischen Meeres, nur gerade 60 Kilometer vom venezolanischen Festland entfernt. Unter anderem dieser strategisch bedeutsamen Position ist es zu verdanken, dass der am Nordufer der Insel angelegte Flughafen trotz der relativ geringen Einwohnerzahl von bloss 140'000 Menschen einen regen und abwechslungsreichen Flugverkehr aufweist.



Nachmittags präsentiert sich Curaçaos Terminal äusserst gut gefüllt. Die KLM Boeing 747-406 PH-BFN ist soeben aus Aruba eingetroffen, während die Arke Fly Boeing 767-304/ER PH-OYI auf ihren Weiterflug nach Bonaire vorbereitet wird (Roger Cannegieter, Curaçao, 24.3.11).

VON TIS MEYER

Langstrecken aus Europa...

Das wichtigste Standbein des Hato International Airports ist die Passagierluftfahrt. Die Insel Curaçao gehörte bis vor kurzem dem Verbund der Niederländischen Antillen an, ist aber im Oktober letzten Jahres ein eigenständiges Land im Niederländischen Königreich geworden. Die Verbindungen nach Amsterdam blieben währenddessen unverändert eng: KLM gewährleistet mit einem täglichen Jumbo-Flug (meist als Dreiecksverbindung via Aruba oder St. Maarten) die Anbindung an ihren Hub.

Die zwei wöchentlichen Rotationen von Martinair (B763), die Ende Oktober 2011 im Zuge der kompletten Auflösung ihres Passagierflugbetriebs dahinfallen werden, gedenkt KLM mit MD-11 weiterzuführen. Während der Sommersaison unterhält der Ferienflieger Arke Fly zudem tägliche Direktverbindungen mit Boeing 767-300.

Der einzige weitere regelmässige europäische Gast ist die Boeing 767-300 der italienischen Blue Panorama Airlines, die im Hochsommer jeweils mittwochs in Curaçao anzutreffen ist. Allerdings geht das Gerücht um, dass auch Air Berlin die Insel ab dem Winterflugplan von Düsseldorf aus bedienen könnte.

... diverse regionale Verbindungen...

Der Flughafen Curaçao ist das Drehkreuz gleich zweier lokaler Fluggesellschaften. Die seit dem Jahr 2006 aktive Insel Air verfolgt einen ehrgeizigen Expansionskurs und betreibt mittlerweile eine McDonnell Douglas MD-83 (PJ-MDA) sowie drei MD-82 (PJ-MDB/MDC/MDD) und bietet damit tägliche Direktverbindungen nach Miami und St. Maarten sowie Flüge zu weiteren Destinationen in der Karibik, aber auch in Nord- und Südamerika an. Zwei Embraer EMB-110 Bandeirante (PJ-VIA/VIP) pendeln zudem zu den Nachbarinseln Aruba und Bonaire sowie zum nahegelegenen venezolanischen Festland. Im Sommer dieses Jahres sollen zusätzlich drei Fokker 50 zur Flotte stossen, die aber vornehmlich ab Aruba zum Einsatz kommen werden.

Die Konkurrentin namens Dutch Antilles Express betreibt eine Flotte von drei ATR 42 (PJ-SLH/XLM/XLN) sowie zwei Ex-Germania Fokker 100 (PJ-DAA/DAB) und bedient damit neben den «Rennstrecken» nach St. Maarten sowie auf die zwei Nachbarinseln vor allem Ziele in Mittel- und Südamerika.

Weitere Airlines aus der Region umfassen Divi Divi Air und EZ Air, deren Britten-Norman Islander mehrmals täglich den 20-minütigen Hüpfer nach Bonaire bestreiten, Tiara Air (Shorts 360) aus Aruba, Surinam Airways (B733) aus Paramaribo sowie LIAT (Dash-8) aus Port of Spain auf Trinidad. Täglich zweimal in Curaçao zu sehen sind zudem die B737-800 von American Airlines, welche die Verbindung zu deren Drehkreuz in Miami



• Mit zwei 1981 gebauten Embraer EMB-110, darunter die lange Zeit von Air Rarotonga aus dem Südpazifik verwendete PJ-VIA, nahm Insel Air 2006 in Form von Flügen nach Aruba ihren Betrieb auf. Heute zeichnen sich die beiden Turboprops für kurze Hüpfer auf die Nachbarinseln sowie ins venezolanische Las Piedras verantwortlich (Tis Meyer, Curaçao, 22.2.11).

