



Alphabetisch auf dem EuroAirport aufliert, boten die zehn ersten Saab 340A HB-AHA bis AHK der Crossair am 31. März 1986 ein sehr eindrückliches Bild. Die HB-AHK fliegt heute noch als E5-EFS bei Air Rarotonga auf den Cook-Inseln im Südpazifik.

Die Flotte der Crossair (4): Saab-Fairchild SF-340A Cityliner

Regional-Liner nach Mass

Die vom Verkehrsdepartement in der Versuchskonzession der Crossair am 2. März 1979 verfügte Flugzeuggrösse von maximal 30 Sitzen erwies sich als praxisfremd, da es damals keine modernen Flugzeuge in dieser Grösse gab. Neben der veralteten Douglas DC-3 befanden sich nur die Nord 262 oder die Shorts 330 in dieser Klasse. Crossair setzte aber auf die brandneue Saab 340A.

**Rückblick von Daniel Ruhier,
Flottenliste von Markus Seiler**

Der schwedische Flugzeugbau- und Rüstungskonzern Svenska Aeroplan Aktiebolaget (Saab) hatte bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg das zweimotorige Kurzstreckenflugzeug Saab 90 Scandia für rund 30 Passagiere gebaut. Von dem als DC-3-Ersatz geplanten Muster verliessen zwischen 1946 und 1954 aber nur 18 Einheiten die Werkhallen. 20 Jahre später entschied Saab wiederum ein Verkehrsflugzeug zu bauen. Interne Studien hatten ergeben, dass das mit General Electric CT7-5A2 Triebwerken ausgerüstete Turbopropflugzeug für 30 Passagiere auf Kurz-

strecken gegenüber der Jet-Konkurrenz wettbewerbsfähig sein würde.

Mit erster Klasse 30 Sitze

Im Januar 1980 gab Saab bekannt, das ihre eigenen Möglichkeiten übersteigende Projekt in Partnerschaft mit der amerikanischen Flugzeugfabrik Fairchild zu entwickeln und zu bauen. Von 1958 bis 1969 hatte diese 128 Fokker F-27 in Lizenz gebaut und von der selbst entwickelten Variante Fairchild Hiller FH-227 mit verlängertem Rumpf 78 Einheiten produziert.

Die Partnerschaft Saab-Fairchild schien ebenfalls die Crossair zu überzeugen: Kurz nach der Order von sechs Metroliner III bei

Swearingen – einer Firma der Fairchild Industries – hatte sie nämlich am 2. Oktober 1980 als erste Fluggesellschaft der Welt einen Kaufvertrag über fünf Festbestellungen Saab-Fairchild SF-340 und weitere fünf Optionen unterzeichnet. Mit Blick auf die in ihrer Konzession festgelegte Höchstgrenze von 30 Fluggastsitzen sah Crossair für ihre «Cityliner» ursprünglich eine Zweiklassenkabine mit einem kleinen Erstklass-Abteil vor. Das BAZL teilte bereits im Frühjahr 1982 für das neue Regionalflugzeug die Kennzeichen-Serie HB-AHA bis HB-AHZ zu.

In Anwesenheit des schwedischen Königs rollte der erste Prototyp Saab-Fairchild 340 Cityliner SE-ISF am 27. Oktober 1982 in voller



Foto Hansjörg Bürgi

Delta Air aus Friedrichshafen und Crossair pflegten einen Flottenverbund mit den Saab 340. Am 1. Mai 1987 zeigte sich diese Zusammenarbeit eindrücklich in Altenrhein, als eine Chartergruppe mit je einer Saab 340 von Delta Air und Crossair befördert wurde.

Crossair-Bemalung aus der Werkhalle in Linköping. Am 25. Januar 1983 fand plangemäss sein Erstflug statt. Nach Fertigung der ersten 40 Einheiten beschloss jedoch die für den Bau des Flügels, das Rumpfbauwerk und die Motor gondeln zuständige Fairchild aus dem Projekt auszusteigen, worauf ihr Name aus der Typenbezeichnung verschwand. Von dem nun als Saab 340A bezeichneten Flugzeug verliessen total 159 die Werkhallen in Schweden.

zen. Über die Konsequenzen für Crossair und deren Massnahmen zur Sicherstellung ihrer Linienflüge wurde in SkyNews.ch 09/2017 berichtet. Im Zuge grösserer Arbeiten führte der Wartungsbetrieb der Crossair 1985 am GE CT7 Triebwerk zudem eine Leistungssteigerung von 1630 auf 1735 SHP sowie die notwendige Umrüstung auf grössere Propeller durch, womit das maximale Startgewicht erhöht werden konnte.

