

Die Flotte der Crossair (10): Saab 2000 Concordino, Teil 2

Schwede für die Schweiz



Im Hinblick auf den im Sommer 1999 fälligen Entscheid über die Schweizer Kandidatur für die Olympischen Winterspiele 2006 warb Crossair ab Ende Oktober 1998 mit einer Sonderbemalung auf dem Saab 2000 HB-IYD.

Obwohl Saab beim Erstflug des Modells 2000 die Zahl der Festbestellungen inklusive Kaufabsichten mit rund 200 vermeldete, gelang es dem schwedischen Flugzeugwerk nicht, sich gegen die Konkurrenz neuer Regionaljets gleicher Grössenordnung durchzusetzen. Schliesslich wurde die Fertigung nach nur 63 Exemplaren eingestellt. Mehr als die Hälfte davon – nämlich 34 Saab 2000 – standen bei Crossair im Einsatz.

Rückblick von Daniel Ruhier, Flottenliste von Markus Seiler

Anfänglich schien es, als könnte der von Saab als Modell 470 (45-50 Passagiere) lancierte Euroliner an die Erfolge des Vorgängers anknüpfen. Beim Erstflug vermeldete der schwedische Flugzeugbauer aktuell 46 Bestellungen und 148 Kaufabsichten. Der für den Saab 340 abnehmerstarke US-Markt honorierte jedoch die angemeldeten Kaufabsichten für das Modell 2000 nicht mehr (American Eagle 50 Einheiten, Comair 20, SkyWest Airlines 20, Northwest Airlinck 20, Business Express 10). Nachdem am 31. Oktober 1994 wegen einer Flügelvereisung beim Absturz einer ATR-72 von American Eagle in Roselawn, Indiana, alle 68 Insassen umkamen, schürte der amerikanische Flugpassagier-Verband die Angst vor Flügen mit Turboprop-Flugzeugen. Die Mehrzahl der oben genannten amerikanischen Fluggesellschaften setzte daher auf die inzwischen

produktionsreifen Muster von Avro International, Canadair und Embraer und löste ihre Propellerflugzeuge mit Regionaljets der Typen RJ85, CRJ100 und RJ145 ab.

Grösste Saab 2000-Flotte

Nach den ersten fünf Saab 2000, die Crossair eigentlich schon im letzten Quartal 1993 hätte erhalten sollen, waren die nächsten Auslieferungen an die Schweizer Regionalluftverkehrsgesellschaft anfänglich mit jeweils fünf Einheiten im ersten Halbjahr 1995, 1996 und 1997 vereinbart worden. Trotz der einjährigen Verspätung der ersten fünf neuen Flugzeuge standen Ende 1995 bereits 15 Saab 2000 im Einsatz.

Schon im September 1995 hatte der Verwaltungsrat grünes Licht für die Aufstockung der ursprünglichen 20 Festbestellungen um weitere fünf und Ende 1997 für nochmals sechs Concordinos gegeben. Trotz intensiver

Verkaufsanstrengungen, so unter anderem auf vier Demo-Touren mit der von Crossair gemieteten HB-IZS in die USA (Juli 1996), mit HB-IZW nach China und den CIS-Staaten (April 1997) und Asien bis Australien und zurück via Afrika (Februar/März 1997) sowie mit der HB-IZY nach Israel (Juni 1997), gelang es Saab nicht, neue Kunden zur Bestellung einer grösseren Anzahl des Modells 2000 zu bewegen.

Ende 1997 kündigte das traditionsreiche schwedische Flugzeugwerk daher den Ausstieg aus dem zivilen Flugzeugbau an, nachdem es ihm nicht gelungen war, einen Käufer für die Produktionslinie in Linköping zu finden. Die im Herbst 1996 angekündigten Studien zum Bau eines 70-Plätzers fielen der Schliessung ebenfalls zum Opfer. Vom erfolgreicheren Modell 340 hatte Saab 460 Exemplare gefertigt, während der Bau des von Crossair initiierten schnellsten Turboprop-Musters nach nur fünf Jahren mit der 63. Einheit ein vorzeitiges Ende fand.

