

Die Flotte der Crossair (2): Metroliner und Cessna 550 Citation

Erste Linienflüge gestartet

Foto Max Fankhauser



Die erste SA226-TC Metro II von Crossair, die HB-LLA (hier beim Start in Genf), flog keine vier Jahre in der Schweiz. Bereits im März 1983 wurde sie nach Südafrika verkauft.

Nach einem «Katz-und-Maus-Spiel» der Swissair mit der neuen schweizerischen Airline Crossair konnte diese schliesslich am 2. Juli 1979 mit dem Metroliner HB-LLA zu ersten Linienflügen abheben. Die rund ein Dutzend Metros bildeten den Grundstein für den Erfolg der Crossair, sie blieben bis 1990 im Einsatz.

Rückblick von Daniel Ruhier, Flottenliste von Markus Seiler

In Absprache mit Swissair beantragte Crossair am 27. November 1978 sechs Einzelkonzessionen für die Luftverkehrslinien von Zürich nach Nürnberg, Innsbruck, Klagenfurt, Luxemburg, Lyon und Lugano. Nach sorgfältiger Evaluation des geeigneten Fluggeräts hatte sie bereits im Sommer bei der amerikanischen Firma

Fairchild-Swearingen zwei Optionen für den Typ SA226-TC Metro II ausgehandelt. Am 19. Dezember 1978 unterzeichnete Crossair die Bestellung von vier Exemplaren. Da Swissair am 12. Januar 1979 die Absicht einer Aktienkapitalbeteiligung bestätigte, war der Kauf mit der notwendigen Bankfinanzierung gesichert: Die ersten beiden Metros sollten Anfang Juni und Ende Juli 1979, die weiteren Ende April und Ende Juli 1980 abgeliefert werden. Im

Februar 1979 wurden für diese die Kennzeichen HB-LLA bis HB-LLD reserviert.

Swissair dafür – dagegen?

Flight Safety International führte die Umschulung der Piloten auf dem für diesen Zweck von der dänischen Firma Dyrberg Aviation für sechs Monate eingemieteten Metro II OY-AZW durch. Das Flugzeug traf am 1. März 1979 in



Foto Archiv Markus Seiler

Mit dem Sticker «saluta il Ticino» verzierte Crossair im November 1980 ihren zweiten Metroliner HB-LLB, der nach Lugano zum Einsatz gelangte.



Mit der Metro III HB-LNB zeigte sich Crossair am 19. September 1987 auch an den Flugtagen im deutschen Hilzingen.



Im November 1987 trug die HB-LNO bei einem Aufenthalt in Genf UNO-Titel.



Die erste Metro III HB-LLD kam bereits Mitte 1985 bei Air Cargo Spain als EC-DXT zum Einsatz, wurde aber von Crossair im August 1987 zurückgekauft und zuerst in deren Bemalung eingesetzt. Sie fliegt heute noch in Argentinien.



1988 erhielt die mittlerweile ganz weisse HB-LLD Crossair- und CPS-Titel.

Zürich ein. Es hätte den ab 1. April geplanten Linienbetrieb ab Zürich nach Luxemburg (zweimal täglich), Lyon und Innsbruck (je einmal täglich) eröffnen sollen.

Entgegen ihrem in der Vorwoche bestätigten «grünen Licht» für das Regionalluftverkehrsprojekt hielt Swissair in der Stellungnahme vom 18. Januar 1979 fest, sie sei nicht begeistert und unterstütze dieses deshalb doch nicht. Mitte März teilte sie der Crossair mit, im jetzigen Zeitpunkt nicht an einer Beteiligung am Aktienkapital interessiert, jedoch bereit zu sein, mit ihr auf kommerziellem Gebiet zusammenzuarbeiten. Darunter verstand Swissair etwa den Abschluss eines Interline- und Transit-Abkommens, die Aufnahme der Crossair-Flüge im Reservationssystem PARS sowie deren Einschluss in ihre Verkaufsförderungs-Dokumentation.