Flottenverbund mit Delta Air

Seit 1981 pflegte Crossair mit der deutschen Delta Air Regionalflugverkehr GmbH in Friedrichshafen eine enge Zusammenarbeit und verkaufte ihr im August 1982 den Metroliner II HB-LLB (D-IASN). Als Delta Air am 28. April 1986 mit dem schwedischen Flugzeugwerk einen Kaufvertrag für zwei Saab 340 unterzeichnete, war Crossair schon zu einem Viertel an

Verspätung und Grounding

Im März 1984 erwartete Crossair, noch optimistisch, ihren ersten Cityliner ab Anfang Mai kommerziell einsetzen zu können. Mit einer spektakulären Show stellte sie am 10. Mai ihre mit dem schwedischen Testkennzeichen SE-E05 extra nach Basel eingeflogene SF-340 vor, wo sie in der neuen, für den Unterhalt an diesem Flugzeugtyp vorgesehenen Wartungsbasis aus einem riesigen Ei schlüpfte. Nach einem 16 Monate dauernden Testprogramm erhielt das erstmalig unter den JAR (Joint Aviation Requirements) zertifizierte Regionalflugzeug am 30. Mai endlich seine europäische Zulassung; die amerikanische des FAA erfolgte am 29. Juni 1984. Erster offizieller Fluggast im Crossair Cityliner war Papst Johannes II auf einem Sonderflug von Zürich nach Lugano am 14. Juni 1984.

Probleme mit den General Electric CT-7 5A Propellerturbinen bewirkten im Einführungs-jahr des SF.340 ein zweimaliges Grounding: So musste auch Crossair zuerst im September, dann nochmals im November und Dezember 1984, ihre bereits abgelieferten Cityliner stilllegen und deren Triebwerke mit modifizierten und vom FAA neu zertifizierten Motoren erset-



Foto Hansjörg Bürgi

Vom 9. Mai bis am 24. Dezember 1988 leaste Crossair die Saab 340A LN-NVD von Norving AS, auf der Einstiegsseite prangten Crossair-Titel.



Foto Archiv Daniel Rühner

Die erste Saab 340A der Crossair erlebte ein unrühmliches Ende: Die Crew fuhr im Februar 1990 unabsichtlich das Fahrwerk ein, daraus resultierte ein Totalschaden.



Zum 700-jährigen Bestehen der schweizerischen Eidgenossenschaft führte Crossair bei Jugendlichen einen Bemalungswettbewerb durch. Als Sieger ging Giacomo Fiscalini aus dem Tessin hervor. Sein Vorschlag zierte die Saab 340A HB-AHD im Jubiläumsjahr 1991, so auch an der Airshow am 1. Juni 1991 in Grenchen (Bild).



Crossair setzte ihre Saab 340 auch für kommerzielle Werbeauftritte ein, so trug die HB-AHM am 11. April 1988 in Basel die «Le-Clip»-Bemalung.

deren Gesellschaftskapital beteiligt. Der erste am 7. November 1986 an Delta Air gelieferte Cityliner D-CDIA führte bereits eine Woche später für Crossair den Linienflug von Paris nach Lugano durch.

Crossair hatte ihre zehnte Einheit der ursprünglichen Bestellung schon im März 1986 übernommen, worauf sie am Jahresende weitere drei Cityliner bestellte, die bereits im ersten Halbjahr 1987 abgeliefert wurden. Nach weiteren Aufträgen für dieses Muster zählte sie Ende 1988 insgesamt 19 Saab 340 in ihrer Flotte. Zusammen mit den vier Einheiten von Delta Air bildeten die 23 Cityliner einen technischen Verbund, womit Crossair und Delta Air über die grösste Flotte der Welt verfügten. Diese Anzahl sowie der flexible Einsatz der Flugzeuge ermöglichten beiden Gesellschaften einen operationell und technisch ökonomischen Betrieb des Musters.