Saab 2000, Teil 2

Reg.	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IZP	31	22/02/1996 20/05/2010	28/09/2001	ex SE-031, Verkauf an Saab/Swedish Aviation Holdings AB und Lease an Golden Air als SE-LOG am 20.09.01, Rückgabe an Saab als SE-031 am 29.09.06, Verkauf an Lambert Leasing und Lease an Ginn Racing als N168GC am 08.02.07, an Darwin Airline als HB-IZP, geleast von Dragonite SA, ins Eigentum von Darwin am 08.12.14
HB-IZQ	32	29/02/1996	11/04/2002	ex SE-032, ab 21.06.01 in Genf parkiert, Verkauf an Saab/Swedish Aviation Holdings AB im Oktober 2001, Lease an Lithuanian Airlines als LY-SBG am 11.04.02, Rückgabe an Saab im Dezember 2004 und als SE-032 registriert am 19.04.05, an Eastern Airways als G-CDKB am 22.04.05
HB-IZR	33	21/03/1996	28/10/2005	ex-SE-033, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Carpatair als YR-SBK am 28.10.05, Startunfall bei Schnee in Craiova/Rumänien am 13.02.12 und abgeschrieben
HB-IZS	35	19/04/1996 24/05/2017	15/04/2003	ex SE-035, ab 27.10.01 in Genf parkiert, Sale/Leaseback mit Saab/Swedish Aviation Holdings AB im November 2001, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, als Ersatz für HB-IZY bei Swiss ab 23.08.02 im Einsatz, Rückgabe an Saab und als SE-035 registriert am 15.04.03, Lease an Golden Air als SE-LOM am 16.03.04, Sublease an Eastern Airways von September bis November 2004, Lease an Lithuanian Airlines als LY-SBK am 22.12.05, zurück an Golden Air als SE-LOM 25.01.09, Eigentümer Arafart AB ab 01.02.10, an Braathens Regional Airlines im März 2013, ab 13.03.17 in Linköping ausser Betrieb, an SkyWork Airlines als HB-IZS am 02.06.17, geleast von Arafart AB
HB-IZT	36	30/04/1996	17/06/2003	ex SE-036, ab 13.07.01 in Genf parkiert, Sale/Leaseback mit Saab/Swedish Aviation Holdings AB im November 2001, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Rückgabe an Saab als SE-036 am 18.06.03, an Eastern Airways als G-CDEB am 30.11.04
HB-IZU	37	31/05/1996 17/05/2013	28/08/2002 10/03/2014	ex SE-037, Sale/Leaseback mit Saab/Swedish Aviation Holdings AB im Januar 2002, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an OLT/OLT Express als D-AOLT am 30.08.02, an Darwin Airline als HB-IZU, geleast von Rockton Aviation AB bis März 2014, an Eastern Airways als G-CIEC am 11.03.14
HB-IZV	38	09/08/1996	22/12/2003	ex SE-038, Lease von Saab, Eigentümer Crossair ab 01.04.97, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Carpatair als YR-SBA am 23.12.03, Eigentümer Nordic Aviation Capital ab September 2008, Rückgabe am 26.06.11, an Golden Air als SE-MFF am 03.02.12, Eigentümer Erik Thun AB, an Braathens Regional Airlines im März 2013, ab 12.05.17 in Linköping ausser Betrieb
HB-IZW	39	20/10/1996 03/04/2013	12/03/2004 19/04/2016	ex SE-039, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Carpatair als YR-SBC am 12.03.04, Eigentümer Nordic Aviation Capital ab September 2008, Rückgabe am 06.06.11, an Darwin Airline als HB-IZW, geleast von Nordic Aviation Capital bis April 2014, an Loganair als G-LGNT am 19.04.16
HB-IZX	41	20/11/1996 30/04/2013	15/07/2004 27/04/2015	ex SE-041, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Carpatair als YR-SBE am 15.07.04, Eigentümer Nordic Aviation Capital ab September 2010, an Darwin Airline als HB-IZX, geleast von Kirk Aviation A/S bis April 2015, an Loganair als G-LGNS am 27.04.15