Befristete Konzession erhalten

Mit der Verfügung vom 26. April 1979 erteilte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement der Crossair AG Basel eine vorläufig für die Zeit vom 15. Juni 1979 bis 31. Oktober 1980 gültige Konzession für den Betrieb von Luftverkehrslinien mit «Kleinflugzeugen» auf den Strecken Zürich–Nürnberg, Zürich–Innsbruck und Zürich–Klagenfurt. Laut Artikel 2 der Konzessionsurkunde durfte Crossair nur eigene Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis zu 15 Tonnen und einem Fassungsvermögen von maximal 30 Fluggästen einsetzen.

Am 23. Mai 1979 beschloss die Generalversammlung, das Gesellschaftskapital auf vier Millionen Franken zu erhöhen – ohne Beteiligung der Swissair. Hingegen unterzeichneten beide Unternehmen am 9. Juli endlich die im Frühjahr in Aussicht gestellte Vereinbarung über die Zusammenarbeit – rückwirkend auf 1. Juli für die Dauer eines Jahres.



Foto Archiv Markus Seiler

Zur Überbrückung der Lieferverspätung der Metro III kam 1981 die Metro II D-IHUC der HW-Air zum Einsatz.

Verbesserte Metro bestellt

Die Swearingen SA226-TC Metro II erreichte die für die Zulassung erforderlichen Lärm-Grenzwerte nur, wenn die höchste Dauerleistung der Triebwerke auf 96 Prozent reduziert wurde. Auf dem Ablieferungsflug von San Antonio via New York und Island zeigte sich die HB-LLA am 1. Juni 1979 zu Werbezwecken in Innsbruck, bevor sie Zürich erreichte. Mitte Juni setzte Crossair das Flugzeug zuerst auf einem Esco-Charterflug von Zürich nach Skiathos ein, bevor sie am 2. Juli die Linienflüge nach Nürnberg, Klagenfurt und Innsbruck eröffnete.

Schon am 12. Februar 1980 unterzeichnete Crossair Verträge für drei Exemplare des weiterentwickelten Modells Metro III. Sie verfügte über vierblättrige Propeller, die langsamer drehten als die dreiblättrigen, womit der Lärm in der Kabine sowie aussen wesentlich reduziert wurde. Der Verwaltungsrat beschloss, vom verbesserten Muster sechs Einheiten zu kaufen und zwei Optionen aufzunehmen. Die drei ersten hätten im Frühling 1981 abgeliefert werden und drei weitere später die

Metro II ablösen sollen. Am 25. September 1980 führte der Swearingen SA227-AC Metro III den Erstflug aus. Wegen Produktionsverzögerungen beim Hersteller erhielt Erstkunde Crossair die anstelle einer vierten Metro II geordnete HB-LLD schliesslich im Mai 1981. Zur Überbrückung der Lieferverspätung kam die Metro II D-IHUC der HW-Air zum Einsatz. Im Zeitraum von anderthalb Jahren nahm Crossair insgesamt neun Einheiten «Super Metro-liner III» in ihre Flotte auf.

Metro-Flotte der CPS

1987 verkaufte Crossair ihre erst sechs Jahre im Einsatz stehenden Super Metroliner III: Vier Einheiten übernahm die Third-Level Fluggesellschaft Comair Inc. in Cincinnati und eine die Ratio Flug in Frankfurt. Die Tochtergesellschaft Cargo and Passenger Air Services (CPS) erwarb die HB-LNE und HB-LNO (letztere stand im Herbst 1987 kurzfristig für die UNO in der Westsahara im Minurso-Einsatz).

CPS ergänzte damit die seit Herbst 1986 vorwiegend für Expresspaketdienste zwischen Basel und Brüssel eingesetzte HB-LPG



Foto Hansjörg Bürgli

Blick ins Cockpit der HB-LLA auf dem Flug von Bern nach Paris am 1. Oktober 1982.