Fahrwerk am Boden eingefahren

Auf eher ungewöhnliche Art schied das erste Serienflugzeug HB-AHA aus der Crossair-Flotte aus: Zwischen zwei Linienflügen fuhr die Crew am 21. Februar 1990 während eines System-Trainings auf dem Standplatz in Zürich unbeabsichtigt das Fahrwerk ein. Dabei wurden Rumpf, die Triebwerk-Gondeln und Propeller sowie die Treppe beschädigt. Die Schadensschätzung veranschlagte die Reparaturkosten auf 3,2 Millionen US-Dollar. Zudem hätte auch der Flügel zerlegt und neu aufgebaut oder ersetzt werden müssen. Die Kostengrenze für die zwar technisch mögliche Reparatur war damit überschritten, weshalb die Versicherung die nicht mehr flugtüchtige HB-AHA an den Meistbietenden verkaufte. 🇨🇭

Saab 340A

Reg.	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-AHA	5	06/06/1984	20/06/1990	ex SE-E05, Fahrwerk durch die Piloten am Boden in Zürich am 21.02.90 irrtümlich eingefahren, schwer beschädigt und abgeschrieben
HB-AHB	7	09/08/1984	18/10/1995	ex SE-E07, vermietet an Business Air vom 26.07.93 bis 18.10.95, zurück an Saab als SE-LBP und Lease an Air Baltic am 27.10.95, umregistriert als YL-BAG am 25.01.96, Lease an Air Botniaals OH-SAG am 01.02.99, an Swedish Aviation Holdings als SE-LBP am 03.10.01, Lease an Scan Con Airways als OY-SCF am 05.04.02, an Fly LPI als EC-JPH am 17.06.07, Umbau zum Frachter im April 2006, an Bridges Worldwide als G-CDYE am 16.05.06, an Adria Airways Cargo als S5-BAN am 08.09.06, an Solinair als S5-BAT am 01.03.08, an ABC Air Hungary als HA-TAE am 10.10.11, an AirEst als ES-LSG am 23.11.15
HB-AHC	9	28/10/1984	10/06/1996	ex SE-E09, Sale/Leaseback mit Saab Aircraft Credit AB am 15.12.95, an Raslan Air Service als SU-PAB am 30.05.96, im Juli 2000 in die USA überflogen, war für Piedmont Aviation Services vorgesehen aber nicht übernommen, in Winston Salem/NC parkiert, im Mai 2007 von Täby Air Maintenance AB als Ersatzteilsponder gekauft und vor Ort verschrottet
HB-AHD	18	12/03/1985	01/04/1996	ex SE-E18, Sale/Leaseback mit Saab Aircraft Credit AB am 15.12.95, vermietet an Delta Air vom 25.03.90 bis 05.04.90 und an Business Air vom 11.03.95 bis 21.03.95, Rückgabe an Saab, Lease an Air Ostrava als OK-PEP vom 02.04.96 bis August 2000, Lease an Trygg Flyg als SE-LMV vom 21.12.00 bis September 2002, Lease an Scan Con Airways als SE-LMV vom 04.02.03 bis Juni 2003, als OE-LXA für Fairline vorgesehen, aber nicht übernommen, an Fly LPI als EC-JHE am 07.04.05 und an Ryjet Aertaxis del Mediterraneo am 24.09.07, in Palma-Son Bonet parkiert und dort im Januar 2014 verschrottet