HB-IZY	47	30/05/1997	04/09/2003	ex SE-047, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Notlandung in Werneuchen/D am 10.07.02, schwer beschädigt und abgeschrieben
HB-IZZ	48	26/06/1997		ex SE-048, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Verkauf an Darwin Airline am 24.10.05
HB-IYA	56	29/04/1998 22/12/2017	24/12/2003	ex SE-056, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Moldavian Airlines als ER-SFA am 24.12.03, Verkauf an Erik Thun AB und Lease an Golden Air als SE-LXK am 23.02.11, an Braathens Regional Airlines im März 2013, Rückgabe am 30.03.17, Lease an TUS Airways Cyprus als SE-LXK vom 03.06.17 bis 31.10.17, an SkyWork Airlines als HB-IYA am 22.12.17, geleast von Erik Thun AB
HB-IYB	57	26/06/1998	13/10/2006	ex SE-057, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, an Polet Flight als VP-BPM am 14.10.06, ab Oktober 2014 in Voronezh parkiert, an Saab und Überflug Voronezh-Linköping am 19.10.17
HB-IYC	58	17/09/1998	29/05/2006	ex SE-058, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, an Polet Flight als VP-BPN am 13.06.06, ab Oktober 2014 in Voronezh als Ersatzteilsender
HB-IYD	59	03/11/1998 28/09/2009	29/05/2006	ex SE-059, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, an Polet Flight als VP-BPP am 15.06.06, Verkauf an Darwin Airline als HB-IYD am 28.09.09, Sale-Leaseback mit Montelease SA vom 01.10.10 bis 09.12.14, dann wieder im Eigentum von Darwin
HB-IYE	60	12/02/1999	07/06/2006	ex SE-060, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, an Polet Flight als VP-BPQ am 30.06.06, an Saab am 05.12.13 und als SE-060 registriert am 09.11.16
HB-IYF	61	16/04/1999	21/08/2006	ex SE-061, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Sale-Leaseback mit Kalidas Grundstücksgesellschaft vom 19.12.02 bis 29.01.04, dann wieder im Eigentum von Swiss, an Polet Flight als VP-BPR am 03.09.06, ab November 2014 in Voronezh parkiert, an Saab und Überflug Voronezh-Linköping am 17.10.17
HB-IYG	62	15/04/1999	26/06/2003	ex SE-062, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Sale-Leaseback mit Kalidas Grundstücksgesellschaft am 19.12.02, Lease von Kalidas an Swedline Express als SE-LTU am 26.06.03, an Golden Air am 17.08.06, Eigentümer Erik Thun AB, an Braathens Regional Airlines im März 2013, ab 31.03.16 in Linköping parkiert, Lease an TUS Airways Cyprus als SE-LTU vom 21.07.16 bis 31.10.17, am 19.02.18 von Orebrö zur Umbemalung nach Bydgoszcz/Polen
HB-IYH	63	30/04/1999	15/07/2003	ex SE-063, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Sale-Leaseback mit Kalidas Grundstücksgesellschaft am 19.12.02, Lease von Kalidas an Swedline Express als SE-LTV am 15.07.03, an Golden Air am 17.08.06, Eigentümer Erik Thun AB, an Braathens Regional Airlines im April 2013, ab 25.04.17 in Linköping parkiert
Reg	Flz-Typ	c/n	Bemerkungen	
HB-IEF	DC-9-14	45702	gemietet von Aeroleasing mit Crossair Aufschrift vom 12.02.95 bis 13.03.95 während Maintenance-Standzeiten der Saab 2000	
F-OHFA	ATR-42-320	363	Im Rahmen eines Zusammenarbeitsvertrags mit Crossair setzte die italienische Regionalfluglinie Air Dolomiti mit Sitz in Verona ab 08.05.95 bis 29.03.96 diese fünf ATR-42-320 für Crossair flugplanmässig auf diversen Linienkursen ein, so auf der Abendrotation Lugano-Bern-Paris.	
F-OHFB	ATR-42-320	366		
F-OHFC	ATR-42-320	351		
F-OHFD	ATR-42-320	374		
F-OHFE	ATR-42-320	378		