Foto Guido E. Bühmann

Das stattliche Line-up von drei Crossair-Metrolinern am 26. Juni 1983 in Basel.

Fairchild Swearingen SA-226TC Metroliner II und SA-227AC Metroliner III

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-LLA	SA-226TC	TC-291	16/05/1979	18/03/1983	ex N5662M, definitive Verkehrszulassung am 08.06.79, Verkauf an Magnum Airlines als ZS-LKG im März 1983, verunfallt am 18.11.88 in Benoni/Süd Afrika nach Triebwerksausfall beim Start
HB-LLB	SA-226TC	TC-297	21/07/1979	17/08/1982	ex N5667M, definitive Verkehrszulassung am 02.08.79, Verkauf an Delta Air als D-IASN am 02.08.82, vom 22.12.1982 bis Ende Oktober 1983 sporadisch im Linienverkehr der Crossair eingesetzt, am 04.12.85 bei der Landung in Friedrichshafen schwer beschädigt und abgeschrieben
HB-LLC	SA-226TC	TC-330	10/04/1980	25/05/1982	ex N1007Y, definitive Verkehrszulassung am 22.04.80, an Magnum Airlines als ZS-LJC via Aero Distributors SA Brüssel im Mai 1982, 1986 bis 1988 an TAT - Transport Aérien Transrégional vermietet als N30TR, war als F-GEJX vorgesehen, aber nicht registriert, an Avionics Partnership Roskilde/DK am 17.11.95, an Personal Airliner als N7217N am 11.04.97, an Max-Air als SE-KCP am 24.03.99, an Malmö Air Taxi am 03.06.03, gelöscht am 09.06.16, Verkauf nach Frankreich und seit Juni 2016 in Marseille parkiert
HB-LLD	SA-227AC	AC-425	15/05/1981 01/12/1987	08/08/1985 28/01/1991	ex N1014G, definitive Verkehrszulassung am 29.05.81, an Air Cargo Spain am 21.06.85 geleast von Industrie Leasing AG, als EC-DXT registriert von 08.08.85 bis 20.08.86, Rückkauf durch Crossair am 28.08.87, vermietet an CPS im Februar 1988, Sale/Leaseback mit Air Material AG am 27.04.90, Verkauf an Miller Aviation als N721MA am 19.01.91, verleast an Aero Condor/Argentinien im März 1993, N721MA gelöscht am 04.11.98, an Baires Fly als LV-ZMG
HB-LLE	SA-227AC	AC-429	22/07/1981	25/08/1987	ex N3009F, definitive Verkehrszulassung am 30.07.81, an Comair Inc. als N429M im August 1987, an Mohawk Airlines vermietet vom 21.04.92 bis 02.09.93, an Jetall Airways Inc. als C-FJLF am 13.12.94, via North American Airlines Ltd. im April 1996 an Baires Fly S.A. als LV-WRA, am 15.12.2006 beim Start in Buenos Aires EZE verunfallt
HB-LLF	SA-227AC	AC-445	02/09/1981	08/10/1987	ex N3005U, definitive Verkehrszulassung am 14.09.81, an Comair Inc. als N445AC am 14.10.87, am 08.11.90 während Checkflug bei der Landung in Cincinnati KY schwer beschädigt und am 12.06.92 gelöscht
HB-LNA	SA-227AC	AC-448	19/08/1981	24/07/1987	ex N3009F, Kauf via Aero Distributors SA am 21.08.81, definitive Verkehrszulassung am 26.08.81, an Comair Inc. als N448CA am 28.07.87, an Mohawk Airlines vermietet vom 20.02.92 bis 02.09.93, an Jetall Airways Inc. als C-FJLE am 03.08.94, an North American Airlines Ltd. im Mai 1996, an Airman S.R.L. als LV-PNF im Dezember 1997, umregistriert auf LV-YIC im März 1998, bei Transportador 2000 Aerosistema S.A. Ushuaia