• Der 34-jährige Britten Norman Islander PJ-EZR bildet zusammen mit der zehn Jahre jüngeren Schwestermaschine PJ-AIW die gesamte Flotte der im Jahr 2008 gegründeten EZ Air, welche mehrere tägliche Flüge zwischen Curaçao und Bonaire anbietet (Tis Meyer, Curaçao, 21.2.11).

• Der Britten Norman Islander PJ-SKY ist eines von zwei Flugzeugen des Typs, welche die nach dem auf dem Leitwerk abgebildeten, lokalen Baum benannte Divi Divi Air auf bis zu zehn täglichen Flügen zwischen Curaçao und Bonaire einsetzt (Tis Meyer, Curaçao, 21.2.11).

sicherstellen. United (ehemals Continental) bietet zusätzlich zweimal wöchentlich mit Boeing 737 geflogene Strecken nach Newark an.

... und Highlights aus Südamerika

Doch auch aus Südamerika dürfen einige Flugzeuge begrüsst werden: Aviancas Fokker 100 operiert fünfmal die Woche, die brasilianische GOL unterhält immerhin

einen Flug pro Woche mit Boeing 737-800 nach Brasilia. Als Highlights können aber die beiden venezolanischen Airlines Avior und Aserca genannt werden: Erstere schaut freitags und sonntags mit B737-200 aus Caracas vorbei (Standzeit Curaçao: 12:35-13:05). Asercas DC-9 fliegt montags und freitags von Caracas via Curaçao nach Santo Domingo und zurück (Curaçao: 13:00-13:30 sowie 16:30-17:00).



• Im Kampf gegen den illegalen Drogenhandel setzt das US-Militär vor allem auf AWACS-Luftaufklärer vom Typ Boeing E-3 Sentry. Hier startet die Boeing E-3B 76-1607 der 964th Airborne Air Control Squadron von der Tinker Air Force Base in Oklahoma zu einem Überwachungseinsatz (Roger Cannegieter, Curaçao, 22.12.10).

• Mit der Eröffnung der Strecke von Curaçao nach St. Maarten im Januar 2007 wagte sich Insel Air erstmals aus ihrer unmittelbaren Nachbarschaft heraus. Heute versetzen ihre lauten und kraftvollen „Mad Dogs“ – hier die McDonnell Douglas MD-82 PJ-MDB – die Zaungäste am Maho Beach gleich zweimal täglich in Ekstase: Vor ihrer Rückkehr nach Curaçao bestreiten sie nämlich noch eine Rotation wahlweise nach Santo Domingo oder Port-au-Prince (Tis Meyer, St. Maarten, 1.3.11).

Ohnehin ist Venezuela ein ausgesprochen wichtiger Markt für den Flughafen und die gesamte Wirtschaft von Curaçao. Auf dem Vorfeld tummeln sich täglich Dutzende venezolanischer Privatflugzeuge und Businessjets, deren Inhaber sich angesichts der schlechten wirtschaftlichen Situation in der Heimat Einkaufstrips auf das nahegelegene Eiland gönnen. Ein lokaler Spotter hat sich sogar ganz der Aufgabe verschrieben, möglichst alle in Venezuela registrierten Bizjets zu fotografieren – und kann sich über mangelnden Zuwachs in der Sammlung nicht beklagen.

Frachter an der Tagesordnung

Neben der Passagierluftfahrt ist das Frachtgeschäft das zweite wichtige Standbein Curaçaos, was auch der Handvoll einheimischer Flugzeugfotografen immer wieder seltene Vögel vor die Linse bringt. Zum einen macht es die Insellage notwendig, dass zahlreiche Alltagsgüter sowie die Post eingeflogen werden müssen. So sind vor allem werktags frühmorgens regelmässig die Frachter von Amerijet International (B727 oder B762 aus Miami), Líneas Aéreas Suramericanas (B727) sowie je nach Menge der Transportgüter die ATR 42 oder Boeing 727 der venezolanischen DHL-Partnerin Vensecar anzutreffen. Die genauen Zeiten variieren leider beträchtlich – oftmals erweist sich jedoch die Überwachung von Flightaware und Flightstats als hilfreich.

