



Foto bsl-mih-planes.net/Eduard Marnet

Insgesamt drei Fokker F-27 des WDL Flugdienstes setzte Crossair zwischen Juli und November 1984 ein, so auch die 1959 gebaute F-27-200 D-BAKU, Werknummer 10137. Sie wurde 1983 von WDL übernommen und flog nach dem Lease an Crossair noch bis 1991 weiter bei WDL. Drei Jahre später wurde sie in Essen verschrottet.

Flotte der Crossair (3): Fokker F-27/FH-227, Caravelle und DC-9

Ersatz für verspätete Saab

In ihren Anfangsjahren erlebte die Crossair einige Höhenflüge, aber auch Niederlagen: Das BAZL erteilte ihr zwar zögerlich, aber unter Einschränkungen, immer mehr Streckenrechte. Doch die dafür vorgesehenen Saab 340 wurden verspätet ausgeliefert und von Triebwerksproblemen geplagt. Crossair mietete deshalb 1984/85 diverse Fremdflugzeuge, um den Betrieb aufrechtzuhalten.

Rückblick von Daniel Ruhier, Flottenliste von Markus Seiler

Die Gültigkeit der Crossair-Linienkonzessionen vom 26. April 1979 war im Sinn eines Versuchs vorläufig bis 31. Oktober 1980 beschränkt. Anfang März 1980 setzte das BAZL seine Richtlinien für die Behandlung von Gesuchen für Konzessionierung des Betriebs von Luftverkehrslinien mit kleinen Flugzeugen (bis 30 Fluggastplätze) in Kraft. Diese hielten auch fest, dass die Verkehrsnachfrage nicht bereits so gross sein dürfe, dass ihre Befriedigung den Einsatz grösserer Flugzeuge erfordern würde. Zudem dürfe die Entwicklung der Nachfrage im Lau-

fe der nächsten zwölf Monate nicht stark zunehmen, denn solcher Verkehr liege bereits im Grenzbereich des allgemeinen Interesses gemäss Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes, argumentierte das BAZL. Angemessenes Gewicht sei der Verbesserung der Verbindungen mit abgelegenen Landesteilen zu geben – insbesondere in die Kantone Graubünden und Tessin – wie auch der besonderen Situation der Flughäfen Basel-Mülhausen und Bern-Belp.

Einigung mit Swissair

Nach einer ersten Erneuerung um ein Jahr verlängerte die Konzessionsbehörde Ende Okto-

ber 1981 den von der Crossair laufend mit zusätzlichen Strecken ergänzten Versuchsbetrieb um weitere zwei Jahre. Die Gültigkeit der Konzessionen Zürich-Nürnberg und Zürich-Hannover wurde jedoch bis Ende März 1982 beschränkt: Unter Hinweis auf Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes hatte Swissair Anspruch auf diese Linien erhoben, welche sie zusammen mit Lufthansa unter Einsatz von Flugzeugen der Regionalluftverkehrsgesellschaft DLT bedienen wollte.

Monatelange Verhandlungen führten am 12. Februar 1982 zum Abschluss eines Zusammenarbeitsvertrags, worin sich Swissair und Crossair vorerst auf fünf Jahre über die



Die belgische Delta Air Transport (DAT) setzte zwischen Mai 1984 und Dezember 1985 vier Fairchild Hiller FH-227B für Crossair ein. Zwei, darunter die OO-DTD (Bild), trugen auch Crossair-Aufschriften. Die 1967 mit der Werknummer 555 gebaute FH-227B flog DAT bis 1988.



Als Ersatz für die verunfallte D-BAKU stellte WDL der Crossair im November 1984 die von Lauda Air geleaste F-27-200 OE-HLA zur Verfügung. WDL übernahm sie 1986 als D-BAKE.



Die FH-227B OO-DTA von DAT trug 1984 auch kleine Crossair-Aufschriften. Sie flog ab Mitte der 1990er-Jahre als CX-BQU bei Aerolineas Uruguayas.



Im September und November 1984 kam die Douglas DC-9-32 HB-IFZ der Balair auch bei Crossair zum Einsatz.

Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche und insbesondere über eine Entschädigung für die von der Crossair aufgebauten und von der Swissair übernommenen Linien einigten.

Im Rahmen der vorgenannten Vereinbarung erhielt Crossair erstmals das Recht, für die Swissair einzelne Kurse auf den Linien von Basel nach Wien, Genf und Zürich durchzuführen. Zusätzlich eröffnete sie neue Strecken von Basel nach Brüssel, München und Amsterdam sowie von Genf und Zürich nach Strassburg. Am 29. November 1982 erteilte das Departement die im Juni 1981 zurückgestellte Konzession Lugano–Bern. In Ergänzung der bisherigen Linien nach Zürich und Genf sowie der am 28. Mai 1982 eröffneten Verbindung nach Venedig flog Crossair ab Ende März 1983 ebenfalls ab Lugano nach Bern und Paris.

In Übereinkunft mit den Luftfahrtbehörden der Bestimmungsländer erlaubte das BAZL der Crossair ihre europäischen Regionallinien ausserhalb der bilateralen Luftverkehrsabkommen zu operieren. Interessenkonflikte mit Austrian Airlines über die Bedienung der Strecke Zürich–Klagenfurt bewogen jedoch das BAZL, die Crossair am 7. Februar 1984, gestützt auf das bilaterale Luftverkehrsabkommen

Schweiz–Österreich, für den Betrieb der Linien nach Innsbruck und Klagenfurt zu designieren.