HB-LNB	SA-227AC	AC-470	07/12/1981	13/05/1987	ex N30486, Kauf via Aero Distributors SA am 23.12.81, definitive Verkehrszulassung am 23.12.81, an Comair Inc. als N470A am 05.08.87, vermietet an Mohawk Airlines vom 15.09.92 bis 02.09.93; an Jetall Airways Inc. als C-FJLX im Oktober 1993, an Alta Flight (Charters) Ltd. als C-FAFM am 03.04.95, an Nashville Jet als N581BT am 16.10.98, an Air Besit Srl. als I-BSTI im April 1999, an Air Columbia Srl im Oktober 2001, vermietet an Itali Airlines Srl ab April 2003, Ausserbetriebsetzung und Löschung im 2011
HB-LNC	SA-227AC	AC-516	28/04/1982	21/04/1987	N3108N, Kauf via Aero Distributors SA am 26.04.82, definitive Verkehrszulassung am 04.05.82, Verkauf an Alkal Flight Operation A/S für Ratioflug als D-CFEP am 08.05.87, via Aerotec an Aircraft Sales International als N45ML am 05.10.93, an TAC-Transporte Aereo de Catamarca als LV-WEE am 15.11.93, an Provincia de Catamarca im Oktober 2007
HB-LND	SA-227AC	AC-505	07/04/1982 22/02/1988	08/08/1985 01/12/1989	ex N31074, Kauf via Aero Distributors SA am 14.04.82, definitive Verkehrszulassung am 21.04.82, an Air Cargo Spain am 21.06.85 geleast, von Industrie Leasing AG, als EC-DXS registriert von 08.08.85 bis 20.08.86, Rückkauf Crossair am 28.08.87, vermietet an CPS im Februar 1988, an Air Vendée als F-GHVC, ab 01.01.92 Regional Airlines, an Islandsflug hf als TF-BBG am 06.03.94, an Northern Air Charter als D-CNAF im Juni 1999, an RAE Regional Air Express im März 2004, an BinAir im Mai 2010
HB-LNE	SA-227AC	AC-519	06/05/1982	20/02/1990	ex N31083, Kauf via Aero Distributors SA am 10.05.82, definitive Verkehrszulassung am 18.05.82, transferiert an CPS am 15.02.88, an Air Vendée als F-GHVE im Februar 1990, an Air Atlantic als EC-GJV im Februar 1996, an Cie Aérienne Européenne als F-GTRB am 17.09.97, an Champagne Airlines als F-GTRB im Dezember 1999, an Aéromécánic SAS im September 2005 als Ersatzteilsender, am 04.11.11 gelöscht
HB-LNO	SA-227AC	AC-537	27/12/1982	18/01/1990	ex N3110S, Kauf via Aero Distributors SA am 10.01.83, definitive Verkehrszulassung am 13.01.83, transferiert an CPS am 04.02.88, Verkauf an Air Vendée als F-GHVD am 22.01.90, ab 01.01.92 Regional Airlines, an Beagle Aircraft als N715BC am 20.07.94, am 05.10.94 an Air Tango als LV-WIL, am 03.06.98 bei Landung in Santa Fé verunfallt
OY-AZW	SA-226TC	TC-252			ab Anfang März 1979 für sechs Monate zur Pilotenschulung eingemietet
HB-LPG	SA-226TC	TC-380	23/09/1986	04/04/1990	ex N1011Q, an HW Air als D-IHUC im Dezember 1980, von Crossair ab 01.07.1981 für zwei Monate im Liniverkehr eingesetzt, bei NFD - Nürnberger Flugdienst von 1981 bis 1985, bei Delta Air ab 1985 bis 04.09.1986, im September 1986 von Crossair für die Tochterfirma Cargo und Passenger Air Services-CPS gekauft, an Locazioni Finanziarie SpA als I-FSAG verkauft im April 1990, an Nav Air Charter Inc als C-GMET am 23.05.95, an Carson Air als C-GKLJ im Februar 2006