Zum andern fungiert der Hato Airport dank seiner 3'400 Meter langen Piste – immerhin die drittlängste in der Karibik – auch als beliebter Ort für Tankstopps auf der Route zwischen Südamerika und Europa. Leider hat Lufthansa Cargo ihre Fuel Stops seit Anfang April nach Puerto Rico verlegt. So verbleibt momentan nur noch Cargolux als regulärer Kunde; die B747-400 sind gemäss aktuellem Flugplan freitags und sonntags in den Abendstunden in Curaçao anzutreffen. Neben den planmässig operierenden Frachtern sind auch immer wieder spezielle Gäste in Curaçao zu sehen – kürzlich beispielsweise Air Cargo Germany und Emirates Sky Cargo. Als besonders lukrativ gilt in lokalen Spotterkreisen die Zeit vor dem Valentinstag, wenn ein Vielfaches des Normalvolumens an Blumen von Südamerika nach Europa transportiert wird.

AWACS auf Drogenjagd

Auch sein drittes Standbein verdankt Curaçao seiner strategisch wichtigen Lage. Seit dem Jahr 2000 nutzt das US-Militär den Flughafen Hato als sogenannte Forward Operating Location (FOL), sprich als vorgelegerten Operationsstützpunkt. Das Errichten solcher FOL in Gastländern dient dazu, jene Gebiete besser und genauer abdecken sowie bei Bedarf schneller eingreifen zu können. Im Falle von Curaçao besteht der Auftrag darin, den internationalen Drogenschmuggel von Süd- nach Nordamerika zu bekämpfen (und nebenbei gegenüber dem nahegelegenen Venezuela Präsenz zu markieren).



• American Airlines – hier im Bild die Boeing 737-823 N972AN – verbindet Curaçao zweimal täglich mit ihrem Nord-Süd-Drehkreuz in Miami (Tis Meyer, Curaçao, 21.2.11).

• Nachdem Lufthansa Cargo – hier die seit 1999 für die Airline fliegende McDonnell Douglas MD-11F D-ALCG – den Tankstopp auf ihrer dreimal wöchentlich geflogenen Verbindung von Bogota in Richtung Frankfurt nach Agadilla auf Puerto Rico verlegt hat, verbleibt Cargolux als einziger regelmässiger Transitgast (Tis Meyer, Curaçao, 21.2.11).



Aserca Airlines aus Venezuela besitzt eine Beteiligung an PAWA Dominicana, dem Flag Carrier der Dominikanischen Republik. Daher setzt sie auf der Strecke von Santo Domingo via Curaçao nach Caracas statt der eigenen gerne auch deren Douglas DC-9 ein, wie hier die 1973 gefertigte DC-9-32 HI869 (Tis Meyer, Curaçao, 21.2.11).

Zentrales Instrument im Kampf gegen die Drogenschmuggler sind AWACS-Luftaufklärer. Auf dem Stützpunkt im Westen des Flughafenareals sind daher mehrere Boeing E-3 Sentry (auf Basis der Boeing 707) stationiert, ab und zu kommen jedoch auch Grumman E-2 Hawkeye zum Einsatz. Um die Aufklärungsflugzeuge länger in der Luft halten zu können, werden diese des Öfteren von Boeing KC-135 Stratotankern begleitet. Die Versorgung der Basis mit Personal und Material wird derweil durch verschiedene militärische Transportflugzeuge, namentlich Lockheed C-5 Galaxy und C-17 Globemaster, sichergestellt. Welche Tageszeiten zum Beobachten dieser Bewegungen am besten geeignet sind, ist schwierig vorherzusagen. Die Starts der Aufklärer erfolgen aber häufig am frühen Morgen.

Spotterhügel hinter dem Terminal

Curaçaos beliebtester Fotopunkt ist der «Mirador». Von diesem direkt hinter dem Terminal gelegenen Hügel, über welchen auch die Zufahrtsstrasse zum Flughafen führt, blickt man nordwärts über das Vorfeld auf die Piste. Im Hintergrund sorgt das tiefblaue Meer für eine wunderbare Bildkomposition. Der äusserst belebte und auch bei Nicht-Spottern sehr beliebte Aussichtspunkt präsentiert sich als kleine Ausbuchtung der Strasse, die Platz für wenige Autos bietet – er lässt sich aber vom Terminal aus in we-