Ersatz für verspätete Saab 340

Vor Abschluss des Versuchsbetriebs und der im Oktober 1983 erfolgten Erteilung der definitiven Konzession an Crossair setzte das BAZL in seinen Richtlinien die Grenze für kleinere Verkehrsflugzeuge des Ergänzungsluftverkehrs neu auf 40 Fluggastplätze und im Frachtverkehr auf ein Höchstabfluggewicht von 20 Tonnen fest. Die Crossair hatte jedoch bereits am 2. Oktober 1980 – nebst den sechs Swearingen Metroliner III – als Erstbesteller zusätzlich fünf Saab-Fairchild 340 Cityliner gekauft und für fünf weitere eine Option erworben. Die Lieferung war ab 1984 vorgesehen. Die erste Einheit des mit 34 Passagierplätzen fast doppelt so grossen Flugzeugs traf statt Mitte April endlich am 6. Juni 1984 in Basel ein.

Wegen der verzögerten Auslieferung des neuen Modells bewilligten die Behörden Anfang Mai den Einsatz diverser Ersatzflugzeuge, welche die Crossair von ausländischen Fluggesellschaften mietete: Fokker F-27 der deutschen WDL Flugdienst aus Köln und Fairchild FH-227B der belgischen Delta Air Transport aus Antwerpen. Im Sommerflugplan 1984 standen gleichzeitig bis zu drei Friendships für Crossair im Einsatz, sie trugen in der Regel rote Crossair-Titel. Bis Ende Mai kam ebenfalls die DHC-6-300 Twin Otter D-IASL von Delta Air ab Basel nach Genf und München zum Einsatz.

Am 5. November 1984 brach bei der für Crossair eingesetzten WDL Fokker 27 D-BAKU auf dem Vorfeld des Flughafens Basel der rechte Hauptfahrwerksträger. WDL ersetzte das beschädigte Flugzeug umgehend mit der erst Ende Oktober von Lauda Air übernommenen F-27-100 OE-HLA.



Foto bsi/mlh-planes.net/Eduard Mammet

Am 5. November 1984 brach bei der für Crossair eingesetzten WDL Fokker 27 D-BAKU auf dem Vorfeld des Flughafens Basel der rechte Hauptfahrwerksträger.

Auch DC-9 und Caravelle

Probleme mit dem ursprünglich für Helikopter konzipierten Triebwerk General Electric CT7 führten im September zum unvorhergesehenen «Grounding» der beiden bereits abgelieferten Saab 340. Auf ein Gesuch hin bewilligte das Verkehrsdepartement der Crossair, bis zum Wiedereinsatz der Cityliner und zusätzlich zu den drei F-27/FH-227, wahlweise zwei DC-9 der Balair, SE-210 Caravelle 10R der CTA oder DC-9/MD-81 der Swissair einzusetzen, wobei das Sitzplatzangebot gemäss Konzession auf 40 Plätze zu beschränken war. Im Oktober standen die beiden Saab 340 wieder im Einsatz, bevor sie im November zusammen mit der dritten Einheit zum Auswechseln der Triebwerke erneut ausser Betrieb gesetzt werden mussten.

Daher erlaubten die Behörden am 8. November der Crossair gleichzeitig drei Grossflugzeuge von Schweizer Unternehmen ein-

zusetzen. Die unter Swissair-Flugnummer durchgeführten Linienflüge der Crossair waren von der Beschränkung auf 40 Plätze ausgenommen. Das grösste auf Crossair-Flügen eingesetzte Flugzeug war eine Swissair MD-81 für 149 Passagiere – ein grosser Schritt vom 18-plätzigem Metroliner!

Die späte Auslieferung der Saab 340, neuerliche Triebwerkprobleme und erste Metroliner-Verkäufe zwangen die Crossair bis Ende 1985 weitere Fremdflugzeuge einzumieten, wobei neben WDL- und DAT-Flugmaterial ebenfalls Jetstream 31 der deutschen Contactair zum Einsatz gelangten. Am 5. März 1987 erteilten die schweizerischen Behörden der Crossair schliesslich eine bis Ende Jahr gültige, erneuerbare Bewilligung für die Verwendung nicht eigener Luftfahrzeuge auf Linienflügen, in deren Rahmen sie darin aufgeführte Flugzeuge der Swissair, Balair, CTA, Contactair, Delta Air und WDL ohne vorgängiges Gesuch einsetzen durfte. ☘

Liste der gemieteten Flugzeuge 1984/1985

FLIETE

Vermieter	Flugzeugtyp	Kennzeichen	bei Crossair im Einsatz
Balair	DC-9-32 / DC-9-34	HB-IFZ (Crossair Titel); HB-IDT	September, November 84
CTA	Caravelle 10R	HB-ICI, -ICN, -ICO, -ICQ	September, November 84
Contactair	Jetstream 31	D-CONE, D-CONI	März, Juni, November 85
Delta Air	DHC-6 Dornier 228	D-IASL D-IASX	Mai - Juli 84 Juni 85
Delta Air Transport	FH-227B	OO-DTA (Crossair Titel) OO-DTB OO-DTC OO-DTD (Crossair-Titel)	Mai - November 84 Mai 84 September 84, Oktober 85 Juli - Dezember 84, Juni 85, Dezember 85
Lauda Air/WDL	F-27 Mk 100	OE-HLA (Crossair Titel)	November 84 - Februar 85, September 85
Swissair	MD-81	diverse	September, November 84
WDL Flugdienst	F-27 Mk 100/200	D-BAKA (Crossair Titel), D-BAKI D-BAKU (Crossair Titel)	Juli - Dezember 84 Juni - November 84 (Unfall 5.11.84)