Foto Hansjörg Bürgi

Wie auf dem Avro RJ100 HB-IYY promotete Crossair auch auf der Saab 2000 HB-IYA ihr Eurocross in Basel. Die hier beim Start am 20. Januar 1999 in Zürich fotografierte Saab fliegt heute wieder als HB-IYA bei der Berner SkyWork.

Immer noch im Schweizer Einsatz

Im April 1999 erhielt Crossair die letzten drei Serienflugzeuge mit den Werknummern 061, 062 und 063. Ihre Flotte von insgesamt 34 ConCORDinos erreichte zwar nicht die ursprünglich mit 25 Festbestellungen (wovon fünf für Delta Air) und 25 Optionen auf 50 Stück bezifferte Grösse – Crossair war jedoch mit etwas mehr als der Hälfte aller aus der Produktionshalle gerollten Saab 2000 der bedeutendste Operator dieses Modells.

Im März 2018 waren noch zehn ConCORDinos im schweizerischen Luftfahrtregister eingetragen, sechs davon allerdings auf die Konkurs gegangene Darwin Airline. Vier sind bei Skywork Airlines aktiv im Einsatz.



Foto Hansjörg Bürgi

Die HB-IZZ war die 25. von total 34 Saab 2000, die bei Crossair flogen. Sie trug (hier am 8. Dezember 1998 in Zürich) deshalb auf beiden Seiten spezielle «25. ConCORDino»-Titel.

ATR-42 öffnet Markt in Italien

Im Herbst 1994 vereinbarte die seit Sommer 1992 zwischen Venedig und Lugano aktive italienische Regionalfluggesellschaft Air Dolomiti mit Crossair eine enge Zusammenarbeit. Gemeinsam betrieben sie drei Linien ab Lugano nach Florenz, Rom und Venedig, wobei der italienische Partner auf diesen je einen Retourkurs mit fabrikneuen ATR-42-320 führte. Die Kooperation ermöglichte zudem Anfang Mai 1995 die Eröffnung neuer Verbindungen nach Bologna und Neapel, auf welchen exklusiv Saab 340 zum Einsatz gelangten.

Zum Produktionsausgleich stellten die Air Dolomiti ATR-42 eine ganze Crossair-Tagesrotation sicher: Morgenflug Lugano-Florenz, mittags Lugano-Genf sowie Abendverbindung Lugano-Bern-Paris, jeweils hin und zurück. Anstelle der Inschrift des Kooperationspartners Deutsche Lufthansa trugen die eingesetzten Flugzeuge sporadisch einen Crossair-Kleber (siehe Foto). Ab Mai 1996 kamen die Air Dolomiti ATR-42 auf dem neuen Gemeinschaftsbetrieb Basel-Rom zum Einsatz. 🇨🇭



Foto François Hug

Wegen der verspäteten Ablieferung der Saab 2000 setzte Crossair im Februar 1995 zur Standzeitenabdeckung die DC-9-14 HB-IEF von Aeroleasing ein.



Foto Hansjörg Bürgi

Mit kleinen Crossair-Stickern versehen, rollte die ATR-42-320 F-OHFB von Air Dolomiti am 10. März 1996 in Genf zum Start.