Cessna Citation II

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-VGE	Cessna 551	16	16/07/1979	03/03/1982	ex N71RL/N22RJ Floair Inc, geleast von Lasidi SA Genf, Rückgabe an Lasidi und Verkauf an Ambrion Aviation als N28968 am 01.03.82, wurde 2008 auf Modell 550 modifiziert, erhielt neue c/n 550-0338 und als N992AS registriert.
HB-VGP	Cessna 550	189			von Private Jet Services im August 1983 für die Linie Basel-München gemietet.
HB-VGR	Cessna 550	80			von Jet Aviation Business Jets vom 28.03.93 bis 29.10.94 für Zürich-Sion gemietet.
HB-VGS	Cessna 550	183			von Private Jet Services im August 1983 für die Linie Basel-München und von Jet Aviation Business Jets vom 28.03.93 bis 29.10.94 für die Linie Zürich-Sion gemietet.
HB-VIO	Cessna 551/SP	205			von Skywork im Sommer 1997 für die saisonale Linie Genf-St Tropez gemietet.



Foto Max Fankhauser

Der letzte Metroliner der Crossair, die am 27. Dezember 1982 registrierte HB-LNO, im April 1987 in den neuen Farben in Genf.

(ex Delta Air D-IHUC). Zusätzlich mietete sie von Crossair die schon im August 1985 nach Spanien verkauften und Ende 1987 wiederum in die Schweiz zurückgekehrten HB-LLD und HB-LND, wodurch ihre Metroliner-Flotte auf fünf Einheiten anwuchs. Mit den Metro III führte CPS im Auftrag der Crossair ab 1988 ebenfalls Linienflüge auf Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen durch.

Regionalflüge im Businessjet

Kaum war ihr Debüt als Linienfluggesellschaft gelungen, übernahm Crossair Mitte Juli 1979 ihr erstes Düsenverkehrsflugzeug: Die dem Aktionär Lasidi SA, Genf, gehörende Cessna 551 Citation II HB-VGE mit acht Passagierplätzen kam in Crossair-Farben neben den beiden Cessna 421B Golden Eagle im Flugtaxi-Verkehr, als Reserveflugzeug und ab November 1980 insbesondere auf den Linien nach Lugano zum Einsatz.

Neben der Anfang März 1982 verkauften HB-VGE setzte Crossair später diverse ge-



Foto Airphototolino

In vollen Crossair-Farben kam die Citation 551 HB-VGE 1980 auch nach Lugano zum Einsatz.

mietete Cessna Citation II im Linienverkehr ein: Im August 1983 flogen auf der Strecke Basel-München die von Private Jet Services gemieteten HB-VGP und HB-VGS. Mit Inkrafttreten des Sommerflugplans 1993 bis zur Einstellung der Verbindung Zürich-Sitten setzte Crossair die HB-VGR und HB-VGS von Jet Aviation Business Jets ein. Von Ende März bis Mitte Juli 1997 verfügte die französische

Luftfahrtaufsichtsbehörde DGAC eine Benützungsbefreiung des Flugplatzes La Môle/St.Tropez, wonach nur Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht bis 5,7 Tonnen landen durften. Deshalb mietete Crossair von der Berner SkyWork die HB-VIO. Alle Cessna Citations trugen im Linieneinsatz in der Regel einen entsprechenden Crossair-Sticker oder in Einzelfällen gar volle Crossair-Farben. ☘



Foto Max Fankhauser

Die ehemalige D-IHUC flog schliesslich ab Ende September 1986 als HB-LPG für die Crossair-Tochter CPS und beendete die Metroliner-Ära in der Schweiz im April 1990 als sie nach Italien verkauft wurde.