niger als fünf Minuten auch gut zu Fuss erreichen. Einige mit Beton gefüllte Ölfässer ermöglichen es, einen weiteren Meter Höhe zu gewinnen und den Blick relativ ungestört über die dichte Buschvegetation schweifen lassen zu können. Da der Wind bis auf die Herbstmonate September bis November meist aus Osten weht, wird hauptsächlich die Piste 11 verwendet. Während das Terminal den Blick auf deren erste Hälfte verdeckt, bleiben Bilder im 90-Grad-Winkel möglich. Ankommende Jet-Flugzeuge verlassen die Landebahn fast immer erst über die Rollwege D oder E und können dementsprechend ebenfalls problemlos fotografiert werden. Aufgrund der relativ grossen Distanz zum Geschehen kann das Hitzeblimmern jedoch zum Problem werden.

Der «Mirador» ist der Treffpunkt der lokalen Spotterszene und der Aufenthalt dort wird von den Ordnungshütern problemlos geduldet. Anders sieht dies beim an sich lohnenswerten Fotopunkt am Beginn der Piste 11 aus – neben der mühevollen Anreise über eine holprige Schotterpiste und der Ablegenheit des Gebiets ist die häufige Vertreibung durch die Polizei ein weiterer Grund für dessen eingeschränkte Beliebtheit. Der Fotopunkt südlich des Beginns der Piste 29 jedoch befindet sich nahe der Touristenattraktion der Hato Caves und ist – falls die Winde aus Westen wehen – allemal einen Besuch wert.

Prädestiniert für einen kurzen Ausflug

Dank seiner zahlreichen unterschiedlichen Funktionen wartet der Hato Airport von Curaçao mit einem sehr bunten Mix aus Airline-, Privat-, Fracht- und Militärverkehr auf. Mit etwas Geduld und dem nötigen Glück stehen die Chancen gut, hier eine reichhaltige fotografische Ausbeute zu machen. Der direkt hinter dem Terminal gelegene Fotopunkt «Mirador» ermöglicht es zudem, auch ohne Mietwagen und binnen kurzer Zeit nach der eigenen Ankunft fotografisch aktiv zu werden. Zusammen mit der äusserst schmucken Altstadt von Willemstad eignet sich die Insel auf jeden Fall für einen Zweitages-Trip von St. Maarten oder Miami aus. Längere Aufenthalte erhöhen natürlich die Chance, einige der zahlreichen Specials zu erhaschen – das Mitführen etlicher guter Bücher zur Überbrückung der häufigen längeren Aktivitätspausen wird aber in diesem Fall ausdrücklich empfohlen.

Curaçao ist einer der wenigen Flughäfen, an denen man die zwei Boeing 737-36N PZ-TCN (Bild) und PZ-TCO von Surinam Airways fotografieren kann. Allerdings sind diese nur sonntags bei fotogenem Licht aktiv; dienstags und donnerstags landet die Maschine dagegen bereits um 9 Uhr morgens und verlässt Curaçao erst nach Einbruch der Dunkelheit wieder (Roger Cannegieter, Curaçao, 25.5.10).



Die im Auftrag von DHL operierende Vensecar International aus Venezuela führt unter der Woche so gut wie täglich Postflüge nach Curaçao und auf seine Nachbarinseln durch. Je nach Bedarf kommt dafür ihre einzige ATR-42 (YV2308) oder eine der vier Boeing 727-Frachter zum Einsatz. An diesem regnerischen Morgen war es die 31-jährige B727-2Q4/Adv(F) YV478T (Tis Meyer, Curaçao, 22.2.11).



Die Boeing 727-Frachter von Líneas Aéreas Suramericanas aus Bogota – hier die aus dem Jahr 1975 stammende Boeing 727-251/Adv(F) HK-4261 – sind relativ häufig in Curaçao zu Gast (Tis Meyer, Curaçao, 22.2.11).

Die in Aruba beheimatete Tiara Air – benannt nach der Tochter des Firmengründers – ist täglich mehrmals mit einer ihrer zwei bunten Short 360 P4-TIA (Bild) und P4-TIB in Curaçao zu Gast und bietet eine gute Gelegenheit, Flüge in diesem seltenen aber überraschend geräumigen Flugzeug zu erleben (Roger Cannegieter, Curaçao, 25.5.10).