HB-AHE	20	29/03/1985 01/04/1992	28/03/1991 25/09/1992	ex SE-E20, verleast an Tatra Air als OK-RGS vom 29.03.91 bis 26.03.92, Lease an Business Air am 12.07.92, umregistriert als G-GNTC am 25.09.92, an Aurigny Air Services am 13.10.99, Umbau zum Frachter im Februar 2006, an Bridges Worldwide am 24.05.06, Lease an Adria Airways Cargo als S5-BAM vom 14.06.06 bis 01.10.07, für Solinair vorgesehen aber nicht übernommen, Lease an Air Scorpio als LZ-SAB am 03.07.11, jetzt in Sofia als Ausstellungsobjekt
HB-AHF	26	24/06/1985 14/04/1997	27/12/1989 01/12/1997	ex SE-E26, Lease an Delta Air als D-CDIE am 27.12.89, Verkauf an Solid Leasing GmbH am 04.04.90, Übernahme durch Deutsche BA am 01.04.92, ins Eigentum der Deutsche BA im Januar 1997, Wiedereintrag am 14.04.97 mit Deutsche BA als Eigentümer und Crossair als Halter, Verkauf an Hazelton Airlines als VH-ZLY, Fusion mit Rex Airlines im August 2002, verleast an Macair von April 2004 bis Mai 2005, verkauft an Sprint Air als SP-KPK am 21.05.09
HB-AHG	38	07/11/1985 14/04/1997	03/04/1990 28/10/1997	ex SE-E38, Verkauf an Solid Leasing GmbH am 04.04.90 und Lease an Delta Air als D-CDIF, Übernahme durch Deutsche BA am 01.04.92, ins Eigentum der Deutsche BA im Januar 1997, Wiedereintrag am 14.04.97 mit Deutsche BA als Eigentümer und Crossair als Halter, Verkauf an Hazelton Airlines als VH-ZLY, Fusion mit Rex Airlines im August 2002, verleast an Air Nelson als ZK-NLM am 02.11.02, zurück an Rex Airlines als VH-ZRX am 17.07.06, verkauft an Sprint Air als SP-KPL am 21.05.09
HB-AHH	40	08/12/1985	13/03/1991	ex SE-E40, an Delta Air als D-CDIG am 16.04.91 und Übernahme durch Deutsche BA am 01.04.92, zurück an Saab als SE-E40 am 28.04.95, an Chautauqua Airlines als N40CQ am 07.07.95, an Shuttle America als N40SZ am 20.03.02, Landeunfall in Wahington IAD am 08.06.05, am 04.05.06 an Worthington Aviation Parts als Ersatzteilsponder verkauft, offiziell gelöscht am 07.08.13
HB-AHI	43	08/01/1986	05/09/1991	ex SE-E43, war im November 1990 für Air Nelson vorgesehen, an Delta Air als HB-AHI am 01.04.91, am 05.09.91 als D-CDIH registriert, Übernahme durch Deutsche BA am 01.04.92, zurück an Saab als SE-E43 am 28.04.95, an Chautauqua Airlines als N43CQ am 07.06.95, Verkauf an Lambert Leasing Inc am 13.07.01, Lease an Shuttle America als N43SZ am 21.01.02, gelöscht am 17.11.06, Lease an Pacific Coastal Airlines als C-GPCQ am 29.11.06
HB-AHK	49	19/03/1986	05/04/1991	ex SE-E49, an Business Air als G-GNTA am 05.04.91, Sale/Leaseback mit Saab am 31.05.00, an Air Rarotonga als ZK-EFS am 09.06.00, umregistriert auf E5-EFS am 01.06.05
HB-AHL	82	06/03/1987	30/09/1991	ex SE-E82, vermietet an Business Air als HB-AHL vom 01.09.90 bis 28.03.91, an Business Air als G-GNTB am 30.09.91, Sale/Leaseback mit Saab am 07.06.00 und mit Swedish Aircraft Holdings am 06.06.01, Lease an Aurigny Air Services am 08.04.02, Verkauf an Loganair am 10.12.03, Umbau zum Frachter im Dezember 2008
HB-AHM	84	08/04/1987	13/03/1992	ex SE-E84, an Air Nelson als ZK-NSK am 13.03.92, ausser Betrieb ab 27.11.06, Verkauf an Aviation Inventory Resources am 23.03.07, als N163PW registriert am 19.07.07, an IBC Airways als N671BC am 18.07.08, Umbau zum Frachter im Juli 2008, im Dezember 2016 ausser Betrieb und Verkauf an Nations Fund I LLC am 29.12.16
HB-AHN	88	30/04/1987	05/12/1990	ex SE-E88, an Air Nelson als ZK-FXD am 27.11.90, ausser Betrieb ab 26.08.06, Verkauf an Worthington Aviation Parts als N88XW am 27.11.06, Umbau zum Frachter im Dezember 2007, an Saint-Ex Cargo als XA-MDG am 18.03.08, jedoch nie im Einsatz, an IBC Airways als N901BC am 17.11.11, Sale/Leaseback mit JAHN901BC LLC am 18.01.12, am 23.01.17 ins Eigentum von IBC Airways
HB-AHO	113	19/02/1988	27/10/1994	ex SE-F13, an Business Air als G-GNTF, an British Midland am 27.10.94, an Loganair am 20.03.01, Sale/Leaseback mit Swedish Aircraft Holdings am 25.09.01, Rückgabe am 10.05.04 als SE-F13, Verkauf an Loganair als G-GNTF am 07.09.05, Umbau zum Frachter im Oktober 2008
HB-AHP	120	01/06/1988	25/10/1990	ex SE-F20, Sale/Leaseback mit Sandvik Leasing AB am 22.12.88, Rückgabe an Sandvik und Lease an Air Nelson als ZK-FXA am 16.10.90, ausser Betrieb ab 30.06.07, Verkauf an Aviation Inventory Resources als N418MW am 14.11.07, Lease an Western Air als C6-JAY am 15.08.08
HB-AHQ	122	08/06/1988	12/10/1990	ex SE-F22, Sale/Leaseback mit Sandvik Leasing AB am 22.12.88, Rückgabe an Sandvik und Lease an Air Nelson als ZK-FXB am 20.09.90, ausser Betrieb ab 12.08.07, Verkauf an Aviation Inventory Resources als N379KB am 08.01.08, Lease an Western Air als C6-AAA am 02.06.09, seit November 2001 ausser Betrieb, jedoch von Western Air im März 2014 auf C6-LSR umregistriert
HB-AHR	126	24/08/1988	18/11/1994	ex SE-F26, Sale/Leaseback mit Sandvik Leasing AB am 22.12.88, Lease an Swedair als HB-AHR vom 29.05.90 bis 21.06.90, Rückkauf durch Crossair am 23.10.92, an British Midland als G-GNTG am 18.11.94, an Aurigny Air Services am 23.04.01, an Loganair am 05.11.02, Verkauf an Saab und Lease an Swedline Express als SE-LSP vom 01.04.03 bis 09.06.06, Verkauf in die Ukraine und Lease an Jetline als HA-TAD am 20.03.07, Umbau zum Frachter und im Einsatz für Fleet Air International
HB-AHS	132	09/11/1988	16/01/1996	ex SE-F32, Sale/Leaseback mit Sandvik Leasing AB am 22.12.88, Lease an Business Air als HB-AHS vom 28.06.92 bis 16.07.92, Rückkauf durch Crossair am 23.10.92, Sale/Leaseback mit Saab Aircraft Credit AB am 15.12.95, Rückgabe an Saab als SE-F32, Lease an Prima Air als EC-229/EC-GGK vom 22.02.96 bis 24.09.96, an Saab als SE-KFA am 18.10.96 und Lease an Business Air vom 05.11.96 bis 19.03.97, Lease an Air Ostrava als OK-TOP am 06.04.97, Sublease an Slovak Airlines am 01.08.98, umregistriert auf OM-BAA am 01.08.99, zurück an Air Ostrava als OK-TOP am 11.02.00, Lease an Maxair als SE-LMT am 25.10.00 und an Trygg Flyg vom 01.06.01 bis September 2001, Lease an Air Nelson als ZK-NLC am 01.02.02, ausser Betrieb ab 08.01.06, zurück an Saab als SE-LMT am 29.05.07, Lease an Estonian Air am 01.09.07, am 06.03.08 auf ES-ASM umregistriert, Rückgabe an Saab am 21.05.13, Umbau zum Frachter im Juli 2014, an AirEst als ES-LSE am 01.09.14
HB-AHT	134	29/11/1988	26/02/1996	ex SE-F34, Sale/Leaseback mit Sandvik Leasing AB am 22.12.88, Rückkauf durch Crossair am 23.10.92, Sale/Leaseback mit Saab Aircraft Credit AB am 15.12.95, Rückgabe an Saab, Lease an Air Nelson als ZK-NLS am 23.02.96, ausser Betrieb ab 08.01.06, Rückgabe an Saab als SE-F34 am 12.09.06, an GIR Privatflug/Robin Hood Aviation als OE-GIR am 01.02.07, ausser Betrieb in Graz ab 23.08.11, an Yan Air als UR-YAB am 18.07.13, inzwischen ausser Betrieb und zum Verkauf
LN-NVD	37			gemietet von Norving AS vom 09.05. bis 24.12.88, trug Crossair Aufschrift
F-GGBV	86			gemietet von Aigle Azur vom 29.10.90 bis 02.02.91 für die Linie Zürich-Luxembourg